



Movilización

Rolando Avendaño Suárez
Iván Darío Quintero Díaz
Germán Restrepo Rueda
Lyndon Morales Velásquez
Julían Cadavid González
Rodrigo Medina Velazco

Trabajo de grado para optar al título profesional:
Curso de Estado Mayor (CEM)

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"
Bogotá D.C., Colombia

355.42
71684

FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA



MOVILIZACIÓN

MY. AVENDAÑO SUÁREZ ROLANDO
MY. QUINTERO DÍAZ IVÁN DARÍO
MY. RESTREPO RUEDA GERMÁN
MY. MORALES VELÁSQUEZ LYNDON
MY. CADAVID GONZÁLEZ JULIÁN
MY. MEDINA VELAZCO RODRIGO
MY. ROMERO MOLINA ÁNGEL
MY. CARDOZO GARCÍA HAROLD
MY. NIETO BARROS JHOMNY
MY. HERNÁNDEZ FLÓREZ LUIS
MY. DELGADILLO GUTIÉRREZ LUIS
MY. RAMÍREZ SILVA CARLOS E.
MY. MANRIQUE BENITEZ MAURICIO

CURSO CEM-10-1
BOGOTÁ
2010

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	
1. Justificación.....	4
2. Planteamiento del problema.....	6
2.1 Formulación del problema.....	7
2.2 Objetivo General.....	7
2.3 Objetivos específicos.....	8
3. Antecedentes de la movilización en Colombia.....	9
4. Conceptualización de la movilización nacional.....	21
5. Logística y Movilización para la Defensa.....	29
6. Análisis de modelos internacionales de movilización.....	39
7. Vías de comunicación para la Movilización.....	44
8. Conclusiones.....	60
8.1 Recomendaciones.....	61
Bibliografía.....	62
 ANEXO 1 Poder Aéreo en la Movilización.....	 79

RESUMEN

El propósito de este proyecto es establecer la primera fase del plan de **movilización militar del Ejército** el cual se constituye en la herramienta más efectiva en caso de un conflicto bélico, con ello se lograría el incremento del poder militar y a la vez alcanzar los objetivos ordenados en el Plan de Guerra de la Fuerzas Militares en desarrollo de alguna hipótesis de guerra, para ello se establecieron tres fases fundamentales:

- a. Fase I: Planeamiento.
- b. Fase II: Preparación.
- c. Fase III: Ejecución de la movilización.

Para ello se debe tener en cuenta el suministro de dotaciones, el ciclo de abastecimientos y la obtención de recursos para mantener al personal y lograr los objetivos en caso de la aplicación de cualquiera de las hipótesis que sea necesario aplicar, de tal manera que El ejército solo debe establecer con base en un perfecto planeamiento sus necesidades para el proceso de movilización y no asumir la responsabilidad total de la ejecución del plan, lógicamente es el gobierno el que ordena su ejecución total o parcial en caso de ser necesario.

INTRODUCCIÓN

El plan de **movilización militar del Ejército** se constituye en la herramienta más efectiva en caso de un conflicto bélico, con ello se lograría el incremento del poder militar y a la vez alcanzar los objetivos ordenados en el Plan de Guerra de la Fuerzas Militares en desarrollo de alguna hipótesis de guerra, para ello se elaborarán los siguientes capítulos: Antecedentes de movilización en Colombia (conflicto Colombo-Peruano, movilización de 1986), ¿Qué es la movilización nacional? (elementos fundamentales, intereses vitales, preparación, ejecución), Logística y movilización para la defensa, la seguridad y el desarrollo, análisis de modelos internacionales (Chile, España, Argentina, Perú, Brasil) y Vías de comunicación para la movilización (análisis de las vías ferroviarias, análisis del poder aéreo para la movilización).

Este estudio se fundamenta en la combinación de las fases que componen un plan de movilización como son:

- d. Fase I: Planeamiento.
- e. Fase II: Preparación.
- f. Fase III: Ejecución de la movilización.

Estas fases deben estar perfectamente integradas y sincronizadas con el propósito de obtener su máxima efectividad. Asimismo, partiendo de las exigencias del Plan de Campaña se analizarán las necesidades y el equipo requerido para tener la suficiente cantidad, calidad y características para dotar las Unidades del Ejército comprometidas en el plan y de esa manera sostenerlas durante el conflicto.

1. JUSTIFICACIÓN

El trabajo tiene como finalidad la elaboración del Plan de Movilización Militar del Ejército, ya que en el momento de producirse una lucha armada, son las Fuerzas Militares y en este caso el Ejército el que tiene el esfuerzo principal y la responsabilidad de conducir una estrategia directa, adoptando las medidas necesarias durante tiempo de paz efectuando el planeamiento en coordinación con los demás campos del poder nacional.

En este sentido, la efectividad de la ejecución del plan depende del planeamiento previo, detallando minuciosamente y teniendo en cuenta el suministro de dotaciones, el ciclo de abastecimientos y la obtención de recursos para mantener al personal y lograr los objetivos en caso de la aplicación de cualquiera de las hipótesis que sea necesario aplicar.

Asimismo, el desarrollo de este plan beneficiará los intereses nacionales establecidos en el Plan de Guerra y facilitará el alistamiento y concentración de cada una de las unidades de la reserva, es necesario también para la oportuna respuesta a las adversidades bélicas de las diferentes hipótesis de guerra.

Además, el correcto planeamiento de este plan beneficiará directamente la ejecución del mismo teniendo en cuenta que los reservistas sabrían de antemano el sitio en donde se reunirían y las unidades tendrían al 100% el alistamiento logístico no solo para recibir sino para entrenar y mantener los efectivos durante un periodo determinado, de todo lo anterior se establecería exactamente el número de efectivos necesarios para cada una de las unidades y de esa manera se solicitaría el presupuesto necesario para ejecutar el plan. De igual manera, el personal de reservistas sabría con antelación no solo la unidad asignada sino que

se brindaría la confianza necesaria para que se asegure su presentación y su motivación para cumplir la misión.

En la actualidad el Ejército no tiene establecida la cantidad exacta de efectivos que se requiere en cada una de las áreas en caso de una movilización, no se tiene el listado o la opción previa en los distritos y zonas militares ni la manera de incentivarlos o motivarlos en caso de una citación, tampoco existe el presupuesto destinado a cubrir no solo al equipo sino el mantenimiento del personal durante un tiempo determinado, por lo que se hace necesario establecer en el plan de movilización militar del Ejército los ordenes claras con cifras exactas para poder ejecutarlos con precisión y de esa manera cubrir todos los aspectos establecidos en el plan de guerra.

2.4 Formulación Del Problema

¿Cuáles son los recursos materiales, que cantidad de personal se necesita en cada una de las regiones, que servicios técnicos y administrativos se requieren para dar cumplimiento al plan, teniendo en cuenta que la ejecución se debe desarrollar en forma conjunta entre el Ejército y los diferentes campos del Estado?

1.2 Objetivo General

El propósito de este estudio es elaborar la PRIMERA FASE (PLANEAMIENTO) del plan de movilización militar del Ejército con el fin de descubrir sus fortalezas, vulnerabilidades y debilidades y de esa manera con posterioridad poder ejecutar en forma correcta con ensayos previos la segunda fase (Ensayos y Ejecución).

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En la actualidad el Ejército no tiene establecida la cantidad exacta de efectivos que se requiere en cada una de las áreas en caso de una movilización, no se tiene el listado o la citación previa en los distritos y zonas militares ni la manera de incentivarlos o motivarlos en caso de una citación, tampoco existe el presupuesto destinado a cubrir no solo el equipo sino el mantenimiento del personal durante un tiempo determinado, por lo que se hace necesario establecer en el plan de movilización militar del Ejército las ordenes claras con cifras exactas para poder ejecutarlo con precisión y de esa manera cubrir todos los aspectos establecidos en el plan de guerra.

2.1 Formulación Del Problema

¿Cuáles son los recursos materiales, que cantidad de personal se necesita en cada una de las regiones, que servicios técnicos y administrativos se requieren para dar cumplimiento al plan, teniendo en cuenta que la ejecución se debe desarrollar en forma conjunta entre el Ejército y los diferentes campos del Estado?

2.2 Objetivo General

El propósito de este estudio es elaborar la **PRIMERA FASE (PLANEAMIENTO)** del plan de movilización militar del Ejército con el fin de descubrir sus falencias, vulnerabilidades y debilidades y de esa manera con posterioridad poder ejecutar en forma correcta con ensayos previos la segunda fase (Ensayos y Ejecución).

2.3 Objetivos Específicos Precedentes de la movilización en Colombia

2.3.1. Elaborar los antecedentes del Plan de movilización militar del Ejército en Colombia.

Durante los ochenta y noventa se presentaron una serie de movilizaciones que

2.3.2. Conceptualizar la movilización militar del Ejército. llevándolos a tomar medidas.

2.3.3 Determinar los elementos logísticos, de seguridad y desarrollos fundamentales de un plan de movilización militar del Ejército.

2.3.4 Analizar modelos internacionales de planes de movilización militar.

2.3.5 Analizar el desarrollo de vías de comunicación para el plan de movilización militar del Ejército.

violencia para la construcción de la paz. Se puede constatar el
incremento constante de las acciones colectivas por la paz a partir de los años
1989-1993. Puede decirse que la principal razón para la movilización social
ocurrida en Colombia a finales de los ochenta y noventa ha sido el rechazo a la
violencia y al respaldo a la búsqueda de la paz. A partir de 1990 la
movilización por la paz ha implicado la participación de al menos 30 millones
de personas. Sin embargo, esta intervención masiva no significa que la
movilización como un todo haya sido orgánica y espontánea y haya mantenido una
dinámica claramente progresiva y continua.

La movilización por la paz ha dependido de las coyunturas de oportunidad
que se han presentado, tanto es razón de la creciente y degradada
situación como de los procesos de paz, particularmente las negociaciones con
los estados y grupos armados. Muestra de ello es el gran número de masas y
marchas políticas (principalmente de la Unión Patriótica) perpetradas por los
paramilitares a partir de 1987-1989 y que llevaron a una creciente reacción y
movilización contra la violencia, el cansancio por la situación de violencia que
antecedió al Marcial por la Paz, y el fenómeno del secuestro particularmente

3. Antecedentes de la movilización en Colombia

La Movilización de 1986

Durante los ochenta y noventa se presentaron una serie de movilizaciones que colocaron al gobierno y a unas entidades en alerta obligándolos a tomar medidas. A continuación se van a analizar algunas.

Movilización por la paz

La sociedad civil ha recurrido a múltiples formas para expresar su rechazo a la violencia y aportar ideas para la construcción de la paz. Se puede constatar el incremento constante de las acciones colectivas por la paz a partir de los años 1986-1988. Puede decirse que la principal razón para la movilización social ocurrida en Colombia a finales de los ochenta y noventa ha sido el rechazo a la violencia y el respaldo a la búsqueda de la paz. A partir de 1990 la movilización por la paz ha implicado la participación acumulada de por lo menos 30 millones de personas. Sin embargo, esta intervención masiva no significa que la movilización como un todo haya sido orgánica y articulada y haya mantenido una dinámica claramente progresiva y continua.

La movilización por la paz ha dependido de las coyunturas de oportunidad política que se han presentado, tanto en razón de la creciente y degradada violencia como de los procesos de paz, particularmente las negociaciones con los alzados en armas. Muestra de ello es el gran número de masacres y asesinatos políticos (particularmente de la Unión Patriótica) perpetrados por los paramilitares a partir de 1986-1987 y que llevaron a una creciente reacción y movilización contra la violencia, el cansancio por la situación de violencia que antecedió al Mandato por la Paz, y el fenómeno del secuestro particularmente

las pescas milagrosas. A continuación se presenta una breve panorámica de los principales momentos de lo que se ha llamado el movimiento social por la paz.

Movilización Social

Un nuevo ciclo comienza para el país en los años sesenta. Se ha pactado la paz entre liberales y conservadores y la industrialización coge impulso. Se presentan confrontaciones sociales en los años siguientes y el noroccidente no escapa a ello.

Movimiento cívico en las regiones

Energía para mover la industria y alumbrar las ciudades era el requerimiento en el país. En Antioquia se localizó el proyecto hidroeléctrico más grande y varios municipios del oriente vieron desaparecer sus mejores tierras y uno de sus pueblos bajo las aguas de los embalses.

El oriente antioqueño pudo a largo plazo capitalizar la movilización social. Consolidó una fuerza cívica que seguirá teniendo presencia en los procesos de desarrollo regional. A su lado se fortalecieron además agrupaciones políticas como la Unión Patriótica (UP) y el M-19.

Campesinos en éxodo

Las ya precarias condiciones de vida en el nordeste y el bajo cauca de los pobladores se vieron en los años 86 abruptamente alteradas. La guerrilla se replegó desde el Magdalena medio hacia la cordillera, agudizándose los atentados a la infraestructura y economía de mineros y ganaderos de la región y los operativos militares consiguientes.

En este contexto estalla la movilización social. Miles de campesinos cogidos entre dos fuegos se trasladan hacia los cascos urbanos y en ellos se declaran en paro

cívico. Quieren refugiarse de los estragos de la guerra y presionar por las obras públicas y los servicios que no tienen.

Ese ciclo de movilización social terminó, también abruptamente, por el paramilitarismo y la masacre de Segovia. Muestra clara de la estrecha relación que también hay entre guerra y movimiento social.

Una región en conflicto

En Urabá durante los años cincuenta (50) se da un crecimiento de la población acelerado, en los sesenta (60) se recibe una alta inversión, en esas dos décadas las movilizaciones tuvieron, entre unas y otras, una dinámica relativamente autónoma. En los ochenta el EPL y las FARC deciden intervenir directamente en los conflictos, orientar sus organizaciones y capitalizar a su favor todo tipo de movilización social. Se produce el auge de las invasiones de tierra y de los paros obreros. El EPL es quien dirige el mayor número de masas y se exacerban también las respuestas: empresarios y Estado acuden a la militarización.

La guerrilla no sólo orienta la movilización social. También la divide. Los grupos guerrilleros se enfrentaron entre sí por momentos, para definir cuál dirigía qué masas.

Un resultado se teje paralelamente a todo ello, y es la más alta tasa de muertes lentas del país y la consiguiente aparición de una nueva modalidad de movilización social; el paro cívico-laboral de protesta por la guerra sucia y de reivindicación de la vida.

MOVILIZACION MILITAR DE 1986

Con el fin de preservar la seguridad nacional y ante la tensión que se presentaba por los diferentes actos de las organizaciones al margen de la ley el gobierno nacional convoca a las reservas para aumentar su pie de fuerza para así poder enfrentar la situación.

1. Antecedentes

En el gobierno de Julio César Turbay (1978-1982) se desarrolló una política represiva orientada por el Estatuto de Seguridad Nacional, que implicó serias violaciones de los derechos humanos.

Las primeras acciones por la paz comienzan a aparecer vinculadas a la defensa de los Derechos Humanos.

El presidente Belisario Betancur (1982-1986) ofrece un primer canal de participación de la sociedad civil. Con respecto a las distintas manifestaciones por la paz.

Inicio, desarrollo, rompimiento y estruendoso fracaso de las negociaciones de paz de la administración Betancur con las agrupaciones terroristas.

El 30 de abril de 1984, el gobierno nacional declaró turbado el orden público y decretó el Estado de Sitio en todo el territorio nacional. En fechas subsiguientes, promulgó varios decretos estableciendo distintas medidas de excepción, entre las cuales otorga jurisdicción y competencia a la Justicia Penal Militar, para que aboque el conocimiento de delitos contemplados en el estatuto de estupefacientes y sobre tráfico y porte ilegal de armas.

Como estaba previsto, a partir del 1o de septiembre de 1984 se inició el tránsito del cese al fuego a una tregua pactada en principio por un año, y luego prolongada

indefinidamente hasta nuevas evaluaciones. El agrupamiento revolucionario inició el proceso de creación de una organización política, la Unión Patriótica, establecida formalmente el 31 de marzo de 1985. Según aparece reconocido en recientes entrevistas por los comandantes del movimiento firmante de los acuerdos, a lo largo del proceso, ha podido distinguirse muy bien entre incidentes aislados y la línea de continuidad de la tregua

Se observa que los motivos para la movilización se relacionan principalmente con las reivindicaciones sociales (derechos fundamentales de los trabajadores, particularmente el derecho a la vida)

El 06 de noviembre de 1985, los guerrilleros se apoderaron del Palacio de Justicia de Bogotá, tomando decenas de personas como rehenes. El ejército intervino y estallaron muy violentos combates: 100 personas murieron, entre ellas el presidente de la Corte Suprema y diez jueces.

Se busca una solución negociada del conflicto armado (respeto de las libertades democráticas, amnistía amplia y negociaciones con la insurgencia).

Posicionamiento político de los bandoleros, que les permitió ganar espacios a nivel nacional e internacional.

Emboscada en Corinto Cauca en 1985.

Ataque al Batallón Cisneros (19 de Octubre de 1985)

Reinaba en 1985 un clima de guerra bajo el manto generoso de la política presidencial. Los militares creyeron desde un principio que la amnistía había sido el mayor error del gobierno y que era una estratagema del engaño para volver a las andadas. Los dirigentes del M-19 alegaban el hostigamiento del cual eran

víctimas del cual creían serlo. La comisión de paz quedo entre dos fuegos cruzados y dos enemistades recíprocas".

Ataque a patrulla militar en La Herrera Tolima (15 de marzo de 1986)

Se hizo efectivo el llamamiento de las reservas por medio de la expedición del decreto 385 del 04 de febrero de 1986.

Lo realizaron con el objetivo de incorporar 32 compañías de infantería, para dicho llamamiento solo se tuvieron en cuenta los contingentes de los dos últimos años, discriminadas así:

Oficiales	96
Suboficiales	512
Soldados	4997

Las reservas solo cumplieron la misión de control militar de área.

Los liberales ganaron las elecciones de 1986 y Virgilio Barco Vargas, su dirigente, llegó a la presidencia de la República.

2. Hechos

1. Los procesos de negociación y desmovilización de las guerrillas del M-19, el PRT, el EPL y el Quintín Lame. En el gobierno del presidente Virgilio Barco (1986-1990) se adelantaron acciones para demandar una solución negociada con las guerrillas: las gestiones por parte de la Comisión de Notables, la Cumbre de Usaquén de todos los sectores políticos. Estos

hechos presionaron el lanzamiento de la Iniciativa de Paz por parte del gobierno, lo que permitió el inicio de negociaciones con el M-19¹.

2. De igual forma, se encuentran ejemplos de resistencia como el 'Pacto social por el desarrollo y la paz en Urabá', la gran campaña contra el terrorismo y demanda de una salida negociada del conflicto armado, realizada a mediados del año en todos los departamentos de la Costa Atlántica, la campaña 'Medellín en paz', y la gran Marcha por la Vida efectuada en la ciudad de Cali en el mes de septiembre.
3. Desmovilización de las milicias en Medellín y la desmovilización de parte de las autodefensas en Antioquia
4. La reforma constitucional de 1991, que oxigena y abre la participación democrática en Colombia.
5. La declaratoria de 'guerra integral' hecha por la administración del presidente Cesar Gaviria (1990-1994)
6. La crisis política suscitada durante la administración del presidente Ernesto Samper (1994-1998) por el proceso judicial 8.000 ingreso de dinero del narcotráfico en la campaña presidencial).
7. Enfrentamiento entre narcotraficantes y bandoleros que generó el mal llamado "paramilitarismo", el exterminio de la Unión Patriótica, y la aparición en el escenario delictivo internacional de las FARC, como el tercer y mas peligroso cartel de la coca.

¹ Carlos Fernández, Mauricio García-Durán y Fernando Sarmiento, 2004. Conciliation resources. [En línea] Disponible en: <http://www.c-r.org/our-work/accord/colombia/spanish/movilizacion.php> [Citado el 17 de Agosto de 2020]

8. Nuevos diálogos con la frágil coordinadora guerrillera en Cravo Norte (Arauca), Caracas (Venezuela) y Tlaxcala (México)
9. Operación militar sobre casa verde.
10. Captura de los cabecillas Francisco Galán y Francisco Caraballo
11. Asesinatos cometidos contra los candidatos y ex-candidatos presidenciales Carlos Pizarro León Gómez del M-19, Bernardo Jaramillo Ossa de la UP, Luis Carlos Galán del Nuevo Liberalismo, Jaime Pardo Leal de la UP, Álvaro Gómez Hurtado del Movimiento de Salvación Nacional.

3. Resultados

1. Se conforma el Comité de Búsqueda de la Paz, en el cual se congregaba una serie de organizaciones sociales y ONG dando origen a la Red de Iniciativas por la Paz y contra la Guerra, Redepaz.
2. La Conferencia Episcopal crea la Comisión de Conciliación Nacional como organismo de 'buenos oficios' para buscar acercamientos entre las partes en conflicto.
3. Ya para el año 1996 el dinamismo de los espacios de trabajo por la paz a escala regional es muy grande, como se vio en las mesas de trabajo por la paz y en el gran número de foros y movilizaciones en procura de una salida negociada del conflicto armado. En marzo.
4. Se consolidan los consejos y las comisiones locales y regionales de paz que buscan impulsar los diálogos y los procesos de concertación, tanto en la

sociedad como con actores armados, para lo cual se realizaron cabildos abiertos por la paz en varios municipios del país.

5. Durante 1997 se desarrolló todo el proceso del Mandato Ciudadano por la Paz.

6. Durante 1999, tienen lugar las famosas marchas del No Más, movilizaciones masivas contra el secuestro, que en algunas partes estuvieron asociadas a otras reivindicaciones. Las 40 marchas que se realizaron entre abril y septiembre implicaron la movilización de cerca de 2'500.000 personas. Mientras la jornada del 24 de octubre de 1999, con marchas y actos en más de 180 municipios a lo largo y ancho del país, contó con la participación de 8'000.000 de personas, por lo menos.

7. las FARC continúan con sus ideales como lo son:

- A. Ocupar geopolíticamente a Cundinamarca, con frentes rurales desplazados de otros departamentos, para sitiar sistemáticamente a Bogotá, mientras las guerrilla urbanas del frente Antonio Nariño, organizan milicias bolivarianas para lanzar la ofensiva generalizada.
- B. Conformar un brazo político clandestino
- C. Intensificar la guerra en los municipios aledaños a Bogotá.
- D. Continuar escaladas terroristas.
- E. Incrementar el terrorismo urbano a través de las milicias populares en Bogotá, Cali y Medellín.
- F. Secuestros y atentados contra personalidades, o altos funcionarios con el fin de presionar acuerdos sobre la humanización de la guerra.

4. Aspectos positivos

1. La respuesta por parte del personal de la reserva fue positiva, lo que llevó a incrementar el poder de combate alcanzando el objetivo de brindar mayor seguridad y a su vez el cubrimiento de mas puntos de nuestra geografía.
2. La población movilizada es oriunda de las regiones, situación que facilita el desarrollo de las operaciones por el conocimiento del terreno y demás factores de éxito.

5. Aspectos por mejorar

1. No se contaba con la infraestructura adecuada para recibir al personal de reservistas y mucho menos con el personal de mandos(oficiales y suboficiales)
2. No se disponía de un plan detallado para el reentrenamiento en razón a que los reservistas se presentaban en forma progresiva quedando personal mal reentrenado o en algunos casos sin reentrenamiento.
3. Falta de planeamiento desde el punto de vista económico, no se tuvo en cuenta que la mayoría era personal con diferentes obligaciones y no se dio una retribución económica.
4. Personal que presentaba o tenía antecedentes penales y problemas judiciales.
5. No se dispuso de un programa de inducción de carácter disciplinario y el desconocimiento de la normatividad ocasionó múltiples investigaciones.

Recomendaciones parciales:

Incluir el tema de estudio en los cursos de formación y capacitación de la Fuerza, para preparar a nivel ideológico y de manejo político a los oficiales, para que en un futuro cuando vuelvan a presentarse negociaciones con los bandoleros, exista la suficiente capacitación y conocimiento anterior, de las probables líneas de conducta de los delincuentes, y de quienes a nombre del gobierno participen en el proceso, buscando más su beneficio personal que el de la institución militar o la del país.

Elaborar un texto con base en la información aquí analizada, para que los cuadros del Ejército estudien el fenómeno, y para que la opinión pública conozca cuales han sido los aportes y sacrificios de la institución en aras de la esquiua paz en el país.

Promover la elaboración de estudios similares para complementar la información deducida, y para incrementar la capacidad de análisis y conocimiento de la ciencia política por parte de los oficiales. Es conveniente que se continúen enviando oficiales a las facultades ciencias políticas, relaciones internacionales, y ciencias jurídicas, ya que la guerra del futuro en Colombia probablemente será con las comunidades indígenas buscando autonomía regional, y con los países vecinos por las cuencas hidrográficas. Igualmente el Ejército está destinado a jugar un papel importante en el comienzo de la próxima década, como sucedió en los siglos XIX y XX en Colombia.

Elaborar estudios de hechos particulares similares, como el asalto al Palacio de Justicia, la operación militar sobre Casa Verde, el asalto a la embajada de República Dominicana, la Fuga de la cárcel de la Catedral de Pablo Escobar, la operación Marquetalia, la operación Anorí, las crisis institucionales vividas por los

señores generales Alberto Ruiz Novoa, Álvaro Valencia Tovar, Fernando Landazábal Reyes, y otros sucesos que constituyen historia del Ejército pero que no han sido escritos aún, ni publicados en su verdadera dimensión.

Enfocar las operaciones militares hacia la destrucción de las fuentes de agresión enemigas. En el caso particular del fortalecimiento económico circunstancial y progresivo de las FARC y el ELN, es necesario desarrollar la guerra económica contra las fuentes y fortalezas con que se sustentan los antisociales.

El fenómeno de la guerra y la paz, debe ser estudiado con visión integral y con proyección para capacitar los oficiales en el manejo del orden público, de la acción psicológica, de organización comunitaria, de actualización a nivel politológico, y de conocimiento sostenido del desarrollo económico del país.

Las Fuerzas Militares deben recuperar el liderazgo del manejo del orden público y de la defensa nacional. No es lógico que personas civiles que ni siquiera prestaron el servicio militar, sean quienes analicen a nivel nacional los sucesos relacionados con la paz, la guerra, y la violencia derivada de diversos agentes generadores de violencia.

En caso de presentarse futuras negociaciones con bandoleros, es conveniente tener en cuenta que: Al examinar los sucesos que marcaron el fracaso de Betancur en su intento por negociar la paz con los bandoleros, frente a los fallidos intentos de Virgilio Barco y Cesar Gaviria en el mismo sentido, aparecen indicadores como la divergencia entre amnesia o conveniencia de los personajes civiles y los cabecillas bandoleros para intentar la obtención de jugosos réditos políticos personales. Aunque existen diversas formas de apreciar la realidad, es evidente que el M-19, fue el grupo más activo durante estos periodos de gobierno, y con sus osadas actitudes, desarrollo en 15 años de existencia todo lo que una

agrupación subversiva puede hacer, hasta llegar a su desmovilización definitiva. Indudablemente el M-19 marcó el principio del fin de las guerrillas comunistas en el país.

Mobilización Nacional

Aunque la Mobilización Nacional es un concepto unificado en relación con las actividades o medidas que una Nación debe tomar, destinando parte o la totalidad del potencial humano, industrial de un país que le permita enfrentar una situación especial de conflicto externo, cada país tiene aplicadas según sus leyes internas una posición real para enfrentar una posible situación de crisis.

Para democracias como la Chilena, dicha movilización es considerada según su Constitución Política como un estado de excepción constitucional al cual se denomina "Estado de Alarmino". En otro caso como el Venezolano, la Ley Orgánica de Seguridad de la Nación, define en su Artículo 28 la Mobilización como "un conjunto de provisiones y acciones preparatorias y ejecutivas destinadas a organizar el potencial existente y convertirlo en poder nacional abarcando todos los sectores de la Nación tanto públicos como privados, para hacer más efectiva, armónica y oportuna la transición de una situación ordinaria a otra extraordinaria".

Para el caso colombiano y basados en las leyes de la Nación, la Ley 684 de 2001 (revisada inexecutable) plantaba el sistema de seguridad y defensa, entendido como "el conjunto coherente de principios, políticas, objetivos, estrategias, procedimientos, organismos, funciones y responsabilidades de los componentes del estado en tal materia".

¹ Chile, Congreso de la República, Cámara de Política de la República de Chile, Ley 18913 de 1990.

² Venezuela, Cámara de la República Bolivariana, Ley Orgánica de Seguridad de la Nación del 18 de diciembre de 2002, Artículo 28.

³ Colombia, Congreso de la República, Ley 684 de 2001, (Diario Oficial No. 41572 del 18 de agosto de 2001, [En línea] Disponible en http://www.parlamento.gov.co/venezolabuz/ley/2001/ley_0684_2001.html [Creado el 23 de Julio de 2016].

4. CONCEPTUALIZACIÓN DE LA MOVILIZACIÓN NACIONAL

Movilización Nacional

Aunque la Movilización Nacional es un concepto unificado en relación con las actividades o medidas que una Nación deba tomar, destinando parte o la totalidad del potencial humano, industrial de un país que le permita enfrentar una situación especial de conflicto externo, cada país tiene aplicada según sus leyes internas una posición real para enfrentar una posible situación de crisis.

Para democracias como la Chilena, dicha movilización es considerada según su Constitución Política como un estado de excepción constitucional al cual denominan "Estado de Asamblea"². En otro caso como el Venezolano, la Ley Orgánica de Seguridad de la Nación, define en su Artículo 28 la Movilización como "...el Conjunto de previsiones y acciones preparatorias y ejecutivas destinadas a organizar el potencial existente y convertirlo en poder nacional abarcando todos los sectores de la Nación tanto públicos como privados, para hacer más efectiva, armónica y oportuna la transición de una situación ordinaria a otra extraordinaria"³.

Para el caso colombiano y basados en las leyes de la Nación, la Ley 684 de 2001 (declarada inexecutable) planteaba el sistema de seguridad y defensa, entendido como "...el conjunto coherente de principios, políticas, objetivos, estrategias, procedimientos, organismos, funciones y responsabilidades de los componentes del estado en tal materia"⁴.

²Chile. Congreso de la República. Constitución Política de la República de Chile. Ley 18953 de 1990

³Venezuela. Congreso de la República Bolivariana. Ley Orgánica de Seguridad de la Nación del 18 de diciembre de 2002. Artículo 28.

⁴Colombia. Congreso de la República. Ley 184 de 2001. Diario Oficial No. 44522 del 18 de agosto de 2001. [En línea] Disponible en: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley/2001/ley_0684_2001.html [Citado el 23 de Julio de 2010]

En el mismo texto, el Artículo 3 que se refiere al Poder Nacional, establece que “...la capacidad del estado Colombiano de ofrecer todo su potencial para responder ante situaciones que pongan en peligro el ejercicio de los derechos y libertades, y para mantener la independencia, la integridad, autonomía y la soberanía nacional en concordancia con lo establecido en los artículos 2 y 95 de la Constitución Política”.⁵

En esta misma Ley, La Movilización es definida en su articulado No. 62, como “...un proceso permanente e integrado que consiste en aplicar en todo tiempo y en cualquier lugar del territorio nacional el conjunto de normas, preceptos, estrategias y acciones que permiten adecuar el poder nacional en la forma de organización funcional en los sectores público y privado para atender y conjurar cualquier emergencia provocada por una calamidad publica o una catástrofe natural”.⁶

Estas definiciones de Movilización están basadas en las Leyes de Naciones que sienten la necesidad de acoplar a su sistema un conjunto de normas que les permita tomar acciones en circunstancias específicas. Dichas pautas también están contenidas en La Constitución Política de Colombia, la cual es una herramienta ideal para exponer los casos en los que la Movilización Nacional debe ser enfrentada por el Estado en virtud del bien Nacional.

Elementos Fundamentales

Son diversos los elementos que hacen parte fundamental de la Movilización Nacional, todos ajustados a las Leyes y estipulados en la Constitución Política de Colombia en sus diferentes artículos. Ya se hizo alusión a los artículos 2 y 95, que insta a que “... las autoridades de la República están instituidas para proteger a

⁵ Ibid.

⁶ Ibid.

todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares”⁷, en el Título I De los Principios Fundamentales.

Asimismo, en el Capítulo V De los Deberes y Obligaciones, el punto tercero define para el ciudadano “...respetar y apoyar a las autoridades democráticas legítimamente constituidas para mantener la independencia y la integridad nacionales”.⁸

En ese mismo Marco Legal, el Artículo 189 de la carta magna enuncia que le corresponde al Presidente de la República Dirigir a la Fuerza Pública, conservar en todo el territorio el orden público, proveer la seguridad exterior de la república y declarar la guerra con permiso del Senado.

Además, el artículo 212 estipula que el Presidente de la República con la firma de los Ministros podrá declarar el estado de Guerra Exterior. Mediante tal declaración el Gobierno tendrá facultades necesarias para repeler la agresión, defender la soberanía, atender los requerimientos de la guerra y procurar el restablecimiento de la normalidad.

De La Voluntad Nacional

Al pertenecer a una sociedad como ciudadanos, los colombianos asumen deberes y obligaciones de estricto cumplimiento, estipuladas en la Constitución Política como una carta de navegación para el acorde funcionamiento de la Nación.

⁷ Colombia. Congreso de la República. Constitución Política de Colombia. [En línea] Disponible en: <http://web.presidencia.gov.co/constitucion/index.pdf> [Citado el día 1 de Agosto]

⁸ Ibid.

Por lo tanto, cuando se tiene la calidad de colombiano se deben enaltecer a todos los miembros de la comunidad, teniendo todos los deberes de engrandecerla y dignificarla, porque el ejercicio de los derechos y libertades reconocidos en la Constitución Política implica dichas responsabilidades.

Además, en el Artículo 95 se condensa la obligación de todo ciudadano de asumir con responsabilidad la obligación en el cumplimiento de los derechos y libertades, que implica además responsabilidades por su calidad de ciudadano. Los puntos que sobre el tema de la voluntad nacional se refiere, hablan de “Obrar conforme al principio de solidaridad social, respondiendo con acciones humanitarias ante situaciones que pongan en peligro la vida o salud de las personas; participar en la vida política, cívica y comunitaria del país; propender al logro y mantenimiento de la paz”.⁹

Estas declaratorias también se aplican a la definición de desastre, cuando un daño grave o alteración de las condiciones de vida normales en un área determinada geográficamente, causada por fenómenos naturales y por efectos de la acción del hombre en forma accidental, que requiera de la especial atención de los organismos del estado y de otras entidades de carácter humanitario o de servicio social.

De este modo, en la declaratoria de desastre, contenida en el decreto 919 de 1989, el “Presidente de la República declarará la existencia de una situación de desastre, mediante Decreto y previo concepto del Comité para la Prevención y atención de desastres y en el mismo acto clasificará su magnitud y efectos, como de carácter nacional, departamental o municipal”.¹⁰

⁹ Ibid.

¹⁰ Colombia. Presidencia de la república. Decreto 919 de 1989. Diario Oficial 38.799 del 1 de mayo de 1989. [En línea] Disponible en <http://www.sela.org/DB/ricsela/EDOCS/SRed/2010/05/T023600004101-0> [Citado el

De esta manera, sea en situaciones de guerra o de calamidad, los ciudadanos colombianos asumen el compromiso férreo con la Nación a través de una voluntad nacional que les otorga herramientas para actuar conforme a las leyes.

Intereses Vitales

Todo aquello que represente un bien o protección colectivos se constituye en intereses vitales, más relevantes en lo que confiere a un Estado en defensa de los intereses de una Nación. Las normas que regulan los Estados de excepción, motivo suficiente para una movilización Nacional, se basan en los principios de legalidad, proclamación, notificación, temporalidad, proporcionalidad, no discriminación, compatibilidad, concordancia y complementariedad con las normas del Derecho Internacional.

A su vez, los Estados de Excepción en situaciones como la Movilización están contenidos en la Constitución Nacional en los Artículos 212, 213 y 215, donde se relacionan los Estados de Guerra Exterior, Estado de Conmoción Interior y Estado de Emergencia respectivamente.

En uso de sus facultades, el Presidente de la República, según lo citado en el Artículo 212 "... con la firma de todos sus ministros podrá declarar el Estado de Guerra Exterior; mediante tal declaración el Gobierno tendrá las facultades estrictamente necesarias para repeler la agresión, defender la soberanía, atender los requerimientos de la guerra y procurar el restablecimiento de la normalidad".¹¹

2 de Agosto de 2010]

Colombia. Decreto que crea la Organización del Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres, 1989.pdf

¹¹ Colombia Congreso de la república. Constitución Política de Colombia. [En línea] Disponible en: <http://web.presidencia.gov.co/constitucion/index.pdf> [citado el 2 de Agosto de 2010]

Para el caso del Estado de Conmoción, el Jefe de Estado tiene como herramienta "... declarar en toda la república o en parte de ella, en caso grave de perturbación del orden público que atente de manera inminente contra la estabilidad institucional, la seguridad del Estado o la convivencia ciudadana y que no pueda ser conjurada mediante el uso de las atribuciones ordinarias de las autoridades de policía".¹²

Y consecuente con los Estados de Excepción, el artículo 215 da facultades al Presidente, para que con la firma de su gabinete ministerial declare el Estado de Emergencia "cuando sobrevengán hechos distintos a los previstos en los artículos 212 y 213 que perturben o amenacen en forma grave e inminente el orden económico, social o ecológico del país o que constituyan grave calamidad pública".

De esta manera, el Jefe de Estado cuenta con las herramientas necesarias para hacer frente a situaciones especiales que requieran de la Movilización Nacional en procura del bienestar de los ciudadanos.

Preparación

En virtud de lo que pueda presentarse en Estados de Excepción, para la Movilización Nacional se cuenta con reglamentaciones para el servicio de reclutamiento y movilización, en caso de ser necesario.

En este sentido, la ley 48 de 1993, por la cual se reglamenta el Servicio de Reclutamiento y Movilización, tiene como finalidad planear, organizar, dirigir y controlar la definición de la situación militar de los colombianos e integrar a la

¹² Ibid.

sociedad en su conjunto en la defensa de la soberanía nacional, además de ejecutar los planes de movilización del potencial humano, que emita el Gobierno Nacional.

Asimismo, en cuanto a su organización, el servicio de Reclutamiento y Movilización “estará integrado por la Dirección de Reclutamiento y Movilización del Comando General de las Fuerzas Militares, Las Direcciones de Reclutamiento y Control de Reservas del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea y las Direcciones de Reclutamiento y Control Reservas de cada Fuerza contarán con Zonas de Reclutamiento, Distritos Militares y Circunscripciones Militares”.¹³

Mediante dicha Ley, el Servicio de Reclutamiento y Movilización define la situación militar de los colombianos, dirige y organiza el sistema de reemplazos de las FFMM, efectúa la movilización del personal y determina, en tiempo de guerra, las necesidades de reclutamiento y movilización que tenga el país.

De esta manera, la Ley 48 confiere los argumentos necesarios para que el estado se prepare, junto con sus instituciones para enfrentar una necesidad de Movilización Nacional.

Ejecución

Poner en acción todo el compendio de normas que las leyes en Colombia establecen como prioritarias para ser usadas en tiempos de Movilización Nacional, requiere de una organización del Poder Nacional que le permita hacer frente a las amenazas con la capacidad y los recursos del Estado, para preservar la estabilidad, soberanía y orden interno mediante un plan de movilización.

¹³ Colombia. Congreso de la república. Ley 48 de 1993. Diario Oficial No. 40.777 de 4 de marzo de 1993. [En línea] Disponible en: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1993/ley_0048_1993.html [citado el 3 de agosto de 2010]

8. LOGÍSTICA Y MOVILIZACIÓN PARA LA DEFENSA, LA SEGURIDAD Y

Algunas de dichas directrices se desarrollaron en el marco de Política de Defensa y Seguridad Democrática, mediante un documento mediante el cual el Gobierno Nacional traza las líneas básicas de la Seguridad Democrática, programa bandera del Presidente Álvaro Uribe Vélez en ambos periodos al frente de la Presidencia de la República.

Dicha pauta está enfocada "...en proteger los derechos de los Colombianos y fortalecer, con la solidaridad de la ciudadanía, el Estado de Derecho y la autoridad democrática donde quiera que esté amenazada".¹⁴

Esta es una política de Estado a largo plazo, que se desarrollará en coordinación con todas las entidades del Gobierno y las demás ramas del Poder, responsables de hacer prevalecer el bien común de todos los colombianos.

9. QUE ES EL SISTEMA NACIONAL PARA LA ATENCION Y PREVENCIÓN DE DESASTRES

De acuerdo con la información recopilada hasta la fecha sobre la ocurrencia e impacto de los fenómenos naturales a través de la historia de nuestro país, se considera que Colombia es una zona expuesta a casi la totalidad de dichos fenómenos naturales.

¹⁴ Política de Defensa y Seguridad Democrática. Presidencia de la República – Ministerio de Defensa Nacional. 2003 Tomado de:
http://alpha.mindefensa.gov.co/dayTemplates/images/seguridad_democratica.pdf?PHPSESSID=97f83d9b5d9ec463df3b6bd6b4316f7e

6. LOGÍSTICA Y MOVILIZACIÓN PARA LA DEFENSA, LA SEGURIDAD Y EL DESARROLLO

I. PARTICIPACION DEL SISTEMA NACIONAL PARA LA PREVENCION Y ATENCION DE DESASTRES.

1. DEFINICION DE DESASTRE.

Art. 18. Daño grave o alteración grave de las condiciones normales de vida en un área geográfica determinada, causada por fenómenos naturales y por efectos catastróficos de la acción del hombre en forma accidental, que requiera por ello de la especial atención de los organismos del Estado y de otras entidades de carácter humanitario o de servicio social.¹⁵

2. DECLARATORIA DE DESASTRE.

Art. 19. El Presidente de la República mediante decreto y previo concepto del Comité Nacional de Prevención y Atención de Desastres declarará la existencia de una situación de desastre y en el mismo acto clasificará su magnitud y efectos como de carácter nacional, departamental o municipal.¹⁶

3. QUE ES EL SISTEMA NACIONAL PARA LA ATENCION Y PREVENCION DE DESASTRES.

De acuerdo con la información recopilada hasta la fecha sobre la ocurrencia e impactó de los fenómenos naturales a través de la historia de nuestro país, se considera que Colombia es una país expuesto a casi la totalidad de dichos fenómenos sin contar con aquellas amenazas de tipo antrópico.

¹⁵ "ORGANIZACION SISTEMA NACIONAL DE LA PREVENCION Y ATENCION DE DESASTRES ". Decreto 919 de 1989. Bogotá 1 de mayo de 1989

¹⁶ Ibidem.

Sin embargo el impacto socioeconómico que han generado estas amenazas en la población, no había sido evaluado de tal manera que a partir de estas experiencias se pudieran establecer lineamientos para así en un futuro, lograr tomar acciones con respecto a prevención y respuesta ante la eventual ocurrencia de estos eventos.

Solo fue hasta el 13 de Noviembre de 1985 con el desastre ocurrido por la avalancha provocada por la activación del Volcán del Ruiz, el cual afectó a los departamentos de Tolima y Caldas, provocando 25.000 víctimas y pérdidas económicas alrededor de los 211.8 millones de dólares, de acuerdo con cifras suministradas por el PNUD, que se detectó como necesidad prioritaria para el país contar con un Sistema que coordinará todas las acciones encaminadas a la prevención y atención de desastres en todo el territorio nacional. En consecuencia se crea el Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres - SNPAD como red institucional para el cumplimiento de esta función.

A partir de este momento se da inicio a toda la gestión y organización a nivel interinstitucional para la determinación de lineamientos y directrices claros con respecto a la prevención y atención de desastres (Ley 46 de 1988 – Decreto Ley 919 de 1989), los cuales enmarcan las funciones y responsabilidades de cada uno de los actores del Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres. Posteriormente y con el fin de establecer y regular las acciones del Sistema, se adopta el Plan Nacional para la Prevención y Atención de Desastres - PNPAD mediante Decreto 93 de 1998.

Al ser el PNPAD un esquema esencial para el desarrollo sostenible a nivel nacional, se determina mediante el Documento CONPES 3146 de 2001: Estrategia para consolidar la ejecución del Plan Nacional para la Prevención y Atención de Desastres, un conjunto de acciones prioritarias para mejorar el

desarrollo del Plan con respecto a elementos tales como el conocimiento, la incorporación del tema en la planificación, el fortalecimiento institucional del Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres y el mejoramiento de los programas de educación y divulgación entre otros.¹⁷

En este sentido se determinó como estrategia, el manejo de la gestión del riesgo como componente importante de los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) y Planes de Desarrollo Sectorial (PDT), configurados como instrumentos de planificación en el corto y mediano plazo y a su vez herramienta para la toma de decisiones sobre el futuro económico y social de los municipios, departamentos y nación.

En este sentido se determinó como estrategia, el manejo de la gestión del riesgo como componente importante de los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) y Planes de Desarrollo Sectorial (PDT), configurados como instrumentos de planificación en el corto y mediano plazo y a su vez herramienta para la toma de decisiones sobre el futuro económico y social de los municipios, departamentos y nación.

Con el fin de dar continuidad al manejo de la prevención y atención de desastres a nivel nacional, regional y local, se adoptó mediante la Ley 812 de 2003 Plan Nacional de Desarrollo: "Hacia un Estado Comunitario" criterios claros con respecto a la ejecución del PNPAD en temas específicos tales como:

- a) Profundización del conocimiento en riesgos naturales y su divulgación.
- b) Inclusión de la prevención y mitigación de riesgos en la planificación de la inversión territorial y sectorial.
- c) Reducción de la vulnerabilidad financiero del Gobierno ante desastres.

¹⁷ "PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DE DESASTRES." {en línea}. {01 Jul. de 2010} disponible(<http://www.mij.gov.co>)

Decreto 321 de 1998: "Por el cual se adopta el Plan Nacional de Contingencia De esta manera se viene consolidando el Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres como un mecanismo para la toma de decisiones en respuesta al impacto y repercusión de las amenazas naturales y antrópicos en el territorio colombiano.

4. MARCO LEGAL QUE REGLAMENTA EL FUNCIONAMIENTO DEL SNPAD.

- Decreto 1547 de 1984: "Por el cual se crea el Fondo Nacional de Calamidades".
- Ley 46 de 1988: "Por la cual se crea y organiza el Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres, se otorgan facultades extraordinarias al Presidente de la República y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 919 de 1989: "Por el cual se organiza el Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres y se dictan otras disposiciones."
- Directiva Presidencial No.33 de 1991: "Responsabilidades de los organismos y entidades del sector público en el desarrollo y operación del Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres".
- Directiva Ministerial 13 de 1992: "Responsabilidades del Sistema educativo como integrante del Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres".
- Decreto 2190 de 1995: "Por el cual se ordena la elaboración y desarrollo del Plan Nacional de Contingencia contra Derrames de Hidrocarburos, derivado y Sustancias Nocivas en aguas marinas, fluviales y lacustres".
- Decreto 969 de 1995: "Por el cual se organiza y reglamenta la Red Nacional de Centros de Reserva para la atención de emergencias"
- Ley 322 de 1996: "Por la cual se crea el Sistema Nacional de Bomberos y se dictan otras disposiciones"
- Ley 388 de 1997: "Por la cual se crea el Plan de Ordenamiento Territorial"
- Decreto 93 de 1998: "Por el cual se adopta el Plan Nacional para la Prevención y Atención de Desastres".

- Decreto 321 de 1999: "Por el cual se adopta el Plan Nacional de Contingencia contra Derrames de Hidrocarburos, derivado y Sustancias Nocivas en aguas marinas, fluviales y lacustres."
- Documento CONPES 3146 de 2001: "Estrategia para consolidar la ejecución del Plan Nacional para la Prevención y Atención de Desastres —PNPAD- en el corto y mediano plazo."
- Directiva Presidencial 005 de 2001: "Actuación de los distintos niveles de Gobierno frente a Desastre Súbito de carácter Nacional".
- Ley 812 de 2003: "Plan Nacional de Desarrollo: Hacia un Estado Comunitario Título II: Plan de Inversiones Públicas, Capítulo II: Descripción de los Principales Programas de Inversión, Literal (C): Construir Equidad Social, Ordinal 8: Prevención y Mitigación de Riesgos Naturales".¹⁸

5. MISIÓN DE LA DIRECCIÓN DE PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DE DESASTRES - DPAD.

Orientar la gestión y coordinar las entidades del Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres, que permitan la prevención y mitigación de los riesgos y la organización de los preparativos para la atención de emergencias, la rehabilitación y reconstrucción en caso de desastre; incorporando el concepto de prevención en la planificación, educación y cultura del país, que conduzca a la disminución de la vulnerabilidad y los efectos catastróficos de los desastres naturales y antrópicos.

6. OBJETIVOS QUE PERSIGUE LA DPAD.

- Prevenir los desastres y mitigar los riesgos.

¹⁸ "MARCO LEGAL SNAPD." {en línea}. {01 Jul. de 2010} disponible(<http://www.mij.gov.co>)

- Incorporar las variables de la gestión del riesgo en la Planificación del desarrollo.
- Promover la participación pública, privada y comunitaria para la gestión del riesgo.
- Brindar respuesta efectiva en caso de desastres.
- Atender en forma prioritaria las áreas especialmente vulnerables.
- Consolidar el Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres
- Fortalecer la cooperación internacional en las áreas de prevención, mitigación, atención, rehabilitación y reconstrucción.

7. INTEGRANTES DE SNDPAD.

- El Presidente de la República.
- Ministros de: Defensa, Interior, Hacienda, Salud, Comunicaciones y Transporte.
- El Director del Departamento Nacional de Planeación.
- Directores de la Defensa Civil y Cruz Roja nacional.
- Director General para la Prevención y atención de Desastres.
- Dos representantes del Presidente de la República, escogidos de las Asociaciones Gremiales, Profesionales o Comunitarias.

8. RESPONSABILIDADES DE LAS INSTITUCIONES NACIONALES EN ATENCION Y DESASTRES.

- Elaborar Plan de Emergencias Sectorial y de Contingencias de Operaciones en caso de un desastre nacional.
- Desarrollar una estructura institucional nacional, departamental y local para la coordinación y el manejo de emergencias.
- Elaborar normas que respalden las actuaciones de manejo de orden público en situaciones de desastre.

9. COMITÉ OPERATIVO NACIONAL PARA ATENCIÓN DE DESASTRES

Artículo 56. En todos los casos en que se declare una situación de desastre, Funcionará un Comité Operativo Nacional para Atención de Desastres, conformado por:

- El Director de la Defensa Civil o su delegado, quien lo presidirá.
- El Director de la Oficina Nacional para la Atención de Desastres o su delegado.
- Un delegado del Ministerio de Salud.
- Un delegado de la Cruz Roja Nacional.
- Delegados de otras entidades públicas del orden nacional, con voz pero sin voto, que sean invitadas por la oficina Nacional para la Atención de Desastres, en razón de la naturaleza y características del desastre

10. FUNCIONES DEL COMITÉ OPERATIVO NACIONAL PARA ATENCIÓN DE DESASTRES.

Artículo 57. Corresponde al Comité Operativo Nacional para atención de Desastres la coordinación general de las acciones para enfrentar las situaciones de desastres, en desarrollo de la cual adelantará las siguientes actividades:

- Definición de soluciones sobre alojamiento temporal.
- Realización de censos.
- Diagnóstico inicial de los daños.
- Atención primaria o básica a las personas afectadas.
- Provisión de suministros básicos de emergencia, tales como alimentos, medicamentos, menajes y similares.
- Restablecimiento de las condiciones mínimas o básicas de saneamiento ambiental.
- Transporte y comunicaciones de emergencia y solución de los puntos de

interrupción vial.

- Definición, establecimiento y operación de alertas y alarmas.

11. SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACIÓN

Artículo 7. Corresponde a la Oficina Nacional para la Atención de Desastres, organizar y mantener un Sistema Integrado de Información que permita conocer y ubicar territorialmente los riesgos existentes en el país, así como los correspondientes análisis de vulnerabilidad. Para estos efectos, el Gobierno Nacional dispondrá que las entidades correspondientes establezcan los sistemas y equipos necesarios para detectar, medir, evaluar, controlar, transmitir y comunicar las informaciones, así como realizar las acciones a que haya lugar.

⁶ Decreto No. 1333 de 1986:

“Por el cual se expide el Código de Régimen Municipal, título III, De la planeación Municipal, Capítulo I, De los planes de Desarrollo”.

<http://cempre.org.co/Documentos/DECRETO%20919%20DE%201989.pdf>

12. ANÁLISIS DE VULNERABILIDAD.

Para los efectos del Sistema Integrado de Información, todas las entidades públicas o privadas encargadas de la prestación de servicios públicos, que ejecuten obras civiles de gran magnitud o que desarrollen actividades industriales o de cualquier naturaleza que sean peligrosas o de alto riesgo, así como las que específicamente determine la Oficina Nacional para la Atención de Desastres, deberán realizar análisis de vulnerabilidad, que contemplan y determine la Oficina Nacional para Atención de Desastres, deberán realizar análisis de vulnerabilidad, que contemplan y determinen las probabilidades de la presentación de desastres

en sus áreas de jurisdicción o de influencia, o que puedan ocurrir con ocasión o a causa de sus actividades, y las capacidades y disponibilidades en todos los órdenes para atenderlos.

13. MEDIDAS DE PROTECCIÓN.

ARTICULO 9. Todas las entidades a que se refiere el artículo precedente, deberán tomar las medidas de protección aplicables como resultado del análisis de vulnerabilidad. La Oficina Nacional para la Atención de Desastres fijará los plazos y las condiciones mínimas de protección.

14. ELEMENTOS DEL PLANEAMIENTO DE OPERACIONES EN CASO DE SITUACIONES DE DESASTRE

Artículo 12. En el planeamiento de las operaciones en caso de situaciones de desastre se tendrán en cuenta, principalmente, los siguientes aspectos:

- Tipos de desastres.
- Autoridades responsables
- Funciones de las entidades, organismos y personas.
- Identificación de la amenaza, es decir de la probabilidad de que ocurra un desastre en un momento y en un lugar determinados.
- Análisis de la vulnerabilidad de la población, los bienes y el medio ambiente amenazados, o sea la determinación de la magnitud en que son susceptibles de ser afectados por las amenazas.

- Evaluación del riesgo, mediante la relación que se establezca entre amenaza y condiciones de vulnerabilidad,
- Preparación de planes de contingencia.

- Formulación de programas de educación y capacitación con participación comunitaria.
- Inclusión de la dimensión de prevención en los planes de desarrollo.
- Provisión de suministros.
- Lugares utilizables durante el desastre y formas de utilización.
- Los demás que señale la Oficina Nacional para la Atención de Desastres.

6 Decreto No. 1333 de 1986:

“Por el cual se expide el Código de Régimen Municipal, título III, De la planeación Municipal, Capítulo I, De los planes de Desarrollo”.

<http://cempre.org.co/Documentos/DECRETO%20919%20DE%201989.pdf>

7. ANÁLISIS DE MODELOS INTERNACIONALES DE MOVILIZACIÓN

Caso Perú:

El propósito del presente capítulo es dar a entender los conceptos doctrinarios de la Ley de movilización del Perú, conociendo su marco histórico y su evolución hasta hoy, aplicándolo frente a situaciones de emergencia ocasionadas por conflicto o desastre. Asimismo, tener un paralelo frente a situaciones que se presentan actualmente en Colombia, compartiendo diferentes experiencias de los diferentes países donde lo único que se quiere lograr es mejorar los procesos que conllevan al despliegue masivo de personal y material frente a un conflicto ya sea de orden externo, interno o de un desastre.

Análisis

Observando diversas situaciones ocurridas en Colombia desde hace un tiempo para acá, históricamente se puede evidenciar cómo la Nación ha sufrido una serie de cambios transitorios y estables causados por diferentes aspectos políticos y naturales.

Por un lado, se denominará Aspecto Político a el inconformismo de un grupo de personas que no estuvieron de acuerdo con la forma de gobierno que se estableció desde tiempos anteriores y que actualmente sufren las consecuencias convirtiéndose en grupos armados ilegales que tratan de desestabilizar los gobiernos de turno y que la población y el territorio en general lo padece como conflicto; el Gobierno Colombiano no ha dudado en afirmar que el: **“conflicto colombiano tiene el potencial para desestabilizar la democracia en el resto**

de Sudamérica”, y se ha empeñado en una cruzada para alinear a la comunidad internacional alrededor de su combate al “terrorismo”.

Asimismo, sin mencionar las guerras que por amenaza externa se sufrieron por soberanía en las fronteras como por ejemplo la guerra con el Perú.

Por otro lado, se denominará Aspecto natural a las catástrofes naturales donde la ayuda internacional da fe de la impotencia de un pueblo que no está preparado para este tipo de situaciones y que la naturaleza pareciera no tener compasión con la humanidad.

Teniendo en cuenta los dos aspectos anteriormente descritos, se demuestra que Colombia se ha visto obligada a emplear una serie de procesos que los gobiernos trazan para superar esta serie de situaciones de emergencia y que trata de verse como el plan de movilidad. De acuerdo a la organización del gobierno, el orden de las cosas en este tipo de situaciones es que en una emergencia se coloque en marcha el plan de movilidad; sin embargo, infortunadamente se evidencia que no está consolidado ni organizado como se pretende. Por tal razón, se observará la Ley de movilización del Perú, encausando una relación con el plan de movilización de Colombia que pretenda fortalecer las estructuras más débiles con la experiencia de otro país como se ve en este caso con el Perú.

¿Perú está lista para aplicar la Ley de movilización?

El tema central de este capítulo es el caso de la Ley de movilización de Perú, por tal razón se abordará en primera instancia, formulando unos antecedentes históricos, luego se analizará la teoría de crisis, posteriormente se comentará la movilización como tal y finalmente se harán algunas referencias a las amenazas.

Antecedentes por desastre Natural

En 1933 época republicana, se promulgó la “Ley de Organización General de la Nación para tiempo de Guerra”. post *plebiscito 1929 Tacna y Arica*.

En 1961 se creó con carácter permanente el Comité de Defensa contra Siniestros Públicos. Sin embargo en la práctica estas iniciativas no tuvieron éxito.

En 1966 el terremoto de Lima arrojó 100 muertos.

En 1970 el 31 de mayo en callejón de huaylas, hubo un terremoto y alud-aluvión a las 15:23 horas magnitud de 7.8 grados duración de 45 segundos. El terremoto desestabilizó la pared norte del nevado Huascarán, provocando un alud-aluvión de varios millones de toneladas de nieve, rocas y lodo que arrasaron las poblaciones del callejón de huaylas ocasionando 67,000 muertes, 150,000 heridos y más de 3 millones de damnificados.

Daños ocasionados

- 1 millón 330 mil personas afectadas.
- 120 mil hectáreas afectadas o inundadas.
- 2 mil 600 km. de carreteras destruidas o afectadas.
- 900 millones dólares en pérdidas directas aprox.

En 1983 se produce el fenómeno El Niño

Impacto productivo año 1983

El producto bruto interno (PBI) global cayó en 13% lo que representó una pérdida global del orden de los 3,200 millones de dólares.

En 1997 en Piura se produce el Fenómeno el niño. Carretera Piura, Chiclayo, Talara y Tumbes totalmente interrumpidas se requirió de un puente aéreo (flota aérea disminuida)

1972, Creación del Sistema Nacional de Defensa Civil SINADECI

1987 Instituto Nacional de Defensa Civil INDECI;

- Ley del Sistema Nacional de Defensa Civil SINADECI;
- Aprobación del Plan Nacional de Prevención y Atención de Desastres
- Ley 28101, Ley de Movilización Nacional

En 2006 se consolidó el Reglamento Ley de Movilización Nacional del Perú.

Antecedentes por conflicto

- **Aplicación por el Mariscal Andrés Bvelino Cáceres 1881 -1883**

En la *Campaña de la Breña*, Base de su Ejército Movilización de 4.000 reservistas sierra central aproximadamente el 2% de una Población de 2'600,000 habitantes.

- **El Parque de la Reserva 1929** arquitecto Claude Sahut

Lo bautizaron como de la Reserva en honor de las tropas reservistas que participaron durante la Guerra con Chile en la defensa de la ciudad de Lima en las batallas de San Juan y Miraflores. Hoy paseo de aguas

Conflictos: 1941, 1981, 1995

Base Legal

Constitución Política del Perú (1993)

Art 163° El Estado garantiza la seguridad de la Nación mediante el Sistema de Seguridad Nacional. La Defensa Nacional es integral y permanente. Se desarrolla en los ámbitos interno y externo. Toda persona, natural o jurídica, está obligada a participar en la Defensa Nacional.

Proceso de la Movilización Peruana

Art 164° La dirección, la preparación y el ejercicio de la Defensa Nacional se realizan a través de un sistema cuya organización y funciones determina la ley. El Presidente de la República dirige el Sistema de Defensa Nacional.

La ley determina los alcances y procedimientos de la movilización para los efectos de la Defensa Nacional.

Ley No 28101 de Movilización Nacional que consta de:

TÍTULO I GENERALIDADES

TÍTULO II PROCESO DE LA MOVILIZACION Y DESMOVILIZACION

TÍTULO III ORGANISMOS Y RESPONSABILIDADES

TÍTULO IV RECURSOS DE LA MOVILIZACIÓN

TÍTULO V DERECHOS Y RETRIBUCIONES

TÍTULO VI INFRACCIONES Y SANCIONES

TÍTULO VII FINANCIAMIENTO Y EJECUCION DE LA MOVILIZACIÓN

Por otra parte, Perú conforma una ley paralela a la ley 28101 llamada ley del Sistema de Defensa Civil y su Reglamentación.

La Movilización Nacional en Perú se sustenta en:

- La responsabilidad que tiene el Estado de garantizar la Seguridad y Defensa Nacional.
- La carencia o insuficiencia de recursos, así como las dificultades para su obtención vía el presupuesto fiscal, ante la inminencia de un conflicto o la ocurrencia de un desastre.
- El elevado costo de mantener en forma permanente una capacidad requerida, en relación a las amenazas percibidas.

Proceso de la Movilización Peruana

- Planeamiento
- Preparación
- Ejecución

8. VÍAS DE COMUNICACIÓN PARA LA MOVILIZACIÓN

Tren Militar de Oriente

Antecedentes de los sistemas de movilización en Colombia.

El territorio colombiano desde los tiempos de la conquista, obliga a los primeros españoles a implementar medios para movilizarse en una topografía totalmente desconocida y muy diferente a la del continente europeo, cada paso que daban adentrándose en el territorio y dejando atrás sus costas implicaban un reto, debido a la diversidad de alturas que ofrecen un clima variado al recorrer unas cortas distancias.

Los pocos caminos abiertos por los indígenas dieron las primeras luces y guías para la movilización que se dio a pie o a lomo de los caballos por ellos traídos, luego los ríos permiten penetrar a un paso más acelerado y seguro pues garantizaban el suministro constante de agua y alimento con la pesca en un área donde los cultivos no eran suficientes para alimentar las expediciones; a medida que arribaban a los poblados indígenas las pocas existencias de alimentos eran consumidas (los nativos cultivaban lo necesario para su subsistencia).

Los caminos se fueron integrando con las redes fluviales, la fundación de pequeñas poblaciones con puertos, permitió expandir las líneas de comunicación y crear un sistema de trueque. Esto se da con el transcurrir de muchos años donde conquistadores y nativos después de luchas y convivencias, se da la apertura a un rudimentario comercio.

Por otro lado, el caballo constituyó un rápido medio de transporte por tierra, este permite halar carros para mover elementos, se usó hasta finales del siglo XIX. Los nativos que llevaban pesadas cargas de elementos y personas por los difíciles caminos aun para los mismos caballos, permitirían una comunicación continua en todo el territorio; los cargueros fueron un hito en los difíciles caminos trazados en las cordilleras.

Con el transcurrir de los años los caminos se convierten en carreteables tras la llegada de los primeros vehículos, las redes viales se extienden al interior del país; contrario a todo precepto de expansión y modernización de un país que normalmente se hace desde sus costas y principales puertos donde llegan los productos hacia el interior; Colombia inicia su proceso desde el interior tomando a Bogotá como punto principal de acopio y distribución de todo cuanto llegaba del exterior; para ello las mercancías arribaban a los principales puertos para la época (Barranquilla y Cartagena) para iniciar un recorrido aprovechando la capacidad de transporte del río Magdalena, estableciéndose puertos a lo largo de este afluente, Puerto Wilches, Puerto Salgar, Honda, Girardot; permiten que el río grande del Magdalena al cruzar por todo el centro del país integre el mar Caribe con el interior. Lo anterior sumado a los sistemas viales incipientes permiten que el país se desarrolle en su parte interna, será en este sector (región andina) donde se concentró la mayor parte de la población.

A su vez, las guerras intestinas que afectaron al país durante muchos años impidieron que los diferentes gobernantes se preocuparan del desarrollo de las vías y medios de comunicación, ello sería una de las principales causas en la pérdida de territorios, especialmente la provincia de Panamá, que constituyó una pérdida invaluable para el país.

Además, el sector sur-oriental tímidamente inicia un lento desarrollo, subutilizando lo que sería el puerto más importante del país (Buenaventura), hoy día el sistema vial es precario. Sin embargo, el 70% de territorio nacional lo que corresponde a la región oriental y sur, no tuvieron la misma suerte. La topografía plana en su gran mayoría y selvática, no fueron el atractivo para el gobierno central, habrían de pasar muchos años para iniciar un verdadero proceso de poblamiento de estas áreas con un medio que revolucionara, en parte, las comunicaciones y el transporte, como lo es "la aviación". El avión llegaba a lugares donde era impensable la comunicación rápida con el interior, donde aún sin zonas despejadas para el aterrizaje se toman los grandes ríos como pistas naturales.

Sin imaginarlo poco a poco todos los medios se integran en una forma un tanto desordenada debido a la necesidad, sin un direccionamiento o unificación que permita visualizar en un gran mapa como, de una forma eficiente, se llegarían a intercomunicar las regiones aprovechando la topografía.

Asimismo, otro de los factores que ha impedido un eficiente desarrollo de los sistemas de comunicación ha sido la misma topografía del país, las tres cordilleras así como zonas que se anegan en determinados periodos a causa de las lluvias hacen muy complejo su construcción y mantenimiento.

Por otro lado, debe decirse que en 1855 se pone en funcionamiento en Panamá el primer ferrocarril intercontinental con una longitud de 77 kilómetros, con el fin de permitir una conexión rápida entre la costa este y oeste de los Estados Unidos de América, muy avanzado y a la par con el desarrollo de la época si se tiene en cuenta que el primer ferrocarril se pone en servicio en septiembre de 1825 en Inglaterra. Esto da inicio a una nueva era para permitir integrar zonas que parecían lejanas, el ferrocarril permite movilizar gran cantidad de carga en una forma segura y a unos muy bajos costos.

Por lo tanto, la importancia de retomar este sistema y rescatarlo como un medio de unión nacional permitiría integrar todos los sistemas de comunicación (fluvial, vial, aéreo, marítimo); implementando proyectos que a mediano y largo plazo permita la comunicación con diferentes regiones sin importar lo apartadas que estén.

Asimismo, la región oriental de Colombia como ya se ha dicho inicia su desarrollo gracias a la aviación, posteriormente las carreteras dan un empuje permitiendo la comercialización de productos pero sería un eficiente sistema férreo combinado con los principales afluentes el medio que llevaría el desarrollo a los diferentes puntos de la geografía, la integración de las fronteras con el heartland crearía una conciencia de unificación y de no abandono a prósperas regiones del territorio.

Además, los ferrocarriles a lo largo de la historia han demostrado una pronta movilización de medios y recursos a bajos costos a cualquier sector donde se requiera, así mismo la reparación de un tramo de vía férrea es mucho más rápida y práctica que el de una carretera. La cantidad de hombres y material que se movilizan con una sola locomotora y sus vagones no serían comparables con la cantidad de vehículos o aviones requeridos.

Un claro ejemplo de la garantía de unión y fortaleza económica la proporciona el sistema férreo que une las costas de los Estados Unidos, algo que parecía inalcanzable, en 1876 logra su consolidación con un histórico recorrido entre Nueva York y San Francisco en tan solo 83 horas y 40 minutos, este viaje unos años antes hubiera durado semanas en su recorrido por el océano y meses por tierra¹⁹.

Estructura e historia del sistema férreo en Colombia.

¹⁹ Ramirez G. María Teresa. Infraestructura de transporte terrestre en Colombia. abril 18 de 2005.

En cualquier país del mundo cuando se habla de comunicación terrestre se debería hablar de dos temas importantes como son las carreteras y las ferrovías, pues si bien es cierto que hasta la década de los años 50's se desarrollaron paralelamente estos dos sistemas de transporte terrestre también las circunstancias históricas de los poderes políticos, económicos y los mismos conflictos internos terminaron con uno de los medios de transporte masivos más importantes para el desarrollo de cualquier país como lo es el **TREN**. También es cierto que fueron desplazados por las escasas perspectivas que los gobernantes tanto municipales, departamentales y del mismo gobierno nacional han visualizado hacia la integración no solamente de la región andina y Caribe, sino también de la totalidad del territorio nacional incluyendo la Orinoquía y la Amazonía.

Haciendo un rápido recorrido por la historia de Colombia, se encuentra que los dos ilustres libertadores **Simón Bolívar** y **Francisco De Paula Santander** visualizaron el desarrollo y la integración nacional de la Gran Colombia mediante la construcción de vías, y en especial de vías férreas, tomando el modelo de desarrollo de países europeos e inclusive de Norteamérica.

Por lo descrito anteriormente, para el año de 1829 Simón Bolívar ordena al General **Eusebio Borrero** iniciar la apertura del camino que unía A Santa Fe de Bogotá con el pequeño puerto de Buenaventura sobre el pacífico, pensando desde ese momento en hacer de la Gran Colombia (Colombia, Venezuela y Ecuador) una nación, que intentó consolidarse como una gran confederación política y militar en América. Pero dichas órdenes no se cumplen por la disgregación de la Gran Colombia en 1830 y la posterior muerte del Libertador en diciembre del mismo año.

FRANCISCO DE PAULA SANTANDER, desde 1828 reside en Europa por los hechos de la conspiración septembrina, retorna al país en 1832 y es nombrado

Presidente de la NUEVA GRANADA. En 1935 rememora sus vivencias en el antiguo continente y visualiza la importancia del Canal de Panamá para el comercio marítimo transoceánico y el perfecto momento histórico de los ferrocarriles para el desarrollo e integración social y económica. Ordena LA **PRIMERA LEY SOBRE FERROCARRILES Y EL CONTRATO DE LA LÍNEA DE PANAMÁ** con el Barón Charles de Thierry, ambos sin efecto práctico por la falta de apoyo de quienes para la época se disputan el poder y ven más importante los intereses personales que los nacionales.

Cronológicamente, el primer ferrocarril construido por el gobierno de Colombia, fue el de Panamá o transístmico, en nombre de la primera administración del general Tomás Cipriano de Mosquera, en 1848 firmó un contrato con John Stephens y Henry Chancey representantes de William Aspinwall y la firma neoyorkina **Panamá Railroad Company**, para la construcción de la vía de Panamá. Aprovechando la fiebre del oro que para la fecha se vivía en los Estados Unidos. Posteriormente, los ferrocarriles recibieron un vigoroso impulso de los radicales liberales, empezó su construcción en 1850 en el Atlántico y terminado en 1855, cuando llegó la enrieldura a Panamá. La construcción del ferrocarril dio origen al establecimiento de la población y después a la ciudad de Colón, desde 1852.

Hacia la segunda mitad del siglo XIX, Colombia aparecía en el contexto mundial como país productor de materias primas y alimentos y, a su vez, consumidor de géneros y mercancías extranjeras. Por esa circunstancia, una política de mejoramiento del transporte se colocaba a la orden del día. Era claro que el interés no obedecía al propósito de conectar las diferentes regiones del país entre sí, sino más bien crear una línea directa de conexión con los puertos marítimos, de tal manera que se dinamizara el intercambio comercial con el exterior.

Asimismo, la economía viró hacia una apertura del comercio exterior, motivada por estímulos extranjeros muy particularmente por Inglaterra, comprometida en liderar el comercio mundial, y una consecuente percepción por parte del gobierno y, en general, de la clase dominante, de las oportunidades que brindaba el campo de la exportación de materias primas e importación de productos como telas y nuevas tecnologías venidas de Europa. Es por esto que la segunda línea férrea se desarrolla, en defensa del proyecto de realizar el Ferrocarril del Norte, como medio para alcanzar el progreso en el Atlántico con el **Ferrocarril de Bolívar** (Puerto Colombia- Barranquilla). Los trabajos empezaron el 2 de febrero de 1869, y se dio al servicio el ferrocarril hasta Puerto Salgar, el 1° de enero de 1871.

La ejecución de este proyecto, que fue finalmente aprobado, se llevó a cabo sólo a medias, porque la alterada situación del orden público, con la guerra de 1876, exigió una gran demanda del erario público.

Así, cuando el liberalismo radical salió del gobierno, en 1885, sólo había construidos trescientos kilómetros de ferrocarriles.

En 1887, Rafael Núñez impulsó la prolongación de la vía hasta Puerto Belillo o Puerto Colombia, con su primer muelle de madera, obras que terminaron en 1888. El 15 de junio de 1893 se inauguró el servicio del muelle de Puerto Colombia, complemento indispensable del ferrocarril. La longitud total era de 28 kms. 208 metros; había ocho estaciones. En 1924 se recibieron obras complementarias en el muelle y en la estación de Puerto Colombia. Como se sabe, esta vía fue levantada después al despejarse las Bocas de Ceniza²⁰.

Por la falta de unidad nacional generada por las guerras bipartidistas inicialmente entre centralistas y federalistas, después por Liberales contra conservadores y

²⁰ http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/equinoccial_3_transportes/cap8.htm

sumándose la lucha de clases, después de la Guerra de los mil días y sus consecuencias, cada localidad quería tener sus propias vías públicas para beneficio propio e influencia nada más de la población sin pensar en las veredas o municipios vecinos, no existía la menor coordinación en cuanto a planeación nacional, de las gobernaciones y los municipios. Se abrieron vías de trenes y sistemas férreos en cada región, estado o departamento de la geografía colombiana, sin directrices gubernamentales, ni políticas de estado, como los ferrocarriles de PACIFICO (1872-1915), de ANTIOQUIA (1874-1914), de CUCUTA (1880-1888), de LA DORADA (1881-1897), de GIRARDOT (1881-1908), de PUERTO WILCHES (1881-1943), de SANTA MARTA (1881-1906), de la SABANA y CUNDINAMARCA (1881-1889), de CARTAGENA (1889-1894), DEL NORTE BOGOTA-ZIPAQUIRA (1889-1920).

Para la misma época, el común denominador era, la falta de planeación nacional, primaron siempre los intereses locales sobre los nacionales, las trazas de las líneas férreas iniciaban las obras, se inauguraba un trayecto corto, se suspendían después, se reanudaban las obras pero ya con otro concesionario o bajo otra reglamentación, por las continuas interrupciones justificadas en las disputas o guerras de la época, o se suspendieron de nuevo por muerte del contratista, las vías ya hechas tenían que volver a ser reconstruidas por su abandono e inutilidad generando sobrecostos en la gran mayoría de los trayectos.

Además, cada concesión tenía diferentes especificaciones locomotoras de otras casas fabricantes, desigual unidad de medida o tamaño en cuanto a los rieles en pulgadas, en metros, en pies, en yardas, etc. , como ejemplo la enrieldura tenía un metro de anchura, a la llegada a Facatativá del ferrocarril de Girardot en 1910, había que hacer un transbordo enojoso, lo que terminó generando una completa inoperancia de conectividad de todo el sistema férreo del país pues no existía unidades estándar o especificaciones técnicas a pesar de que existían leyes que

regulaban, se hicieron pensando en beneficios personales de los políticos influyentes de cada región, hubo contratación, subcontratación y pago de indemnizaciones por incumplimiento de los contratistas, cambio constante de los constructores de las obras.

Por ejemplo, en el Ferrocarril del Pacífico, aunque el dictamen técnico indicaba la ruta por la margen izquierda del río Cauca como la más corta y de mejores especificaciones, se llevó por la otra orilla. El empalme Armenia-Ibagué, iniciado dos veces, encontró la oposición regional y fue indefinidamente suspendido. Los pequeños ramales Timba-Santander y Palmira-Pradera, por su objetivo puramente localista, sólo representaron un desembolso del tesoro público injustificado, sin que hayan significado mayor cosa para la economía general. Del mismo modo, el ramal Nacederos-Armenia²¹.

En 1960, los habitantes de Pereira, por cuyo centro pasaba el ferrocarril, en un movimiento cívico procedieron a levantar los rieles. Esta línea se puede considerar acabada por consunción. Caso similar el Ferrocarril de Nariño, ha sido uno de los ferrocarriles colombianos más efímeros. Aquí también, contra el concepto de los ingenieros que recomendaban más bien una carretera que un ferrocarril, los intereses regionales predominaron, y se construyó un ferrocarril que no alcanzó a durar 40 años.

Con la prolongación de la carretera procedente de Pasto, la enrielladura fue levantada. En el caso del Ferrocarril de Girardot, que gracias a la ayuda de los soldados se hicieron más de 20 kilómetros de vía en menos de un año hasta El Hospicio en el km. 77, y para mediados de 1906 se habían llevado los trabajos al

²¹ http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/equinoccial_3_transportes/cap8.htm

km. 97. En 1910 se terminó la obra en Facatativá. De Girardot a Facatativá la vía tiene 132 kms.²²

Líneas férreas existentes y su servicio.

En la actualidad se cuenta con un sistema férreo muy pobre el cual no ha sido integrado; varios kilómetros de vías han sido abandonados y son inexistentes al haber sido desmontados y en otros casos perdidos a causa del vandalismo posterior a la quiebra de los Ferrocarriles Nacionales. Por la necesidad para comercializar y transportar materiales, algunas empresas particulares requieren dar uso de algunos tramos, esta circunstancia conlleva a negociar directamente con el Estado para tomar en concesión determinadas redes, habilitarlas y ponerlas nuevamente en funcionamiento.

Las redes que se encuentran en funcionamiento son:

1. Red férrea del Atlántico:

Ferrocarriles del norte de Colombia S.A (FENOCO).

Santa Marta – Chirigüana (Cesar) 226 km.

2. Red férrea del pacífico:

Ferrocarril del Oeste S.A

Buenaventura – Zaragoza – Zarzal – La Tebaida – La Felisa. 500 Km.

²² http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/equinoccial_3_transportes/cap8c2.htm

3. Sistema ferroviario central.

Es necesaria la comunicación de todas las redes férreas existentes y la
Pendiente por licitar.

Compuesto por seis tramos:

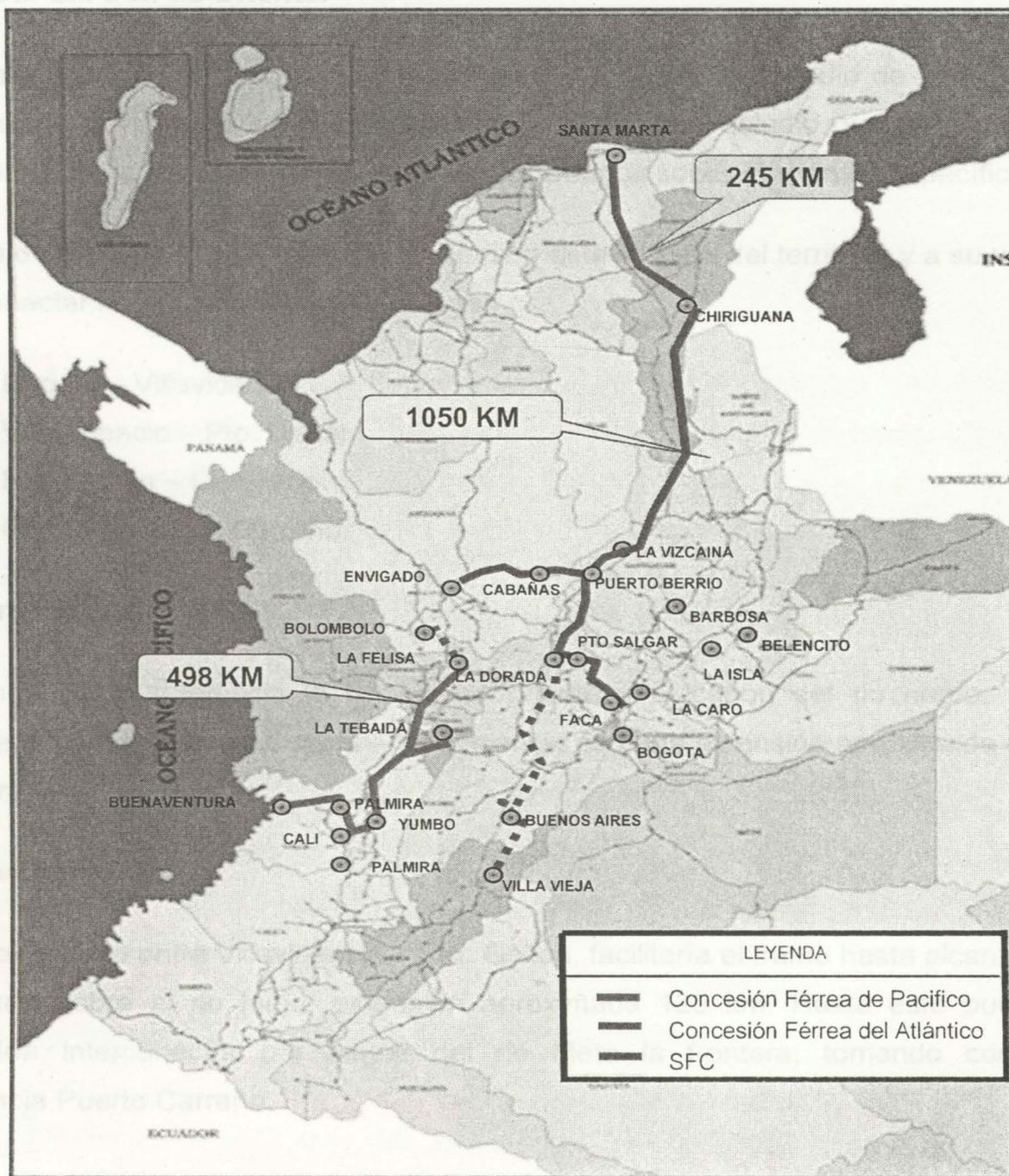
- 1) Villavieja - Buenos Aires: 154 km (inactivo y sin rehabilitar)
- 2) Buenos Aires – Mariquita – La Dorada: 177 km (inactivo y sin rehabilitar)
- 3) La Dorada – Cririguana: 523 Km (rehabilitado)
- 4) Puerto Berrio – Cabañas: 29 Km (rehabilitado)
- 5) Cabañas-Envigado: 169 Km (sin rehabilitar)
- 6) La Dorada – Facatativa: 162 Km. (sin rehabilitar)

El SFC, se extiende a lo largo del valle del río Magdalena y conecta la zona centro del país con la concesión férrea del Atlántico (Chiriguana – Santa Marta), la cual se encuentra en operación y adelanta la construcción de la doble línea férrea en dicho tramo que se conecta con el puerto de Santa Marta.

En razón a lo anterior, debe existir una regulación clara en los contratos que se lleven a cabo con el propósito de no incurrir en los errores del pasado donde por un desconocimiento del sistema y su normatividad, los contratistas buscaban mayor rentabilidad sin tener en cuenta el servicio y la proyección para la cual es el sistema.

Además, el fracaso de dichas concesiones conlleva a que el Estado adquiriera la administración de las vías las cuales no habían tenido un avance significativo y el país en cincuenta años tan solo cuenta con 1.500 kilómetros de vías. Desafortunadamente las concesiones fueron el único medio para iniciar con un proyecto que el Estado no hubiera estado en la capacidad económica de asumir.

Es necesaria la comunicación de todas las redes férreas existentes y la integración con vías terrestres y fluviales.



Proyecto del tren de Oriente.

Ante la posibilidad de unir las regiones Pacífica y Caribe por medio de la región Andina con la región oriental es necesario adelantar un estudio que permita la integración de la frontera este del país con los puertos sobre el atlántico y pacífico.

El objeto es crear un gran corredor en sentido este – oeste del territorio y a su vez interconectar la costa Pacífica y Caribe así:

- 1) Bogotá – Villavicencio.
- 2) Villavicencio – Pto. Gaitán.
- 3) Pto. Gaitán – Cumaribo.
- 4) Cumaribo – Pto. Carreño.

Primera fase.

Tomando como referencia la troncal de oriente y el cañón del río negro, se establecería la red férrea Bogotá – Villavicencio con una extensión aproximada de 100 km.

Segunda fase.

El terreno plano entre Villavicencio – Pto. Gaitán, facilitaría el tramo hasta alcanzar el puerto sobre el río Meta; extensión aproximada 120 km. Hasta este punto permitiría interconectar por medio del río Meta la frontera, tomando como referencia Puerto Carreño.

La tercera y cuarta fase en un proyecto ambicioso permite cubrir totalmente por medio del ferrocarril el sector fronterizo oriental; posteriormente se facilitaría la conexión con otros afluentes navegables, permitiendo más cubrimiento de la región de oriente.

Las Fuerzas Militares y la movilización nacional.

El proyecto del tren de oriente debe contemplar la integración de una tecnología de punta adquirida por el Estado y una capacitación para tener la oportunidad de integrar los reservistas y personal de oficiales y suboficiales que pertenezcan a la reserva activa.

Los estudios y capacitaciones se llevarían a cabo por contratos con firmas extranjeras que trabajen acorde con las características propias de la topografía del país. Es importante pensar qué sistema de desmovilización con el personal se llevará a cabo ante la etapa del post-conflicto. No hay duda que la cantidad de mano de obra no calificada (soldados) en un estado de desempleo incrementaría los índices de inseguridad; así mismo el Ejército estaría garantizando la permanencia de reservistas preparados y de fácil concentración ante una movilización.

La misma integración de los ferrocarriles permite que ante una eventual movilización, situación ante lo cual debe estar preparado todo país, los diferentes puntos del país estén integrados de una forma efectiva permitiendo un alto volumen de capacidad de carga.

Ventajas y desventajas geoestratégicas del proyecto.

Ventajas.

- Menor costo de operación.

- Gran capacidad de transporte.
- Larga vida útil de los equipos.
- Se disminuye el impacto ecológico durante su construcción y operación.
- Es un sistema muy organizado, no caótico que permite una operación y control automatizado.
- Sistema competitivo que regularía las tarifas en el transporte.
- La integración del territorio con un sistema de transporte sólido y que garantiza la movilidad en forma casi permanente en vista que la navegabilidad en los ríos solo es posible durante algunos periodos del año.
- Son un complemento importante del sistema fluvial y terrestre.
- La movilidad de personal y medios sin tener en cuenta su volumen y peso son una bondad para desplazarse a cualquier lugar, donde se emplearían varios vehículos o aeronaves lo supliría un tren, rebajando los costos considerablemente; aún con las pobres especificaciones que se emplean en Colombia la capacidad de un carro de ferrocarril es del 70% mayor que el de un tracto-camión (50 Ton. Vs 35 Ton.).
- Como medio de empleo para personal de reservistas y personal que se encuentre en retiro del servicio activo ante la desmovilización de parte de la fuerza a razón del post-conflicto.
- Fortalece la integración territorial especialmente las fronteras con el interior del país.
- Menor costo de operación por la fricción entre rueda y riel que entre llanta de caucho y pavimento. La resistencia al avance es de 4-5 Lib/Ton en plano y recta unas seis veces menor que la del camión (25-30 Lib/Ton). Por lo tanto menos consumo en combustible que un camión por tonelada.
- El tren arrastra en terreno plano 1,43 Ton/Hp (una locomotora de 2.100 Hp arrastra trenes de 3.000 Ton. netas); el camión arrastra 0,1 Ton/10Hp (un tracto camión de 350 Hp lleva 35 Ton netas) 14 veces menos en plano.

- El consumo de combustible por ferrocarril es de 0,00334 Gal/Ton (en montaña); por carretera es de 0,01428 Gal/Ton (4 veces mas en promedio en montaña); en un tramo de 200 Km. El costo por ferrocarril es de US\$ 7,00/Ton menos que por camión.

Desventajas.

- Costo de construcción similar al de una carretera (unos US\$ 1.800.000 por Km en montaña siendo el equivalente a carreteras de doble calzada).
- El costo del equipo es muy alto (una locomotora de 2.100 Hp vale US\$2.200.000).
- Se requiere siempre una vía en perfecto estado.
- Solo permite el transporte entre centros de acopio para su cargue y descargue.
- Requiere de pendientes más bajas y curvas más amplias que las carreteras por lo tanto debe recorrer distancias más largas montañas.
- Las locomotoras deben ser pesadas para mayor adherencia a medida que la pendiente aumenta y baja el número de carros remolcables por la fuerza requerida para subir la carga.
- La baja fricción hace que la locomotora patine con menores pendientes que el camión.

9. CONCLUSIONES

- El plan de movilización nacional involucra a todos los entes del estado, los cuales de acuerdo a la necesidad de la movilización establecen la responsabilidad para cada ente que en el interviene, es así como si se trata por ejemplo de desastres naturales el gobierno previa organización hace el llamamiento para contrarrestar esta situación, si se trata de un conflicto armado es la fuerza pública la que debe llevar la responsabilidad en cabeza del ministerio de defensa y por supuesto con el apoyo del gobierno y todos los entes que en esto deben intervenir, de acuerdo al tipo de movilización se debe establecer el respectivo plan.
- En el caso de este proyecto es necesario que cada una de las fuerzas establezca su propio plan de movilización militar tendiente a suministrar los relevos necesarios para mantener la fuerza pública en caso de ser necesario, es necesario que cada una de las fuerzas (EJC, ARC, FAC) establezca sus necesidades no solo logísticas sino de personal y establezcan los sitios de concentración y todo lo necesario para en base a un entrenamiento adecuado poder suministrar los remplazos suficientes y requeridos de acuerdo a sus necesidades.
- En el caso de la movilización militar en el ejercito se deben contemplar todos los aspectos que en este proyecto se detallaron con el fin de llevar a cabo una excelente ejecución del plan en caso de ser necesario.
- Esta puede constituirse en la primera fase del plan de movilización Nacional Militar en donde se dieron las pautas o ideas necesarias para asignar responsabilidades para llevar a cabo el proceso de llamamiento de las reservas, su entrenamiento y su posterior utilización en donde se requiera,

pero a la vez se requiere que tanto el gobierno nacional como cada una de las fuerzas se responsabilicen en adelantar de acuerdo al rol que desempeñan su propio plan de movilización el cual se verá integrado en caso de ser necesario o si los intereses de la nación se ven amenazados.

- El ejército solo debe establecer con base en un perfecto planeamiento sus necesidades para el proceso de movilización y no asumir la responsabilidad total de la ejecución del plan, lógicamente es el gobierno el que ordena su ejecución total o parcial en caso de ser necesario.

9.1. Recomendaciones

Podemos establecer que el presente trabajo académico se constituye en la primera fase para el planeamiento de la movilización, por tal motivo se requiere que teniendo en cuenta el rol del Ejército se establezcan las responsabilidades para cada uno de los estamentos militares y de esa manera emitir las ordenes necesarias por parte del comando superior, lo cual se podría llamar una segunda fase, la tercera fase se podría constituir en un ensayo a la ejecución del plan.

Establecer o delimitar exactamente las responsabilidades del ejército y de cada una de las otras fuerzas, trabajo que se puede desarrollar en un ambiente académico como el de la Escuela Superior de Guerra, asignando la segunda fase a alumnos de la FAC Y ARC con el fin de llevar a cabo la asignación de funciones de acuerdo a la estructura en cada una de las fuerzas, lo que se constituiría en el trabajo de fuerza para los mismos.

http://www.sebrumenplanado.gov.co/sensado/basesdoc/ley/2001/ley_0534_2001.html

[Citado el 23 de Julio de 2010]

BIBLIOGRAFÍA

http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/equinoccial_3_transportes/cap8.htm

http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/equinoccial_3_transportes/cap8c2.htm

Ramírez G. María Teresa. Infraestructura de transporte terrestre en Colombia. Abril 18 de 2005.

Política de Defensa y Seguridad Democrática. Presidencia de la República – Ministerio de Defensa Nacional. 2003 Tomado de:

Carlos Fernández, Mauricio García-Durán y Fernando Sarmiento, 2004. Conciliación resources. [En línea] Disponible en: <http://www.c-r.org/our-work/accord/colombia/spanish/movilizacion.php> [Citado el 17 de Ag

Chile. Congreso de la República. Constitución Política de la República de Chile. Ley 18953 de 1990

Venezuela. Congreso de la República Bolivariana. Ley Orgánica de Seguridad de la Nación del 18 de diciembre de 2002. Artículo 28.

Colombia. Congreso de la República. Ley 184 de 2001. Diario Oficial No. 44522 del 18 de agosto de 2001. [En línea] Disponible en:

http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley/2001/ley_0684_2001.html [Citado el 23 de Julio de 2010]

Colombia. Congreso de la República. Constitución Política de Colombia. [En línea] Disponible en: <http://web.presidencia.gov.co/constitucion/index.pdf> [Citado el día 1 de Agosto]

2 de Agosto de 2010]

Colombia. _Decreto_que_crea_la_Organizacion_del_Sistema_Nacional_para_la_Prevencion_y_Atencion_de_Desastres,_1989.pdf

Colombia Congreso de la república. Constitución Política de Colombia. [En línea] Disponible en: <http://web.presidencia.gov.co/constitucion/index.pdf> [citado el 2 de Agosto de 2010]

Colombia. Congreso de la república. Ley 48 de 1993. Diario Oficial No. 40.777 de 4 de marzo de 1993. [En línea] Disponible en:

http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1993/ley_0048_1993.html [citado el 3 de agosto de 2010]

Organización sistema nacional de la prevención y atención de desastres “. decreto 919 de 1989. Bogotá 1 de mayo de 1989

Prevención y atención de desastres.” {en línea}. {01 jul. de 2010} disponible(<http://www.mij.gov.co>)

Prevención y atención de desastres.” {en línea}. {01 jul. de 2010} disponible(<http://www.mij.gov.co>)

“marco legal snapd.” {en línea}. {01 jul. de 2010} disponible(<http://www.mij.gov.co>)

Decreto no. 1333 de 1986: "por el cual se expide el código de régimen municipal, título iii, de la planeación municipal, capítulo i, de los planes de desarrollo".

<http://cempre.org.co/Documentos/DECRETO%20919%20DE%201989.pdf>

6.1. MOVILIZACIÓN DEL PODER AEREO NACIONAL

6.2.1. Necesidad del poder aéreo en la movilización nacional

En caso de un conflicto internacional, desastre natural u otra situación que lo amerite, el Gobierno Nacional debe aprovechar al máximo todos los recursos de que dispone la Nación. El Poder Aéreo se convierte en el instrumento principal de una posible movilización nacional. En caso de guerra internacional, en la que se encuentre en riesgo la soberanía y la existencia misma del Estado Colombiano, especialmente si se requiere la movilización de numerosas tropas y material a los teatros de operaciones. Así mismo en el caso de un desastre natural u otra situación cuya magnitud requiera la movilización de la Nación, el Poder Aéreo Nacional debe ser el instrumento principal de una posible movilización nacional.

PODER AEREO EN LA

MOVILIZACION NACIONAL

6.2.2. Medidas de movilización del poder aéreo

En diferentes países se observa como se han ido de la mano la tecnología y medidas necesarias para aumentar la capacidad de transporte aéreo, especialmente por el gran interés y voluntariedad que las empresas aéreas colombianas tienen en aumentar y mejorar sus servicios para suplir la necesidad de transporte de personal y carga de la Fuerza Aérea Nacional, ya sea por guerra o en caso de situaciones de emergencia. Para el momento en que surge la necesidad de la respectiva Fuerza Aérea para el transporte de personal y material de transporte.

6.2. MOVILIZACIÓN DEL PODER AÉREO NACIONAL

6.2.1. Necesidad del poder aéreo en la movilización nacional

En caso de un conflicto internacional, desastre natural u otra situación que lo amerite, el Gobierno Nacional debe aprovechar al máximo todos los recursos de que dispone la Nación. El Poder Aéreo se convierte en pilar fundamental de una posible movilización nacional en caso de guerra internacional, en la que se encuentre en riesgo la soberanía y la existencia misma del Estado Colombiano, especialmente si se requiere la movilización de numerosas tropas y material a los teatros de operaciones. Así mismo en el caso de un desastre natural u otra situación cuya magnitud requiera la movilización de la Nación, el Poder Aéreo Nacional se convertiría en un medio esencial para el transporte de personal y material hacia distintas zonas del país.

Por lo anterior, debe valorarse el potencial de transporte aéreo con que cuenta el país, y ser actualizado continuamente, con el fin de conocer en un momento determinado, la capacidad de transporte de personal y carga de la Fuerza Aérea, aviación de Estado y aeronaves civiles.

6.2.2. Modelos de movilización del poder aéreo

En diferentes países se observa cómo se hace uso de la legislación y recursos necesarios para aumentar la capacidad de transporte aéreo, estableciendo por obligación o voluntariedad que las empresas aéreas nacionales destinen sus aeronaves y tripulaciones para suplir la necesidad de transporte de personal o carga en caso de movilización nacional, ya sea por guerra exterior o situación de emergencia. Esto se debe a que en estos casos la capacidad de la respectiva Fuerza Aérea puede ser insuficiente para atender las necesidades de transporte.

Por ejemplo, este es el caso de los Estados Unidos que es un referente obligado al ser la primera potencia mundial y haber participado en diferentes conflictos en los que ha hecho uso de la movilización nacional. En 1.941, poco después del ataque a Pearl Harbor, el presidente de la Asociación de Transporte Aéreo de ese país, presentó al presidente Roosevelt el concepto de participación voluntaria de la aviación en el transporte aéreo para una movilización nacional. Este concepto fue evolucionando durante la Segunda Guerra Mundial para ser oficialmente adoptado en 1.951 mediante una serie de órdenes ejecutivas como la Flota Aérea Civil de Reserva (CRAF por sus siglas en inglés)²³.

Bajo este programa, las aerolíneas que voluntariamente participan, se comprometen contractualmente con el gobierno de los Estados Unidos a suplir el transporte de pasajeros y carga en caso de movilización de emergencia y cuando el Departamento de Defensa lo requiera. Las empresas deben tener una disponibilidad de mínimo el 30% de su capacidad disponible para pasajeros y 15% para carga, así como mantener por lo menos cuatro tripulaciones disponibles para las aeronaves comprometidas, entre otras cosas. En

²³ FUERZA AÉREA DE LOS E.E.U.U. [en línea] <http://www.af.mil/information/factsheets/factsheet.asp?id=173> [citado el 22 de julio de 2010]

retribución, las aerolíneas obtienen diferentes beneficios fiscales y en materia de contratación con el gobierno²⁴.

La Flota ha sido activada en dos ocasiones desde su creación: entre 1.990 y 1.991 transportando un tercio de los pasajeros y un cuarto de la carga total para la operación Tormenta del Desierto, y durante el 2.003 movilizandó más de 254 mil hombres y alrededor de 11 mil toneladas en preparación para las operaciones que conllevaron al derrocamiento del régimen de Sadam Hussein²⁵.

Actualmente, la Flota depende del Comando Aéreo de Movilidad (AMC) de la Fuerza Aérea, que a su vez es parte operativa del Comando de Transporte de los Estados Unidos (USTRANSCOMM), una organización militar conjunta que es responsable del transporte estratégico terrestre, marítimo y aéreo de ese país²⁶. Esto dentro del marco de una Ley Nacional (Public Law 99-661)

Otro modelo a tener en cuenta es el de Chile, país que tiene una larga tradición y cultura en cuanto a movilización nacional se refiere. Chile tiene una legislación fuerte para su movilización, comenzando desde la Constitución Política, hasta la Ley de Movilización No. 18953 de 1.990 en la que establece específicamente que para efectos de movilización: “el Presidente podrá ordenar el control y subordinación a las autoridades militares de todo o parte de los servicios e instalaciones de transporte marítimo, aéreo y terrestre y de todos los servicios de telecomunicaciones del país, sean públicos o privados”²⁷.

Del mismo modo, en su artículo 12, la Ley de Movilización expresa que el Presidente de la República, una vez declarado el estado de asamblea, podrá disponer, que cualquier

²⁴ IBID

²⁵ AIR TRANSPORT ASSOCIATION ATA [en línea]
[http://www.airlines.org/Economics/AviationEconomy/Pages/CivilReserveAirFleet\(CRAF\).aspx](http://www.airlines.org/Economics/AviationEconomy/Pages/CivilReserveAirFleet(CRAF).aspx) [citado el 22 de julio de 2010]

²⁶ COMANDO DE TRANSPORTE DE LOS E.E.U.U. [en línea]
<http://www.transcom.mil/organization.cfm> [citado el 17 de julio de 2010]

²⁷ DIRECCION GENERAL DE MOVILIZACION DE CHILE [en línea]
[http://www.dgmn.cl/transparencia/leves_dgmn/nuevas/\(8\)ley18953_mov.pdf](http://www.dgmn.cl/transparencia/leves_dgmn/nuevas/(8)ley18953_mov.pdf) [citado el 18 de julio de 2010] p.3

industria, empresa o servicio, organismo público o privado o cualquier otra institución o entidad, sea colocada bajo el control de la autoridad civil o militar que para el efecto se designe²⁸.

En el caso chileno, de manera similar al colombiano, el Presidente como máxima autoridad puede disponer que el gobierno tome el control de cualquier organización pública o privada. La diferencia es que Chile, con unas leyes claramente definidas y que son más específicas tiene un soporte legal más fuerte para su movilización nacional.

Vale la pena mencionar que esta y las demás leyes chilenas sobre movilización nacional, fueron promulgadas durante el gobierno militar del Presidente Pinochet. Sin embargo han mantenido su vigencia hasta hoy, lo cual habla de la importancia de las mismas y de normativizar la movilización en general para este País.

6.2.3. Marco jurídico

6.2.3.1. Marco jurídico internacional

Las Guerras Mundiales siempre generaron cambios en la aviación no solo militar sino también civil. Es así como al terminar la Primera Guerra, 26 de las naciones reunidas en la Conferencia de Paz de París de 1.919, suscribieron la Convención Internacional Aérea también conocida como Convención de París, la cual trataba los aspectos técnicos, operacionales y organizacionales de la aviación civil, y también creó la Comisión Internacional para la Navegación Aérea, antecesora de la OACI²⁹.

Una de las lecciones aprendidas de la Segunda Guerra Mundial, fue la utilización de todos los medios disponibles de una Nación para ser empleados en operaciones militares y

²⁸ IBID

²⁹ ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL [en línea]
http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icao/en/hist/history01.htm [citado el 11 de agosto de 2010]

asegurar así su supervivencia o el cumplimiento de sus objetivos. Esto incluía las aeronaves civiles, que fueron usadas en alguna medida para transporte de pasajeros y carga.

En el marco de esta guerra, surgió la necesidad de actualizar la Convención de París, surgiendo de esta forma, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1.944, el cual estableció los principios y acuerdos generales entre las naciones firmantes para un adecuado desarrollo de la aviación civil. Es de tener en cuenta que este Convenio aplica solamente para las aeronaves civiles, no para las de Estado (militares, de aduanas o de policía). Así mismo, marca el origen de la Organización de la Aviación Civil Internacional OACI (ICAO en Inglés), como agencia dependiente de la Organización de Naciones Unidas y máxima organización internacional rectora de la aviación civil³⁰.

Colombia suscribió el Convenio de Chicago mediante la Ley 12 de 1.947. Esto significa que al ser un tratado internacional, debidamente aprobado por el Congreso de la República, es de obligatorio cumplimiento. Igualmente mediante el Decreto 2007 del 22 de agosto de 1.991, el Presidente de la República promulgó el Convenio, dándole así completa validez de acuerdo con las leyes colombianas³¹.

Lo primero que establece el Convenio es que se reconoce que cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio. Esto significa que cada Estado regula lo concerniente a su propio espacio aéreo³², siendo en Colombia la autoridad aeronáutica civil la Unidad Administrativa Nacional de Aeronáutica Civil UAEAC.

³⁰ ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. [en línea]
http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icao/en/hist/history02.htm [citado el 11 de agosto de 2010]

³¹ UNIDAD ADMINISTRATIVA DE AERONÁUTICA CIVIL UAEAC [en línea]
http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/normatividad/convenios/Convenios%20Multilaterales/Convenio%20de%20Chicago [citado el 24 de agosto de 2010]

³² ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Convenio de Chicago [en línea]
http://www.icao.int/icaonet/arch/doc/7300/7300_9ed.pdf [citado el 24 de julio de 2010] p.2

Del Convenio, son importantes algunos artículos respecto a la movilización nacional como los siguientes:

El Artículo 17, Nacionalidad de las Aeronaves, indica que las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que estén matriculadas³³. Este artículo implica que las aeronaves que se matriculen en Colombia tendrán la matrícula correspondiente a la nacionalidad colombiana (HK, HJ) y se consideran aeronaves nacionales. Sólo estas aeronaves podrán considerarse para una eventual movilización, ya que las aeronaves que cuenten con matrícula extranjera, incluso si pertenecen a una empresa nacional, se considerarán extranjeras.

El Artículo 35 regula de forma general el transporte de material y municiones de guerra, los cuales pueden ser clasificados como mercancías peligrosas de acuerdo con su naturaleza. Para el transporte de estos elementos, y según lo establecido en el Convenio, cada Estado reglamentará lo que corresponda³⁴. En Colombia la Autoridad Aeronáutica ha reglamentado el transporte de mercancías peligrosas en aeronaves civiles, en el Reglamento Aeronáutico de Colombia parte Décima³⁵. Esta normatividad debe ser tenida en cuenta cuando se utilicen aeronaves civiles para el transporte de material o municiones de guerra, en caso de requerirse para una movilización.

En el Artículo 89, Estado de Guerra y Situaciones de Emergencia, se hace claridad respecto a que las disposiciones del Convenio no afectarán la libertad de actuar de cada estado en estos casos. Esto significa que en caso de una movilización nacional ya sea por guerra

³³ IBID p.9.

³⁴ IBID p. 15-16.

³⁵ UNIDAD ADMINISTRATIVA DE AERONÁUTICA CIVIL UAEAC [en línea] http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/normatividad/rac/indice_general [citado el 24 de julio de 2010] p.16.

exterior o situación de emergencia, el Estado Colombiano no restringirá su accionar por lo dispuesto en este Convenio³⁶.

6.2.3.2. Marco jurídico colombiano

Colombia actualmente no cuenta con una ley sobre movilización nacional, si bien han sido presentados diferentes proyectos al respecto. En el marco jurídico nacional, dentro de la Ley de Leyes, la Constitución Política de Colombia contiene algunos artículos aplicables a la movilización nacional. En su artículo 59 expresa lo siguiente:

En caso de guerra y sólo para atender a sus requerimientos, la necesidad de una expropiación podrá ser decretada por el Gobierno Nacional sin previa indemnización. En el expresado caso, la propiedad inmueble sólo podrá ser temporalmente ocupada, para atender a las necesidades de la guerra, o para destinar a ella sus productos. El Estado será siempre responsable por las expropiaciones que el Gobierno haga por sí o por medio de sus agentes³⁷.

Según lo anterior, el Estado Colombiano podría en caso de guerra expropiar las instalaciones de las empresas que requiera, así como sus productos, en este caso, las empresas de aviación civil con su correspondiente infraestructura y equipos, incluyendo las aeronaves.

Así mismo en el Capítulo VI, de los Estados de Excepción, en su artículo 212 establece que el Presidente de la República con la firma de todos los ministros podrá declarar el Estado de Guerra Exterior³⁸. Este artículo está reglamentado por la Ley 137 de 1.994 que regula los estados de excepción. La misma en su Artículo 26 expresa que el Gobierno Nacional podrá decretar expropiaciones sin indemnización previa cuando se requiera para la guerra y se

³⁶ ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Op. Cit. p. 40.

³⁷ REPUBLICA DE COLOMBIA. Constitución Política de Colombia [en línea] http://web.presidencia.gov.co/constitucion/index_06102009.pdf [citado el 1 de julio de 2010] p.16.

³⁸ IBID. p.63.

podrán ocupar bienes temporalmente mientras las necesidades de la guerra lo requieran; la indemnización en todo caso se hará posteriormente³⁹.

La misma Ley reglamenta en su artículo 29 que el Gobierno podrá decretar la Movilización Nacional de acuerdo con las necesidades de la guerra. Para tal fin, la movilización militar tendrá el apoyo de todos los medios disponibles de la nación⁴⁰.

Sin embargo, es necesario aclarar los alcances del término expropiación y su aplicabilidad. El significado según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española es: “Dicho de la Administración: Privar a una persona de la titularidad de un bien o de un derecho, dándole a cambio una indemnización. Se efectúa por motivos de utilidad pública o interés social previstos en las leyes⁴¹”. Según el Diccionario Jurídico Español: “desposesión o privación de propiedad⁴²”. En términos generales y teniendo en cuenta que el bien general o colectivo está por encima del bien individual o particular, el Estado en procura de favorecer ese bien general podría decretar la expropiación, es decir, tomar la titularidad de los bienes mientras lo requiera sin indemnizar previamente.

Ahora bien, teniendo en cuenta que según el mismo artículo la expropiación sería temporal mientras exista la necesidad, posteriormente habría lugar a una indemnización, en la que se fijaría un valor de acuerdo con los intereses del afectado y a los daños y perjuicios que haya sufrido con motivo de la expropiación. Por ello, el Estado debe tener en cuenta si es conveniente la expropiación sopesando el costo contra el beneficio, ya que la aviación y todo lo referente para la operación aérea significa unos costos bastante altos que un Estado en una situación posterior a una guerra, conflicto o emergencia nacional, tal vez no estaría en capacidad de cubrir, por lo menos en un lapso corto de tiempo. Esto traería un impacto

³⁹ REPUBLICA DE COLOMBIA. Ley 137 de 1994. [en línea] http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1994/ley_0137_1994.html [citado el 1 de julio de 2010]

⁴⁰ IBID.

⁴¹ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA [en línea] http://buscon.rae.es/draef/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=expropiar [citado el 25 de julio de 2010]

⁴² LEX JURIDICA [en línea] <http://www.lexjuridica.com/diccionario.php> [citado el 25 de julio de 2010]

negativo a las empresas de aviación, con un consecuente deterioro del tráfico de pasajeros y carga, pilar fundamental de la economía nacional.

6.2.3.3. Normas del Derecho Internacional Humanitario aplicables

A la luz del Derecho Internacional Humanitario, los Convenios de Ginebra que regulan el Derecho Internacional Humanitario aplicable en conflictos tanto nacionales como internacionales, se establecen normas de protección para el personal civil y los bienes de carácter civil.

En cuanto al personal civil y específicamente a quienes se desempeñen como tripulantes de una aeronave el Tercer Convenio establece las categorías de personas que se pueden considerar combatientes y por consiguiente, prisioneros de guerra; aquellos que no se encuentren en alguna de estas categorías se consideran civiles de acuerdo con el mismo Convenio. En cuanto a los miembros civiles de tripulaciones de aviones militares, serán reconocidos como combatientes aquellos que hayan recibido autorización de las fuerzas armadas, que estarán obligadas a proporcionarles una tarjeta de identidad. Igualmente las tripulaciones civiles que no tengan un trato más favorable de acuerdo con algún otro tratado o disposición⁴³. Esto es importante considerarlo para el empleo de tripulaciones civiles en caso de una movilización.

Sobre bienes protegidos, el Protocolo Adicional I, firmado en 1.977 establece en su artículo 52 las características de aquellos que puedan considerarse objetivos militares. Estos serán limitados a aquellos que por su naturaleza, ubicación, finalidad o utilización contribuyan eficazmente a la acción militar o cuya destrucción total o parcial, captura o neutralización ofrezca una ventaja militar definida. Igualmente, en el caso de utilizar aeronaves civiles en caso de una movilización, se debe tener en cuenta el riesgo a que se exponen estos medios

⁴³ COMITÉ INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA. [en línea]
<http://www.cicr.org/Web/spa/sitespa0.nsf/iwpList103/1FB1554798C43090C1256DE1005394D2> [citado el 2 de julio de 2010]

que cumplan misiones específicas por las cuales puedan ser considerados objetivos militares válidos⁴⁴.

En el caso de un Estado contratante (altas partes) como lo es Colombia de las normas del D.I.H, se debe analizar el uso de bienes civiles como aeronaves en este caso, tripulados por personal civil para cumplir misiones militares. Se trata en esencia del empleo que se le dé al bien u objeto, que puede convertirse en objetivo militar legítimo de acuerdo con la misión que cumpla. Es responsabilidad de quien usa el bien buscando satisfacer una necesidad militar, separar personal y bienes civiles de aquellos militares.

En definitiva, no se prohíbe el empleo de bienes y personal civil que voluntariamente participe en las hostilidades, pero debe tenerse en cuenta que una vez se involucren en operaciones militares que contribuyen a la acción militar o que su destrucción le otorgue una ventaja militar válida a la luz de las normas internacionales al adversario, se constituyen en objetivos militares válidos.

Para dar un ejemplo, una vez que se inicie un conflicto internacional en un área de frontera, una aeronave de una empresa de transporte puede ser usada para transportar heridos y evacuarlos de la zona de combate; en este caso se convierte en un bien protegido. Pero más tarde la misma aeronave se usa para transportar material de guerra a la misma zona. En ese caso podría ser objeto de ataque, aduciendo el enemigo que estas tropas le proporcionarían una ventaja militar a su oponente.

Respecto de la protección de estos bienes, el mismo Protocolo Adicional explica en su artículo 57 que las operaciones militares se realizarán con un cuidado constante de preservar a la población civil, a las personas civiles y a los bienes de carácter civil. Así mismo respecto a los ataques se deberán tomar algunas precauciones esenciales para la protección de bienes de carácter civil y personas o población civil o que gocen de protección especial. Así mismo no atacar cuando se prevea que el daño será excesivo en

⁴⁴ COMITÉ INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA. [en línea] <http://www.cicr.org/web/spa/sitespa0.nsf/html/protocolo-l#14> [citado el 2 de julio de 2010]

relación con la ventaja militar obtenida. Un ataque deberá ser suspendido o anulado en estos casos⁴⁵.

En resumen, así como cada Estado debe evitar involucrar personal civil directamente en las hostilidades, también cada Estado evitará atacar civiles y bienes de carácter civil. De acuerdo con el derecho consuetudinario y lo establecido en el Derecho de Ginebra, las partes deben informar al contrario cuando se empleen bienes y personal civil en operaciones no relacionadas con la guerra, pero dentro de áreas en las que puedan ser objeto de ataque militar o donde se desarrollen las hostilidades, para que las fuerzas oponentes eviten ese ataque.

6.2.4. Organización para la movilización del Poder Aéreo

El Manual de Doctrina para la Movilización Nacional FFMM 4-20 reservado de 1.999, cuyo objeto es reunir los procedimientos y principios generales para el planeamiento de la movilización nacional, en el Anexo 14 trata el tema de la movilización de los transportes, dentro de lo cual se incluye el transporte aéreo.

Sobre la organización menciona que

Las empresas aéreas como reserva de la Fuerza Aérea que son, pasan a depender del Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil, que a su vez queda bajo el control de la Fuerza Aérea Colombiana y para efectos de movilización de personal se consideran como parte y reserva de la Fuerza Aérea, los nacionales que en el momento de producirse aquella estén incluidos en los siguientes grupos⁴⁶.

Esencialmente los grupos a que se refiere comprenden cualquier persona que se considere necesaria para la movilización de la Fuerza Aérea de acuerdo con sus capacidades y conocimientos profesionales en las distintas ramas técnicas de la aviación.

⁴⁵ IBID

⁴⁶ COMANDO GENERAL DE LAS FUERZA MILITARES DE COLOMBIA. Manual de Doctrina para la Movilización Nacional Segunda Edición. Bogotá. Imprenta y Publicaciones de las FFMM, 1999. p.91.

El Manual de Estrategia Militar General por su parte, define los Comandos Funcionales: “un ejemplo de comando funcional es el comando de transportes, cuando se observe que los medios pueden emplearse en mejor forma bajo control centralizado dentro de las Fuerzas Militares, y más aún en toda la Nación, cuando así lo determine la conducción estratégica nacional⁴⁷”.

Este esquema sería el más conveniente para agregar las aeronaves civiles a la organización militar, creando un Comando Funcional Aéreo de Transporte, que se encargue del transporte de personal y material así como del transporte aeromédico hacia y desde el teatro o teatros de operaciones.

Como lo expone el Manual de Doctrina para la Movilización, el enlace a través de la Aeronáutica Civil es importante por ser la entidad que tiene toda la información referente a las empresas, sus aeronaves y tripulaciones, pero su carácter debería ser de tipo administrativo. El Comandante del Comando Funcional Aéreo, quien debe ser un oficial general de la Fuerza Aérea, dependería del Comando General de las Fuerzas Militares y debería tener el control operacional de estas aeronaves y sus tripulaciones, actuando en estrecha coordinación con la Fuerza Aérea. El esquema organizacional propuesto sería el siguiente:

BIBLIOGRAFIA

ASOCIACION DE TRANSPORTE AEREO ATA [en línea]

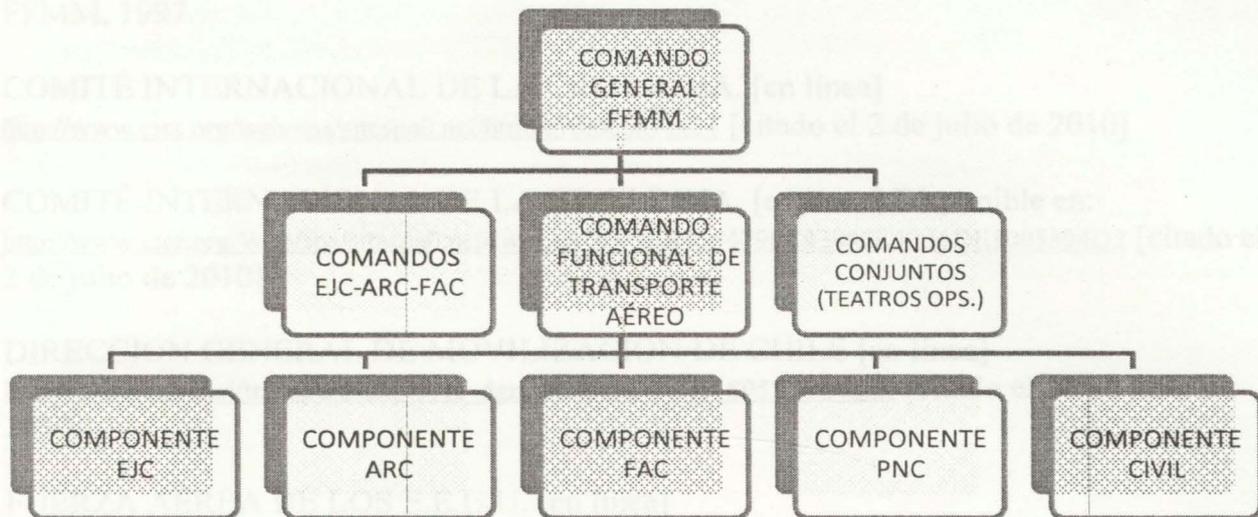
http://www.ata.com.co/ingles/ingles.asp?menu=ATA%20Flota [citado el 27 de julio de 2010]

COMANDO DE TRANSPORTES DE LOS E.E.U.U. [en línea]

http://www.transportation.gov/ [citado el 17 de julio de 2010]

COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA. Manual de Doctrina para la Movilización Nacional Segunda Edición. Bogotá: Imprenta y Publicaciones de las FFMM, 1997.

⁴⁷ COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA. Manual de Estrategia Militar General Segunda Edición. Bogotá. Imprenta y Publicaciones de las FFMM, 1997. p.48.



BIBLIOGRAFIA

ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO ATA [en línea]

[http://www.airlines.org/Economics/AviationEconomy/Pages/CivilReserveAirFleet\(CRAF\).aspx](http://www.airlines.org/Economics/AviationEconomy/Pages/CivilReserveAirFleet(CRAF).aspx) [citado el 22 de julio de 2010]

COMANDO DE TRANSPORTE DE LOS E.E.U.U. [en línea]

<http://www.transcom.mil/organization.cfm> [citado el 17 de julio de 2010]

COMANDO GENERAL DE LAS FUERZA MILITARES DE COLOMBIA. Manual de Doctrina para la Movilización Nacional Segunda Edición. Bogotá. Imprenta y Publicaciones de las FFMM, 1999.

COMANDO GENERAL DE LAS FUERZA MILITARES DE COLOMBIA. Manual de Estrategia Militar General Segunda Edición. Bogotá. Imprenta y Publicaciones de las FFMM, 1997.

COMITÉ INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA. [en línea]
<http://www.cicr.org/web/spa/sitespa0.nsf/html/protocolo-I#14> [citado el 2 de julio de 2010]

COMITÉ INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA. [en línea] Disponible en:
<http://www.cicr.org/Web/spa/sitespa0.nsf/iwpList103/1FB1554798C43090C1256DE1005394D2> [citado el 2 de julio de 2010]

DIRECCION GENERAL DE MOVILIZACION DE CHILE [en línea]
[http://www.dgmn.cl/transparencia/leyes_dgmn/nuevas/\(8\)ley18953_mov.pdf](http://www.dgmn.cl/transparencia/leyes_dgmn/nuevas/(8)ley18953_mov.pdf) [citado el 18 de julio de 2010]

FUERZA AÉREA DE LOS E.E.U.U. [en línea]
<http://www.af.mil/information/factsheets/factsheet.asp?id=173> [citado el 22 de julio de 2010]

LEX JURIDICA [en línea] <http://www.lexjuridica.com/diccionario.php> [citado el 25 de julio de 2010]

ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL [en línea]
http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icao/en/hist/history01.htm [citado el 11 de agosto de 2010]

ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. [en línea]
http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icao/en/hist/history02.htm [citado el 11 de agosto de 2010]

ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Convenio de Chicago [en línea] http://www.icao.int/icaonet/arch/doc/7300/7300_9ed.pdf [citado el 24 de julio de 2010]

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA [en línea]
http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=expropiar [citado el 25 de julio de 2010]

REPUBLICA DE COLOMBIA. Constitución Política de Colombia [en línea]
http://web.presidencia.gov.co/constitucion/index_06102009.pdf [citado el 1 de julio de 2010]

REPUBLICA DE COLOMBIA. Ley 137 de 1994. [en línea]
http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1994/ley_0137_1994.html [citado el 1 de julio de 2010]

UNIDAD ADMINISTRATIVA DE AERONÁUTICA CIVIL UAEAC [en línea]
http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/normatividad/rac/indice_general [citado el 24 de julio de 2010] p.16.

UNIDAD ADMINISTRATIVA DE AERONÁUTICA CIVIL UAEAC [en línea]
http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/normatividad/convenios/Convenios%20Multilaterales/Convenio%20de%20Chicago [citado el 24 de agosto de 2010]

REPUBLICA DE COLOMBIA. Constitución Política de Colombia [en línea]
http://web.presidencia.gov.co/constitucion/index_06102009.pdf [citado el 1 de julio de 2010]

REPUBLICA DE COLOMBIA. Ley 137 de 1994. [en línea]
http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1994/ley_0137_1994.html [citado el 1 de julio de 2010]

PODER AEREO EN LA MOVILIZACION NACIONAL

6.2. MOVILIZACIÓN DEL PODER AEREO NACIONAL

6.2.1. Necesidad del poder aéreo en la movilización nacional

ANEXO

PODER AEREO EN LA

MOVILIZACION NACIONAL

En caso de un conflicto internacional, desastre natural o otra situación que lo amerite, el Gobierno Nacional debe aprovechar al máximo todos los recursos de que dispone la Nación. El Poder Aéreo se convier-

Por lo tanto, el Poder Aéreo debe estar preparado para ser movilizado en caso de guerra o desastre natural, y ser mantenido continuamente, con el fin de disponer en un momento determinado, la capacidad de transporte de personal y carga de la Fuerza Aérea, aviación de Estado y aerolíneas civiles.

6.2.2. Modelos de movilización del poder aéreo

En diferentes países se observa cómo se hace uso de la legislación y recursos necesarios para aumentar la capacidad de transporte aéreo, estableciendo por obligación o voluntariamente que las empresas aéreas nacionales destinen sus aeronaves y tripulaciones para cubrir la necesidad de transporte de personal o carga en caso de movilización nacional, ya sea por guerra exterior o situación de emergencia. Esto se debe a que en estos casos la capacidad de la respectiva Fuerza Aérea puede ser insuficiente para atender las necesidades de transporte.

6.2. MOVILIZACIÓN DEL PODER AÉREO NACIONAL

6.2.1. Necesidad del poder aéreo en la movilización nacional

La aviación de transporte es un elemento esencial en la logística de un país. Después del ataque a Pearl Harbor, el presidente de la Asociación de Transporte Aéreo de ese país, presentó al presidente

En caso de un conflicto internacional, desastre natural u otra situación que lo amerite, el Gobierno Nacional debe aprovechar al máximo todos los recursos de que dispone la Nación. El Poder Aéreo se convierte en pilar fundamental de una posible movilización nacional en caso de guerra internacional, en la que se encuentre en riesgo la soberanía y la existencia misma del Estado Colombiano, especialmente si se requiere la movilización de numerosas tropas y material a los teatros de operaciones. Así mismo en el caso de un desastre natural u otra situación cuya magnitud requiera la movilización de la Nación, el Poder Aéreo Nacional se convertiría en un medio esencial para el transporte de personal y material hacia distintas zonas del país.

Por lo anterior, debe valorarse el potencial de transporte aéreo con que cuenta el país, y ser actualizado continuamente, con el fin de conocer en un momento determinado, la capacidad de transporte de personal y carga de la Fuerza Aérea, aviación de Estado y aeronaves civiles.

6.2.2. Modelos de movilización del poder aéreo

En diferentes países se observa cómo se hace uso de la legislación y recursos necesarios para aumentar la capacidad de transporte aéreo, estableciendo por obligación o voluntariedad que las empresas aéreas nacionales destinen sus aeronaves y tripulaciones para suplir la necesidad de transporte de personal o carga en caso de movilización nacional, ya sea por guerra exterior o situación de emergencia. Esto se debe a que en estos casos la capacidad de la respectiva Fuerza Aérea puede ser insuficiente para atender las necesidades de transporte.

Por ejemplo, este es el caso de los Estados Unidos que es un referente obligado al ser la primera potencia mundial y haber participado en diferentes conflictos en los que ha hecho uso de la movilización nacional. En 1.941, poco después del ataque a Pearl Harbor, el presidente de la Asociación de Transporte Aéreo de ese país, presentó al presidente

Roosevelt el concepto de participación voluntaria de la aviación en el transporte aéreo para una movilización nacional. Este concepto fue evolucionando durante la Segunda Guerra Mundial para ser oficialmente adoptado en 1.951 mediante una serie de órdenes ejecutivas como la Flota Aérea Civil de Reserva (CRAF por sus siglas en inglés)⁴⁸.

Bajo este programa, las aerolíneas que voluntariamente participan, se comprometen contractualmente con el gobierno de los Estados Unidos a suplir el transporte de pasajeros y carga en caso de movilización de emergencia y cuando el Departamento de Defensa lo requiera. Las empresas deben tener una disponibilidad de mínimo el 30% de su capacidad disponible para pasajeros y 15% para carga, así como mantener por lo menos cuatro tripulaciones disponibles para las aeronaves comprometidas, entre otras cosas. En retribución, las aerolíneas obtienen diferentes beneficios fiscales y en materia de contratación con el gobierno⁴⁹.

La Flota ha sido activada en dos ocasiones desde su creación: entre 1.990 y 1.991 transportando un tercio de los pasajeros y un cuarto de la carga total para la operación Tormenta del Desierto, y durante el 2.003 movilizandando más de 254 mil hombres y alrededor de 11 mil toneladas en preparación para las operaciones que conllevaron al derrocamiento del régimen de Sadam Hussein⁵⁰.

Actualmente, la Flota depende del Comando Aéreo de Movilidad (AMC) de la Fuerza Aérea, que a su vez es parte operativa del Comando de Transporte de los Estados Unidos (USTRANSCOMM), una organización militar conjunta que es responsable del transporte

⁴⁸ FUERZA AÉREA DE LOS E.E.U.U. [en línea] <http://www.af.mil/information/factsheets/factsheet.asp?id=173> [citado el 22 de julio de 2010]

⁴⁹ IBID

⁵⁰ AIR TRANSPORT ASSOCIATION ATA [en línea] [http://www.airlines.org/Economics/AviationEconomy/Pages/CivilReserveAirFleet\(CRAF\).aspx](http://www.airlines.org/Economics/AviationEconomy/Pages/CivilReserveAirFleet(CRAF).aspx) [citado el 22 de julio de 2010]

estratégico terrestre, marítimo y aéreo de ese país⁵¹. Esto dentro del marco de una Ley Nacional (Public Law 99-661)

Otro modelo a tener en cuenta es el de Chile, país que tiene una larga tradición y cultura en cuanto a movilización nacional se refiere. Chile tiene una legislación fuerte para su movilización, comenzando desde la Constitución Política, hasta la Ley de Movilización No. 18953 de 1990 en la que establece específicamente que para efectos de movilización: “el Presidente podrá ordenar el control y subordinación a las autoridades militares de todo o parte de los servicios e instalaciones de transporte marítimo, aéreo y terrestre y de todos los servicios de telecomunicaciones del país, sean públicos o privados”⁵².

Del mismo modo, en su artículo 12, la Ley de Movilización expresa que el Presidente de la República, una vez declarado el estado de asamblea, podrá disponer, que cualquier industria, empresa o servicio, organismo público o privado o cualquier otra institución o entidad, sea colocada bajo el control de la autoridad civil o militar que para el efecto se designe⁵³.

En el caso chileno, de manera similar al colombiano, el Presidente como máxima autoridad puede disponer que el gobierno tome el control de cualquier organización pública o privada. La diferencia es que Chile, con unas leyes claramente definidas y que son más específicas tiene un soporte legal más fuerte para su movilización nacional.

Vale la pena mencionar que esta y las demás leyes chilenas sobre movilización nacional, fueron promulgadas durante el gobierno militar del Presidente Pinochet. Sin embargo han mantenido su vigencia hasta hoy, lo cual habla de la importancia de las mismas y de normativizar la movilización en general para este País.

⁵¹ COMANDO DE TRANSPORTE DE LOS E.E.U.U. [en línea]
<http://www.transcom.mil/organization.cfm> [citado el 17 de julio de 2010]

⁵² DIRECCION GENERAL DE MOVILIZACION DE CHILE [en línea]
[http://www.dgmn.cl/transparencia/leyes_dgmn/nuevas/\(8\)lev18953_mov.pdf](http://www.dgmn.cl/transparencia/leyes_dgmn/nuevas/(8)lev18953_mov.pdf) [citado el 18 de julio de 2010] p.3

⁵³ IBID

6.2.3. Marco jurídico

6.2.3.1. Marco jurídico internacional

Las Guerras Mundiales siempre generaron cambios en la aviación no solo militar sino también civil. Es así como al terminar la Primera Guerra, 26 de las naciones reunidas en la Conferencia de Paz de París de 1.919, suscribieron la Convención Internacional Aérea también conocida como Convención de París, la cual trataba los aspectos técnicos, operacionales y organizacionales de la aviación civil, y también creó la Comisión Internacional para la Navegación Aérea, antecesora de la OACI⁵⁴.

Una de las lecciones aprendidas de la Segunda Guerra Mundial, fue la utilización de todos los medios disponibles de una Nación para ser empleados en operaciones militares y asegurar así su supervivencia o el cumplimiento de sus objetivos. Esto incluía las aeronaves civiles, que fueron usadas en alguna medida para transporte de pasajeros y carga.

En el marco de esta guerra, surgió la necesidad de actualizar la Convención de París, surgiendo de esta forma, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1.944, el cual estableció los principios y acuerdos generales entre las naciones firmantes para un adecuado desarrollo de la aviación civil. Es de tener en cuenta que este Convenio aplica solamente para las aeronaves civiles, no para las de Estado (militares, de aduanas o de policía). Así mismo, marca el origen de la Organización de la Aviación Civil Internacional OACI (ICAO en Inglés), como agencia dependiente de la Organización de Naciones Unidas y máxima organización internacional rectora de la aviación civil⁵⁵.

⁵⁴ ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL [en línea]
http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icao/en/hist/history01.htm [citado el 11 de agosto de 2010]

⁵⁵ ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. [en línea]
http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icao/en/hist/history02.htm [citado el 11 de agosto de 2010]

Colombia suscribió el Convenio de Chicago mediante la Ley 12 de 1.947. Esto significa que al ser un tratado internacional, debidamente aprobado por el Congreso de la República, es de obligatorio cumplimiento. Igualmente mediante el Decreto 2007 del 22 de agosto de 1.991, el Presidente de la República promulgó el Convenio, dándole así completa validez de acuerdo con las leyes colombianas⁵⁶.

Lo primero que establece el Convenio es que se reconoce que cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio. Esto significa que cada Estado regula lo concerniente a su propio espacio aéreo⁵⁷, siendo en Colombia la autoridad aeronáutica civil la Unidad Administrativa Nacional de Aeronáutica Civil UAEAC.

Del Convenio, son importantes algunos artículos respecto a la movilización nacional como los siguientes:

El Artículo 17, Nacionalidad de las Aeronaves, indica que las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que estén matriculadas⁵⁸. Este artículo implica que las aeronaves que se matriculen en Colombia tendrán la matrícula correspondiente a la nacionalidad colombiana (HK, HJ) y se consideran aeronaves nacionales. Sólo estas aeronaves podrán considerarse para una eventual movilización, ya que las aeronaves que cuenten con matrícula extranjera, incluso si pertenecen a una empresa nacional, se considerarán extranjeras.

El Artículo 35 regula de forma general el transporte de material y municiones de guerra, los cuales pueden ser clasificados como mercancías peligrosas de acuerdo con su naturaleza. Para el transporte de estos elementos, y según lo establecido en el Convenio,

⁵⁶ UNIDAD ADMINISTRATIVA DE AERONÁUTICA CIVIL UAEAC [en línea] http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/normatividad/convenios/Convenios%20Multilaterales/Convenio%20de%20Chicago [citado el 24 de agosto de 2010]

⁵⁷ ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Convenio de Chicago [en línea] http://www.icao.int/icaonet/arch/doc/7300/7300_9ed.pdf [citado el 24 de julio de 2010] p.2

⁵⁸ IBID p.9.

cada Estado reglamentará lo que corresponda⁵⁹. En Colombia la Autoridad Aeronáutica ha reglamentado el transporte de mercancías peligrosas en aeronaves civiles, en el Reglamento Aeronáutico de Colombia parte Décima⁶⁰. Esta normatividad debe ser tenida en cuenta cuando se utilicen aeronaves civiles para el transporte de material o municiones de guerra, en caso de requerirse para una movilización.

En el Artículo 89, Estado de Guerra y Situaciones de Emergencia, se hace claridad respecto a que las disposiciones del Convenio no afectarán la libertad de actuar de cada estado en estos casos. Esto significa que en caso de una movilización nacional ya sea por guerra exterior o situación de emergencia, el Estado Colombiano no restringirá su accionar por lo dispuesto en este Convenio⁶¹.

6.2.3.2. Marco jurídico colombiano

Colombia actualmente no cuenta con una ley sobre movilización nacional, si bien han sido presentados diferentes proyectos al respecto. En el marco jurídico nacional, dentro de la Ley de Leyes, la Constitución Política de Colombia contiene algunos artículos aplicables a la movilización nacional. En su artículo 59 expresa lo siguiente:

En caso de guerra y sólo para atender a sus requerimientos, la necesidad de una expropiación podrá ser decretada por el Gobierno Nacional sin previa indemnización. En el expresado caso, la propiedad inmueble sólo podrá ser temporalmente ocupada, para atender a las necesidades de la guerra, o para destinar a ella sus productos. El Estado será siempre responsable por las expropiaciones que el Gobierno haga por sí o por medio de sus agentes⁶².

⁵⁹ IBID p. 15-16.

⁶⁰ UNIDAD ADMINISTRATIVA DE AERONÁUTICA CIVIL UAEAC [en línea] http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/normatividad/rac/indice_general [citado el 24 de julio de 2010] p.16.

⁶¹ ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Op. Cit. p. 40.

⁶² REPUBLICA DE COLOMBIA. Constitución Política de Colombia [en línea] http://web.presidencia.gov.co/constitucion/index_06102009.pdf [citado el 1 de julio de 2010] p.16.

Según lo anterior, el Estado Colombiano podría en caso de guerra expropiar las instalaciones de las empresas que requiera, así como sus productos, en este caso, las empresas de aviación civil con su correspondiente infraestructura y equipos, incluyendo las aeronaves.

Así mismo en el Capítulo VI, de los Estados de Excepción, en su artículo 212 establece que el Presidente de la República con la firma de todos los ministros podrá declarar el Estado de Guerra Exterior⁶³. Este artículo está reglamentado por la Ley 137 de 1.994 que regula los estados de excepción. La misma en su Artículo 26 expresa que el Gobierno Nacional podrá decretar expropiaciones sin indemnización previa cuando se requiera para la guerra y se podrán ocupar bienes temporalmente mientras las necesidades de la guerra lo requieran; la indemnización en todo caso se hará posteriormente⁶⁴.

La misma Ley reglamenta en su artículo 29 que el Gobierno podrá decretar la Movilización Nacional de acuerdo con las necesidades de la guerra. Para tal fin, la movilización militar tendrá el apoyo de todos los medios disponibles de la nación⁶⁵.

Sin embargo, es necesario aclarar los alcances del término expropiación y su aplicabilidad. El significado según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española es: “Dicho de la Administración: Privar a una persona de la titularidad de un bien o de un derecho, dándole a cambio una indemnización. Se efectúa por motivos de utilidad pública o interés social previstos en las leyes⁶⁶”. Según el Diccionario Jurídico Español: “desposesión o privación de propiedad⁶⁷”. En términos generales y teniendo en cuenta que el bien general o colectivo está por encima del bien individual o particular, el Estado en procura de favorecer

⁶³ IBID. p.63.

⁶⁴ REPUBLICA DE COLOMBIA. Ley 137 de 1994. [en línea] http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1994/ley_0137_1994.html [citado el 1 de julio de 2010]

⁶⁵ IBID.

⁶⁶ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA [en línea] http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=expropiar [citado el 25 de julio de 2010]

⁶⁷ LEX JURIDICA [en línea] <http://www.lexjuridica.com/diccionario.php> [citado el 25 de julio de 2010]

ese bien general podría decretar la expropiación, es decir, tomar la titularidad de los bienes mientras lo requiera sin indemnizar previamente.

Ahora bien, teniendo en cuenta que según el mismo artículo la expropiación sería temporal mientras exista la necesidad, posteriormente habría lugar a una indemnización, en la que se fijaría un valor de acuerdo con los intereses del afectado y a los daños y perjuicios que haya sufrido con motivo de la expropiación. Por ello, el Estado debe tener en cuenta si es conveniente la expropiación sopesando el costo contra el beneficio, ya que la aviación y todo lo referente para la operación aérea significa unos costos bastante altos que un Estado en una situación posterior a una guerra, conflicto o emergencia nacional, tal vez no estaría en capacidad de cubrir, por lo menos en un lapso corto de tiempo. Esto traería un impacto negativo a las empresas de aviación, con un consecuente deterioro del tráfico de pasajeros y carga, pilar fundamental de la economía nacional.

6.2.3.3. Normas del Derecho Internacional Humanitario aplicables

A la luz del Derecho Internacional Humanitario, los Convenios de Ginebra que regulan el Derecho Internacional Humanitario aplicable en conflictos tanto nacionales como internacionales, se establecen normas de protección para el personal civil y los bienes de carácter civil.

En cuanto al personal civil y específicamente a quienes se desempeñen como tripulantes de una aeronave el Tercer Convenio establece las categorías de personas que se pueden considerar combatientes y por consiguiente, prisioneros de guerra; aquellos que no se encuentren en alguna de estas categorías se consideran civiles de acuerdo con el mismo Convenio. En cuanto a los miembros civiles de tripulaciones de aviones militares, serán reconocidos como combatientes aquellos que hayan recibido autorización de las fuerzas armadas, que estarán obligadas a proporcionarles una tarjeta de identidad. Igualmente las tripulaciones civiles que no tengan un trato más favorable de acuerdo con algún otro tratado

o disposición⁶⁸. Esto es importante considerarlo para el empleo de tripulaciones civiles en caso de una movilización.

Sobre bienes protegidos, el Protocolo Adicional I, firmado en 1.977 establece en su artículo 52 las características de aquellos que puedan considerarse objetivos militares. Estos serán limitados a aquellos que por su naturaleza, ubicación, finalidad o utilización contribuyan eficazmente a la acción militar o cuya destrucción total o parcial, captura o neutralización ofrezca una ventaja militar definida. Igualmente, en el caso de utilizar aeronaves civiles en caso de una movilización, se debe tener en cuenta el riesgo a que se exponen estos medios que cumplan misiones específicas por las cuales puedan ser considerados objetivos militares válidos⁶⁹.

En el caso de un Estado contratante (altas partes) como lo es Colombia de las normas del D.I.H, se debe analizar el uso de bienes civiles como aeronaves en este caso, tripulados por personal civil para cumplir misiones militares. Se trata en esencia del empleo que se le dé al bien u objeto, que puede convertirse en objetivo militar legítimo de acuerdo con la misión que cumpla. Es responsabilidad de quien usa el bien buscando satisfacer una necesidad militar, separar personal y bienes civiles de aquellos militares.

En definitiva, no se prohíbe el empleo de bienes y personal civil que voluntariamente participe en las hostilidades, pero debe tenerse en cuenta que una vez se involucren en operaciones militares que contribuyen a la acción militar o que su destrucción le otorgue una ventaja militar válida a la luz de las normas internacionales al adversario, se constituyen en objetivos militares válidos.

Para dar un ejemplo, una vez que se inicie un conflicto internacional en un área de frontera, una aeronave de una empresa de transporte puede ser usada para transportar

⁶⁸ COMITÉ INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA. [en línea] <http://www.cicr.org/Web/spa/sitespa0.nsf/iwpList103/1FB1554798C43090C1256DE1005394D2> [citado el 2 de julio de 2010]

⁶⁹ COMITÉ INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA. [en línea] <http://www.cicr.org/web/spa/sitespa0.nsf/html/protocolo-l#14> [citado el 2 de julio de 2010]

heridos y evacuarlos de la zona de combate; en este caso se convierte en un bien protegido. Pero más tarde la misma aeronave se usa para transportar material de guerra a la misma zona. En ese caso podría ser objeto de ataque, aduciendo el enemigo que estas tropas le proporcionarían una ventaja militar a su oponente.

Respecto de la protección de estos bienes, el mismo Protocolo Adicional explica en su artículo 57 que las operaciones militares se realizarán con un cuidado constante de preservar a la población civil, a las personas civiles y a los bienes de carácter civil. Así mismo respecto a los ataques se deberán tomar algunas precauciones esenciales para la protección de bienes de carácter civil y personas o población civil o que gocen de protección especial. Así mismo no atacar cuando se prevea que el daño será excesivo en relación con la ventaja militar obtenida. Un ataque deberá ser suspendido o anulado en estos casos⁷⁰.

En resumen, así como cada Estado debe evitar involucrar personal civil directamente en las hostilidades, también cada Estado evitará atacar civiles y bienes de carácter civil. De acuerdo con el derecho consuetudinario y lo establecido en el Derecho de Ginebra, las partes deben informar al contrario cuando se empleen bienes y personal civil en operaciones no relacionadas con la guerra, pero dentro de áreas en las que puedan ser objeto de ataque militar o donde se desarrollen las hostilidades, para que las fuerzas oponentes eviten ese ataque.

6.2.4. Organización para la movilización del Poder Aéreo

El Manual de Doctrina para la Movilización Nacional FFMM 4-20 reservado de 1.999, cuyo objeto es reunir los procedimientos y principios generales para el planeamiento de la movilización nacional, en el Anexo 14 trata el tema de la movilización de los transportes, dentro de lo cual se incluye el transporte aéreo.

⁷⁰ IBID

Sobre la organización menciona que

Las empresas aéreas como reserva de la Fuerza Aérea que son, pasan a depender del Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil, que a su vez queda bajo el control de la Fuerza Aérea Colombiana y para efectos de movilización de personal se consideran como parte y reserva de la Fuerza Aérea, los nacionales que en el momento de producirse aquella estén incluidos en los siguientes grupos⁷¹.

Esencialmente los grupos a que se refiere comprenden cualquier persona que se considere necesaria para la movilización de la Fuerza Aérea de acuerdo con sus capacidades y conocimientos profesionales en las distintas ramas técnicas de la aviación.

El Manual de Estrategia Militar General por su parte, define los Comandos Funcionales: “un ejemplo de comando funcional es el comando de transportes, cuando se observe que los medios pueden emplearse en mejor forma bajo control centralizado dentro de las Fuerzas Militares, y más aún en toda la Nación, cuando así lo determine la conducción estratégica nacional⁷²”.

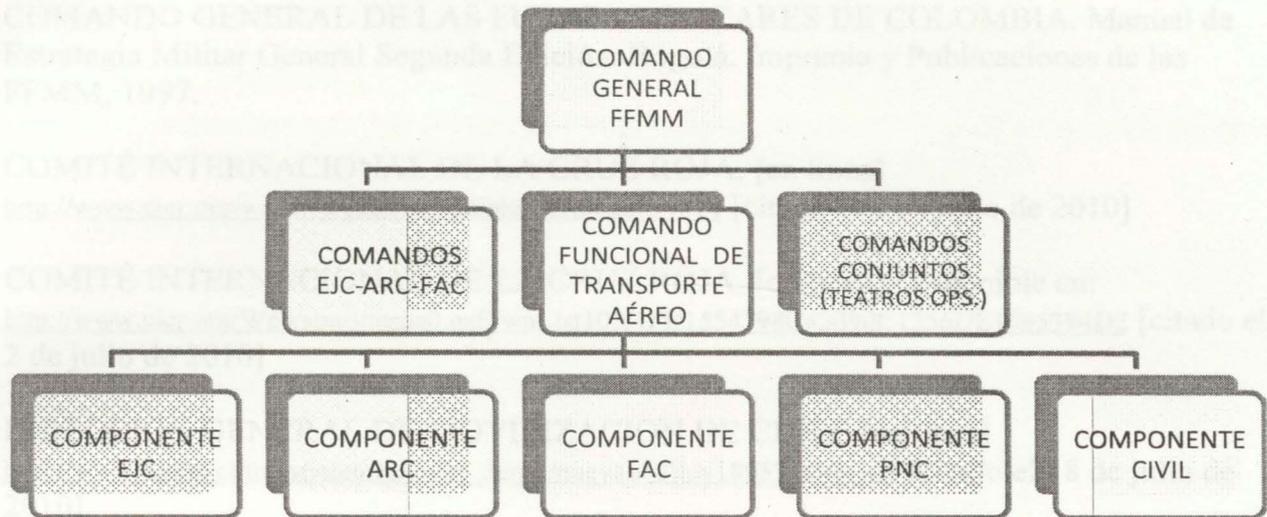
Este esquema sería el más conveniente para agregar las aeronaves civiles a la organización militar, creando un Comando Funcional Aéreo de Transporte, que se encargue del transporte de personal y material así como del transporte aeromédico hacia y desde el teatro o teatros de operaciones.

Como lo expone el Manual de Doctrina para la Movilización, el enlace a través de la Aeronáutica Civil es importante por ser la entidad que tiene toda la información referente a las empresas, sus aeronaves y tripulaciones, pero su carácter debería ser de tipo administrativo. El Comandante del Comando Funcional Aéreo, quien debe ser un oficial general de la Fuerza Aérea, dependería del Comando General de las Fuerzas Militares y debería tener el control operacional de estas aeronaves y sus tripulaciones, actuando en

⁷¹ COMANDO GENERAL DE LAS FUERZA MILITARES DE COLOMBIA. Manual de Doctrina para la Movilización Nacional Segunda Edición. Bogotá. Imprenta y Publicaciones de las FFMM, 1999. p.91.

⁷² COMANDO GENERAL DE LAS FUERZA MILITARES DE COLOMBIA. Manual de Estrategia Militar General Segunda Edición. Bogotá. Imprenta y Publicaciones de las FFMM, 1997. p.48.

estrecha coordinación con la Fuerza Aérea. El esquema organizacional propuesto sería el siguiente:



BIBLIOGRAFIA

ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO ATA [en línea]

[http://www.airlines.org/Economics/AviationEconomy/Pages/CivilReserveAirFleet\(CRAF\).aspx](http://www.airlines.org/Economics/AviationEconomy/Pages/CivilReserveAirFleet(CRAF).aspx) [citado el 22 de julio de 2010]

COMANDO DE TRANSPORTE DE LOS E.E.U.U. [en línea]

<http://www.transcom.mil/organization.cfm> [citado el 17 de julio de 2010]

COMANDO GENERAL DE LAS FUERZA MILITARES DE COLOMBIA. Manual de Doctrina para la Movilización Nacional Segunda Edición. Bogotá. Imprenta y Publicaciones de las FFMM, 1999.

COMANDO GENERAL DE LAS FUERZA MILITARES DE COLOMBIA. Manual de Estrategia Militar General Segunda Edición. Bogotá. Imprenta y Publicaciones de las FFMM, 1997.

COMITÉ INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA. [en línea]

<http://www.cicr.org/web/spa/sitespa0.nsf/html/protocolo-I#14> [citado el 2 de julio de 2010]

COMITÉ INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA. [en línea] Disponible en:

<http://www.cicr.org/Web/spa/sitespa0.nsf/iwplList103/1FB1554798C43090C1256DE1005394D2> [citado el 2 de julio de 2010]

DIRECCION GENERAL DE MOVILIZACION DE CHILE [en línea]

[http://www.dgmn.cl/transparencia/leyes_dgmn/nuevas/\(8\)ley18953_mov.pdf](http://www.dgmn.cl/transparencia/leyes_dgmn/nuevas/(8)ley18953_mov.pdf) [citado el 18 de julio de 2010]

FUERZA AÉREA DE LOS E.E.U.U. [en línea]

<http://www.af.mil/information/factsheets/factsheet.asp?id=173> [citado el 22 de julio de 2010]

LEX JURIDICA [en línea] <http://www.lexjuridica.com/diccionario.php> [citado el 25 de julio de 2010]

ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL [en línea]

http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icao/en/hist/history01.htm [citado el 11 de agosto de 2010]

ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. [en línea]

http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icao/en/hist/history02.htm [citado el 11 de agosto de 2010]

ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Convenio de Chicago [en línea] http://www.icao.int/icaoet/arch/doc/7300/7300_9ed.pdf [citado el 24 de julio de 2010]

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA [en línea]

http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=expropiar [citado el 25 de julio de 2010]

REPUBLICA DE COLOMBIA. Constitución Política de Colombia [en línea]

http://web.presidencia.gov.co/constitucion/index_06102009.pdf [citado el 1 de julio de 2010]

REPUBLICA DE COLOMBIA. Ley 137 de 1994. [en línea]

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1994/ley_0137_1994.html [citado el 1 de julio de 2010]

UNIDAD ADMINISTRATIVA DE AERONÁUTICA CIVIL UAEAC [en línea]

http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/normatividad/rac/indice_general [citado el 24 de julio de 2010] p.16.

UNIDAD ADMINISTRATIVA DE AERONÁUTICA CIVIL UAEAC [en línea]

http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/normatividad/convenios/Convenios%20Multilaterales/Convenio%20de%20Chicago [citado el 24 de agosto de 2010]

REPUBLICA DE COLOMBIA. Constitución Política de Colombia [en línea]

http://web.presidencia.gov.co/constitucion/index_06102009.pdf [citado el 1 de julio de 2010]

REPUBLICA DE COLOMBIA. Ley 137 de 1994. [en línea]

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1994/ley_0137_1994.html [citado el 1 de julio de 2010]

"TOMAS RUEDA VARGAS"



054982