



Doctrina Plan Meteoro para las Fuerzas Militares de Colombia

Juan Carlos Guzman Sanchez
Jair Alberto Gómez Galván
Enrique Cortez Romero

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

2007

FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA



TRABAJO DE FUERZA
DOCTRINA PLAN METEORO PARA LAS FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA

Mayor de IM. JUAN CARLOS GUZMAN SANCHEZ
Mayor de IM. JAIR ALBERTO GOMEZ GALVAN
Curso CEM-2007

DIRECTOR
Teniente Coronel EJC Cortez Romero Enrique
Comandante Meteoro EJC

Bogotá DC.
30 de Agosto de 2007

Nota de aceptación:

El jurado del... a...
a...
la...
exposición...
10/11.



Firma del presidente del jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

Este trabajo está dedicado al Ejército y la Armada Nacional como un aporte de sus hombres al beneficio de las Fuerzas.

Este trabajo fue realizado gracias al apoyo de la oficina del Plan meteorológico del Ejército y la Armada Nacional, con el cual esperamos contribuir positivamente a mejorarlo.

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	1
1. JUSTIFICACIÓN	3
2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	5
2.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	5
2.2 OBJETIVO GENERAL	5
2.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	6
3. CREACION PLAN METEORO	7
3.1 ANTECEDENTES	7
3.1.1 Protección de la red vial	8
3.2 PLANES Y ESTRATEGIAS	11
3.2.1 Plan de Seguridad Vial	11
3.2.2 Tramos Críticos	13
3.2.3 Directivas	14
3.3 OBJETIVO Y ALCANCE	15
4. METEORO EN LA ACTUALIDAD	17
4.1 ORGANIZACIÓN ACTUAL DEL PLAN METEORO	19
4.1.1 Organigrama Plan Meteoro	19
4.1.2 Componentes Plan Meteoro	19
4.1.3 Capacidades	21
4.1.4 Limitaciones	21
4.2 PLANES METEORO FF.MM.	22
4.2.1 Ejército.	22
4.2.1.1 Organización Compañía Motorizada	22
4.2.1.2 Pelotón Motorizado	23
4.2.1.3 Pelotón Observación y Reacción	24
4.2.2 Armada.	25
4.2.2.1 Organización Compañía Meteoro	25

4.2.2.2 Organización Personal Compañía Meteoro	25
4.3 UBICACIÓN PLANES METEORO	26
4.3.1 Ejército.	26
4.3.2 Armada	27
4.4 RESULTADOS DE LOS PLANES METEORO	28
4.4.1 Análisis	28
4.4.2 Orden Público	28
4.4.3 Piratería	28
4.4.4 Secuestro	28
5. DOCTRINA PROPUESTA	29
5.1 PERSONAL	29
5.2 INTELIGENCIA	31
5.3 OPERACIONES	32
5.4 ADMINISTRACION Y APOYO LOGISTICO	34
5.5 MATERIAL Y EQUIPO	35
5.5.1 Armada	35
5.5.2 Ejército.	36
5.6 INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO	37
6. CONCLUSIONES	39
6.1 RECOMENDACIONES	40

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. Organigrama Plan Meteoro.	19
Figura 2. Organización compañía motorizada Ejército.	23
Figura 3. Organización pelotón motorizado Ejército.	23
Figura 4. Organización pelotón de observación y reacción Ejército.	24
Figura 5. Organización compañía meteoro Armada.	25
Figura 6. Organización personal compañía meteoro Armada.	25
Figura 7. Ubicación planes meteoro Ejército.	26
Figura 8. Ubicación planes meteoro Armada.	27
Figura 9. Organización compañía motorizada recomendada.	30
Figura 10. Pelotón de observación y reacción recomendado.	34
Figura 11. Material y Equipo Armada.	35
Figura 12. Material y Equipo Ejército.	36

RESUMEN

Título de la investigación:

Doctrina plan meteoro para las FF.MM.

Investigadores:

Mayor de IM. JUAN CARLOS GUZMAN SANCHEZ

Mayor de IM. JAIR ALBERTO GOMEZ GALVAN

Problema Formulado:

¿Cuál debe ser la Doctrina del Plan Meteoro desarrollado por las FFMM?

Objetivo general:

Determinar Doctrina del Plan Meteoro desarrollado por las Fuerzas Militares de Colombia.

Tipo de investigación:

Documental

Síntesis de los resultados encontrados:

La doctrina se plantea en ámbito de Personal, Inteligencia, Operaciones, Logística, Material y Equipo, Instrucción y Entrenamiento.

Conclusiones relevantes:

Es imprescindible la necesidad llevar a cabo la aplicación de esta doctrina.

Palabras clave: (Cinco palabras)

Doctrina base de procedimientos y organización

INTRODUCCIÓN

El propósito esencial de esta investigación es revisar los Planes Meteoro que actualmente se encuentran realizando operaciones a lo largo de las vías nacionales como estrategia de seguridad vial, determinar sus fortalezas y debilidades y posteriormente con la misión que desempeñan establecer la doctrina necesaria que deben regir las unidades motorizadas que las conforman.

Con este trabajo se desarrollará una investigación documental sobre los Planes Meteoro del Ejército y la Armada Nacional, para establecer las relaciones y diferencias actuales en las unidades de estas dos fuerzas respecto al tema, con el fin de analizar la información disponible en su organización y funcionamiento, unificar y determinar la doctrina que se debe aplicar en los Planes Meteoro a nivel de Fuerzas Militares.

En el primer capítulo, se presenta la necesidad que impulso la creación de los planes meteoro en el Ejército y la Armada Nacional, como surge en Colombia el Plan Meteoro como herramienta de la Política de Defensa y Seguridad Democrática, como un programa de Protección de la red vial, para proteger a los ciudadanos y la infraestructura de la Nación contra los ataques de los grupos narcoterroristas.

En el segundo capítulo, se muestra como están los planes meteoro en la actualidad, su misión, organización funciones y capacidades, además de las diferencias que existen entre las dos fuerzas en este tipo de unidades, aunque cumpliendo la misma misión.

En el tercer capítulo, se establecen las recomendaciones en cuanto a estandarización y doctrina para mejorar y optimizar los procedimientos actuales que se están desarrollando en las unidades motorizadas de los planes meteoro a nivel de las Fuerzas Militares.

Este documento es un aporte a las Fuerzas Militares ya que se investigo un problema actual doctrinario, que puede conllevar a fallas operacionales e inconvenientes judiciales a las unidades, pues se carece de un sustento jurídico como es la doctrina y genera un impacto positivo en nuestros hombres que sabrán lo que tienen que hacer cuando estén integrados a una unidad de este tipo.

El objetivo de este trabajo es generar la doctrina que permita la organización y el empleo de Unidades Fundamentales Motorizadas en misiones de control de vías de comunicación para garantizar la seguridad y minimizar las acciones terroristas en las principales vías nacionales.

1. JUSTIFICACIÓN

Dada la latente amenaza terrorista que se presentaba con suficiente capacidad de refuerzo y concentración para bloquear las principales vías nacionales en el 2002, era necesario mantener un sistema adecuado de protección de las mismas, para coadyuvar en la misión que cumple la Policía Nacional, mediante la Policía de Carreteras, de garantizar la libre movilización de la población civil en los más importantes ejes viales nacionales, conocidos también como red primaria nacional.

El Gobierno Nacional decide garantizar las condiciones de seguridad que permitan el libre movimiento por las principales troncales del país, a través de una Estrategia Integral de Seguridad en Carreteras. La Estrategia se basa en la acción coordinada de las instituciones del Estado, en particular del Ministerio de Defensa, el Ministerio de Transporte y la Fiscalía General de la Nación, con la cooperación activa de la ciudadanía. De esta manera, se contrarrestarán las amenazas de las organizaciones armadas ilegales y de la delincuencia común sobre las carreteras del país

Para cumplir con esta estrategia del Estado, el Ministerio de Defensa crea el Plan Meteoro, el cual es un proyecto conformado por compañías motorizadas del Ejército y la Armada Nacional. Su función es responder, de manera inmediata, a las alarmas generadas por los sistemas de monitoreo vehicular y aéreo y por las informaciones de la Red de Cooperación Ciudadana.

¿Por qué se debe realizar este estudio?

- Se están realizando operaciones con los planes meteoro desde su creación en el 2002 y no se cuenta con un documento específico para ello, exceptuando las órdenes de operaciones que se emiten.

- Es de imperiosa necesidad tener doctrina para que los comandantes de estas unidades y los integrantes de los planes meteoro conozcan de sus capacidades, funciones y tipos de maniobras u operaciones
- La doctrina es la base legal y fundamento para los procedimientos a desarrollar.
- Las Fuerzas Militares tienen planes Meteoro en las guarniciones que tienen responsabilidad sobre las principales vías del país, y cada plan tiene diferencias en cuanto a su organización y equipo, con este estudio se busca estandarizar todos los planes Meteoro.

¿Para qué se debe realizar?

- Para resolver el problema actual de ausencia de un documento que establezca doctrina para los planes Meteoro de las Fuerzas Militares.
- Para estandarizar la organización, funciones, capacidades y operaciones.
- Se optimizara los recursos que están siendo utilizados desde el 2002, mejorando la eficiencia y resultados
- Para que los comandantes a todo nivel tengan una guía donde encontrar las capacidades y tipo de operaciones que pueden realizar con los planes Meteoro.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

- Las FFMM crearon los planes meteoro para darle seguridad a las vías terrestres colombianas para contrarrestar el accionar delictivo de los grupos terroristas, estos planes están en ejecución desde el 2002.
- En todo ese tiempo no se ha escrito doctrina para unificar la organización, procedimientos y utilización de las unidades motorizadas de los planes meteoro.
- Se necesita generar doctrina que permita la organización y el empleo de Unidades Fundamentales Motorizadas en misiones de control de vías de comunicación para garantizar la seguridad y minimizar las acciones terroristas en las principales vías nacionales.
- Como se encuentran operando las unidades de los Planes Meteoro, existe la posibilidad que sean organizaciones temporales y principalmente sin un soporte jurídico.

2.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuál debe ser la Doctrina del Plan Meteoro desarrollado por las FFMM?

2.2 OBJETIVO GENERAL

Determinar la Doctrina del Plan Meteoro desarrollado por las FFMM.

2.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

2.3.1. Recopilar la información acerca del plan Meteoro desarrollado por las FFMM.

2.3.2. Identificar y analizar los procedimientos y estados actuales de los planes Meteoro del Ejército y Armada Nacional.

2.3.3. Proponer la doctrina para estandarizar el plan Meteoro de las FF.MM.

3. CREACIÓN PLAN METEORO

La Política de Defensa y Seguridad Democrática de Colombia, es el documento mediante el cual, el Gobierno Nacional traza las líneas básicas de la Seguridad Democrática para 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.

La Política de Defensa y Seguridad Democrática es una política de Estado de largo plazo, que se desarrollará en coordinación con todas las entidades del Gobierno y las demás ramas del poder.

La verdadera seguridad depende no sólo de la capacidad de la Fuerza Pública de ejercer el poder coercitivo del Estado, sino también de la capacidad del poder judicial de garantizar la pronta y cumplida administración de justicia, así como del Gobierno de cumplir con las responsabilidades constitucionales del Estado y del Congreso de legislar teniendo presente la seguridad como el bien común por excelencia de toda la sociedad.

De este documento se desprenden las directrices generales que seguirán, en la elaboración de sus respectivos planes y estrategias, la Fuerza Pública, todos los ministerios y demás entidades del Gobierno.¹

3.1 ANTECEDENTES

En La Política de Defensa y Seguridad Democrática, Parte IV. Se establecen seis líneas de acción que son las políticas que traza el Gobierno para alcanzar los objetivos estratégicos.

¹ Política de Defensa y Seguridad Democrática, Presidencia de la República .Ministerio de Defensa, pág. 12.

Todas las líneas de acción contribuyen al cumplimiento de cada uno de los objetivos: una de esas líneas es *proteger a los ciudadanos y la infraestructura de la Nación*, la cual uno de sus puntos contiene:

3.1.1 Protección de la red vial.

El Gobierno Nacional garantizará las condiciones de seguridad que permitan el libre movimiento por las principales troncales del país, a través de una Estrategia Integral de Seguridad en Carreteras.

La Estrategia se basa en la acción coordinada de las instituciones del Estado, en particular del Ministerio de Defensa, el Ministerio de Transporte y la Fiscalía General de la Nación, con la cooperación activa de la ciudadanía. De esta manera, se contrarrestarán las amenazas de las organizaciones armadas ilegales y de la delincuencia común sobre las carreteras del país. La Estrategia Integral de Seguridad en Carreteras tiene cuatro componentes principales²:

- **El monitoreo del tránsito de vehículos por las carreteras nacionales.**
- **La implementación de acciones de reacción e intervención de la fuerza policial y militar.**
- **La participación de la Fiscalía General de la Nación en unidades móviles que permitan procedimientos expeditos para la judicialización de quienes atenten contra la seguridad y libertad de los ciudadanos en las carreteras del país.**

² Misión del programa de Seguridad Carreteras Nacionales, Ministerio de Transporte, 2002.

- **La coordinación de la cooperación ciudadana con las autoridades para la vigilancia de las carreteras.**

Para el desarrollo de estos componentes se implementarán los siguientes programas³:

- *Centro de Información Estratégico Vial:* centralizará la información a nivel nacional, para responder en forma eficiente y oportuna a las amenazas a la seguridad vial, y coordinará las intervenciones de las diferentes instituciones del Estado involucradas en la Estrategia de Seguridad de Carreteras.
- *Sistema de Monitoreo de Carreteras:* apoyará las labores de inteligencia para prevenir delitos en la red vial nacional. Enviará la información recogida al Centro de Información Estratégica Vial, para tener una reacción oportuna.
- **Plan Meteoro: coordinará las compañías motorizadas del Ejército Nacional para apoyar el control vial.**
- *Unidades Judiciales:* apoyarán a la Fuerza Pública en la realización de retenes de control, aprehensión de personas, inmovilización de vehículos y retención de mercancías ilegales, mediante la acción inmediata de judicialización de los diferentes delitos que ocurran en la red vial nacional.
- *Sistema de Control en Estaciones de Peaje:* llevará el control de peajes en todas las salidas de las ciudades de vehículos y personas que transiten en la red vial nacional.
- *Monitoreo Aéreo:* apoyará a las unidades terrestres en la vigilancia y monitoreo de las carreteras, suministrando información a las unidades en tierra en forma oportuna sobre la presencia de irregularidades en las vías del país.

³ Funciones Programa Seguridad Carreteras Nacionales, Ministerio de Transporte, año 2002.

- *Centros Integrados de Seguridad Vial*: facilitarán la judicialización de personas, el control de vehículos y carga ubicados en zonas de especial importancia para el país donde se presente un alto índice de inseguridad y contrabando.
- ***Guardianes de la Vía***: aumentarán la presencia de la Fuerza Pública con escuadrones motorizados que harán un control permanente de la red vial nacional.
- *Redes de Cooperación Ciudadana*: colaborarán con las autoridades en desarrollo de sus deberes cívicos y del principio de solidaridad. Brindarán información sobre las irregularidades que se presenten en las carreteras nacionales⁴:

En Colombia el Plan Meteoro de la Política de Defensa y Seguridad Democrática se crea como un programa de Protección de la red vial para proteger a los ciudadanos y la infraestructura de la Nación.

Mediante la base de datos que maneja la policía de carreteras se puede verificar Las acciones terroristas que se venían desarrollando durante los años 1999 - 2000 - 2001 en las principales vías del país, las cuales confirman la intención de los diferentes grupos terroristas de bloquear el libre tránsito vehicular sobre las principales vías nacionales.⁵

Dada la latente amenaza terrorista que se presentaba con suficiente capacidad de refuerzo y concentración para bloquear las principales vías nacionales, era necesario mantener un sistema adecuado de protección de las mismas, para

⁴ Política de defensa y seguridad democrática, Republica de Colombia, Pág. 59.

⁵ Direccionamiento Estrategico. [www. snportal.policia.gov.co:7777/portal/page?_](http://www.snportal.policia.gov.co:7777/portal/page?_)

coadyuvar en la misión que cumple la Policía Nacional, de garantizar la libre movilización de la población civil en los más importantes ejes viales nacionales.

Como política de seguridad, el Gobierno dispuso que la Fuerza Pública trabaje en forma integrada aunando esfuerzos encaminados al reforzamiento de la seguridad en determinadas zonas de mayor afectación en la malla vial, como son Antioquia, Bolívar, Caldas, Casanare, Cauca, Nariño y Sucre entre otros.

3.2. PLANES Y ESTRATEGIAS

3.2.1 Plan de Seguridad Vial

El Gobierno diseñó el “Plan de Seguridad Vial” que tiene como objetivo garantizar a los usuarios de las vías, una infraestructura integralmente segura, que facilite el desarrollo competitivo del país.

Para su ejecución, este Plan cuenta con un comité Intersectorial conformado por los Ministerios de Defensa, del Interior y de Justicia, Transporte, Protección Social y el Instituto Nacional de Vías.

Su función principal es la de diseñar estrategias de prevención y reacción frente a situaciones que afecten la seguridad en las carreteras.

Por lo anterior, es que el 11 de Enero de 2002, se acordó celebrar entre el Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías y el Ministerio de Defensa

Nacional el Convenio de Cooperación Interinstitucional 0002, el cual se regiría por la Ley 80 de 1993 en donde se considera necesario⁶:

- 1) Desarrollar estrategias y acciones tendientes a coadyuvar la libre y tranquila circulación por las carreteras de la Red Vial Nacional.
- 2) Disponer de un Plan integral de vigilancia que incluye un importante fortalecimiento de la Policía de Carreteras, con el apoyo de otras Direcciones Especializadas del Ministerio de Defensa Nacional.
- 3) Apoyar logísticamente la implementación de un programa de seguridad vial.

Dicho convenio tendría un plazo de cinco (5) años en el cual se fortalecería con recursos financieros, logísticos al Ejército, la Armada y la Policía de Carreteras, para el mejoramiento de la seguridad vial.⁷

El comité intersectorial por medio de la acción integrada de los organismos del estado con una activa y organizada cooperación ciudadana, diseñó una Estrategia Integral de Seguridad en Carreteras, que busca garantizar las condiciones de seguridad del tránsito vehicular y del transporte de carga y pasajeros por las carreteras del país.

La Estrategia Integral en Carreteras, tiene como componentes principales:

- El monitoreo del tránsito de vehículos por las carreteras nacionales.
- La implementación de acciones de reacción e intervención de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional.

⁶ Convenio de Cooperación Interinstitucional MDN-MT-INVIAS No 0002.

⁷ Fuente: Ministerio de Defensa

- La organización de la cooperación ciudadana con las autoridades para la vigilancia de las carreteras.⁸

Para cumplir con esta estrategia del Estado, el Ministerio de Defensa crea el Plan Meteoro, el cual es un proyecto conformado por compañías motorizadas del Ejército y la Armada Nacional. Su función es responder, de manera inmediata, a las alarmas generadas por los sistemas de monitoreo vehicular y aéreo y por las informaciones de la Red de Cooperación Ciudadana.⁹

3.2.2 Tramos Críticos

En desarrollo de la Estrategia Integral de Seguridad en Carreteras” y en aras de recuperar y garantizar la seguridad en determinados sectores de las carreteras principales consideradas como tramos críticos.

El ministerio de Defensa elaboró la Directiva Ministerial No. 012 del 30 de Junio de 2004, mediante la cual se asignan áreas de responsabilidad de la seguridad de tramos críticos en las carreteras nacionales al Ejército Nacional, Armada Nacional y Policía Nacional.¹⁰

La asignación de la responsabilidad de dichos tramos responde a la coordinación hecha por el Ministerio de Defensa, a través del jefe de operaciones del Ejército Nacional, los Comandantes de División, el jefe de operaciones de la Armada Nacional, la dirección operativa de la Policía Nacional, los Comandantes de Departamento de Policía y el Comandante de Policía de Carreteras.

⁸ Política de Defensa y Seguridad Democrática - Parte IV. Líneas De Acción.

⁹ http://www.presidencia.gov.co/prensa_new/sne/2002/octubre/31/09102002.htm, Mindefensa garantiza seguridad vial.

¹⁰ Directiva Ministerial de Defensa No 012, 30 de Junio, 2004.

Estos tramos los cuales se consideraban como críticos son¹¹ :

- Antioquia.
- Atlántico
- Bolívar
- Boyacá.
- Caldas.
- Casanare.
- Cauca.
- Cesar.
- Cundinamarca.
- Guajira.
- Huila.
- Magdalena.
- Meta.
- Nariño.
- Norte de Santander.
- Quindío.
- Santander.
- Sucre.
- Cali.
- Valle del Cauca

¹¹ Fuente: Dirección Operativa No 321, Policía de Carreteras, año 2004

3.2.3. Directivas

El Ministerio de Defensa como parte del comité Intersectorial del Plan de Seguridad Vial del gobierno, dentro de la Estrategia Integral de Seguridad en Carreteras, elaboro la Directiva 012 donde se asignan las áreas de responsabilidad de seguridad de tramos críticos en las carreteras nacionales.

El Comando de la Armada Nacional con la Directiva Ministerial, elaboro las Directivas Operacionales; 2270/CARMA-JONA-EMNM3-382 Septiembre 2002 “Plan Meteoro, cubrimiento red vial nacional”. 1513/SECAR-JONA-DIONA Agosto 2004 “Tramos críticos carreteras nacionales”. 2010/JONA-JEMN-EMNM3 Marzo 2003 “Seguridad y Control Vial” 2586 CARMA-CIMAR del 17 de Diciembre de 2004 “Planes Meteoro y su empleo operacional”.

Las Compañías Motorizadas de Control Vial “METEORO” fueron creadas en el Ejército Nacional mediante Directiva Transitoria 47377/CEDE3-OR-380 del 5 de Marzo de 2003, con el fin de coadyuvar a la misión que cumple la Policía Nacional, la cual consistía en mejorar los niveles de seguridad de la red vial nacional.

La Armada Nacional a través de la Infantería de Marina en el mes de Junio del 2003 crea la Coordinación del Plan Meteoro con sede en el Ministerio de Transporte, con el propósito de realizar las coordinaciones que llevarían a conformar las Compañías Meteoro las cuales serian Unidades Tácticas conformadas para el control y seguridad de las Vías y contarían con vehículos con protección balística y grupos de exploración que a través de una doctrina operarían sobre las vías y garantizarían la libre movilidad de la población Colombiana y sus recursos.

Durante el transcurso del año 2004 la Coordinación del plan Meteoro presentó las necesidades para la creación de las Compañías ante el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías, las cuales se crearon el 12 de Diciembre de 2004.

3.3. PROPÓSITO Y ALCANCE

- El propósito esencial de este trabajo es generar doctrina que permita la organización y el empleo de Unidades Fundamentales Motorizadas en misiones de control de vías de comunicación para garantizar la seguridad y minimizar las acciones terroristas en las principales vías nacionales.
- Emitir procedimientos y normas para el desarrollo de las misiones de control de vías.
- Su alcance abarca tanto a los Comandantes de División y Brigada, de donde son orgánicas las Unidades Motorizadas, como a los Comandantes de Compañía y Pelotón para la ejecución de las diferentes misiones.
- La finalidad de las Compañías Motorizadas de Control Vial es lograr que los Comandantes en todos los niveles, analicen, planeen, organicen y la utilicen como unidad garante de la seguridad de la red vial Nacional en beneficio del orden social y económico del País.

Es de anotar que el empleo de la Compañía Motorizada de Control Vial, está supeditado a la flexibilidad que se desprenda de cada situación táctica sobre el eje vial nacional, puesto que es importante enfatizar en que esta Unidad no puede entrar en combates decisivos, toda vez que su espacio de maniobra es muy reducido, debiéndose establecer prioridades de fuego y apoyo aéreos para cualquier eventualidad, basados en el poder relativo de combate.

4. METEORO EN LA ACTUALIDAD

La finalidad del plan meteoro fue crear Unidades Motorizadas de nivel compañía para desarrollar operaciones ofensivas antiterroristas en las principales vías nacionales.

Por lo cual el Comando de las Fuerzas Militares toma la decisión de asignar Compañías Motorizadas de Seguridad Vial a las Unidades Operativas Mayores para empleo en su respectiva jurisdicción (9 Compañías).

Activación de dos compañías motorizadas de Infantería de Marina asignadas a cada Brigada (Atlántico- Pacífico)

Las consideraciones que tiene en cuenta este plan son; continuidad del programa de seguridad en carreteras nacionales, fortalecimiento compañías de control vial en tramos críticos, apertura 24 horas de las troncales, apertura del tratado de libre comercio, incremento de la inversión nacional e internacional y territorialidad.

La misión de este plan es que el Ejército Nacional y la Armada Nacional en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías coadyuven en la misión que cumple la Policía Nacional, para aumentar los niveles de seguridad y proteger a la población civil y los recursos que se movilizan por las carreteras nacionales.

El Ejército Nacional dentro de su Plan de Reestructuración, ha efectuado los ajustes necesarios para organizar unidades especiales que coadyuven en la misión que tiene la Policía y la Armada Nacional, para proteger áreas críticas de la red vial Nacional, donde las diferentes ONT realizan acciones terroristas, interrumpiendo la libre movilización de la población civil y sus recursos.

Con esta situación vio la necesidad el Ejército Nacional, de incrementar su poder de combate para afrontar la amenaza que originan las ONT en los principales ejes viales del país.

Por tal motivo se crearon unidades motorizadas a nivel compañía Divisionarias mediante el Convenio Interinstitucional de Cooperación 002 del 11 de Enero de 2002 celebrado entre el Ministerio de Defensa Nacional, Ministerio de Transporte el Instituto Nacional de Vías, para desarrollar operaciones ofensivas antiterroristas en las principales vías Nacionales.

Por otra parte, se están completando dos compañías motorizadas de Infantería de Marina para desarrollar operaciones ofensivas en las principales Vías de la jurisdicción asignada, las cuales son orgánicas de:

Primera Brigada de IM (Atlántico) 314 Km.

Segunda Brigada de IM (Pacífico) 270 Km

El Plan Meteoro de la Armada Nacional estaría conformado por:

Componentes Plan Meteoro ARC

Sistema de Monitoreo (Equipo de observación y alerta)

Componente vehículos blindados (Equipo de reacción)

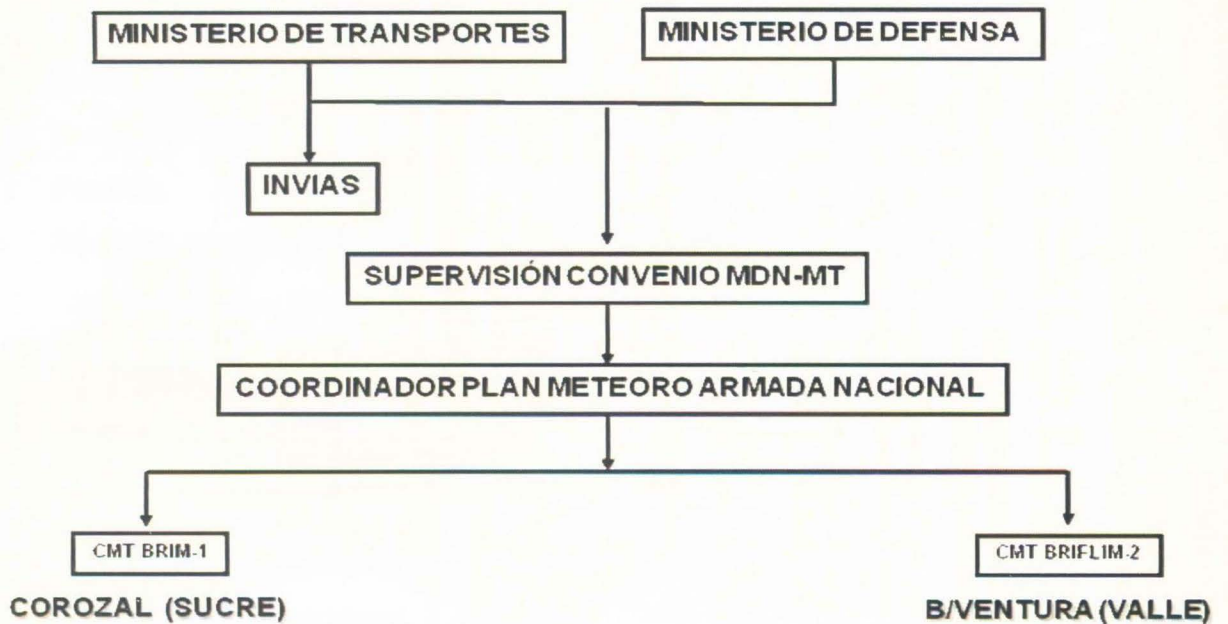
Componente apoyo (Sección de ASPC)

El objetivo principal es generar doctrina que permita la organización y el empleo de Unidades Fundamentales Motorizadas en misiones de control de vías de comunicación para garantizar la seguridad y minimizar las acciones terroristas en las principales vías nacionales.

4.1. ORGANIZACIÓN ACTUAL DEL PLAN METEORO.

4.1.1 Organigrama Plan Meteoro¹²

Figura1.



4.1.2 Componentes del Plan Meteoro.

Componente militar:

4 VEHÍCULOS 1 ¼ DE TONELADA

- Afustes M-60 ò .30.
- Blindados.

¹² Fuentes: Armada Nacional, organización Plan Meteoro, 07 Sep., 2004.

- Suspensión reforzada.
- Vehículos en óptimas condiciones mecánicas.
- Partida de combustible, mantenimiento y repuestos para el año.

28 REOS M35-A2

- Blindados
- 04 vehículos por compañía.
- Sistema de amortiguación reforzado.
- Rediseño de afustes, protectores de vidrios y farolas, cambio de chapas en puertas.
- Partidas para combustible, mantenimiento y repuestos para el año.

Prototipo especial

TRACTOCAMION

- Consta de (1) cabezote y (1) contenedor blindado.
- Dos ametralladoras en torretas operadas hidráulicamente.
- Capacidad, 25 hombres.
- Radio VRC- 745 para enlace.
- Cuatro videocámaras y monitores - aire acondicionado – asientos reclinables - baño – VHS – Equipo de sonido.
- Dotadas de sistema de rastreo satelital.

Suministros y mantenimiento componente Mintransporte.

- Vehículos en comodato al Comando del Ejército.
- Combustibles, grasas, lubricantes con vales prepagos.
- Legalización acuerdo señal satélite y odómetro.

- Mantenimiento correctivo, en talleres autorizados, previo informe y fotografías enviadas al Ministerio de Transporte.
- Parque automotor asegurado por Colpatria.

Componente civil de monitoreo

VEHÍCULOS PARTICULARES

- Sistema AVL para ubicación 24 Horas.
- Botón de alarma.
- Pantalla georeferenciada en el CIEV
- Equipos Avantel
- Mantenimiento preventivo y correctivo, suministro de combustible.

4.1.3 Capacidades

- Apoyo de fuego a unidades de maniobra cercanas a la vía.
- Seguridad transitoria a puntos críticos.
- Conducir misiones de reconocimiento.
- Conducir misiones de Control Militar de ruta.
- Conducir misiones de seguridad y protección de columnas motorizadas.
- Neutralización de retenes ilegales.

4.1.4 Limitaciones.

- Velocidad máxima de desplazamiento de 60 kilómetros por hora durante el día; en la noche de 40 Km. por hora. En condiciones de neblina o visibilidad limitada de 30 Km. por hora o suspensión completa del movimiento.
- Observación limitada en desplazamientos bajo situaciones tácticas.
- No se puede comprometer en combate decisivo saliendo de la vía o en profundidad.
- No tiene capacidad antitanque.
- Maniobra hasta el alcance de las armas de tiro rasante.
- Se usa en vías Nacionales Nivel 1, dependiendo del estado de las mismas, no se debe utilizar en vías secundarias.
- Su empleo está supeditado al apoyo mutuo de los componentes. (La Compañía Motorizada cumple misiones como un todo).
- Desarrollar operaciones como un todo.
- No se puede emplear en operaciones en profundidad.

4.2 PLANES METEORO FF.MM.

A continuación se describe la organización del Plan Meteoro de:

4.2.1 Ejército.¹³

4.2.1.1 Organización compañía motorizada¹⁴

La compañía motorizada se encuentra organizada a:

- Dos pelotones motorizados.
- Un pelotón de observación y reacción (POR)

¹³ Fuentes: Ejército Nacional, Plan Meteoro, Directiva Operacional No001, CMT-JEOPE.

¹⁴ Tabla de organización y equipo, Plan Meteoro, EJC, año 2002.

Esta es la organización de la Compañía Motorizada para el control vial.

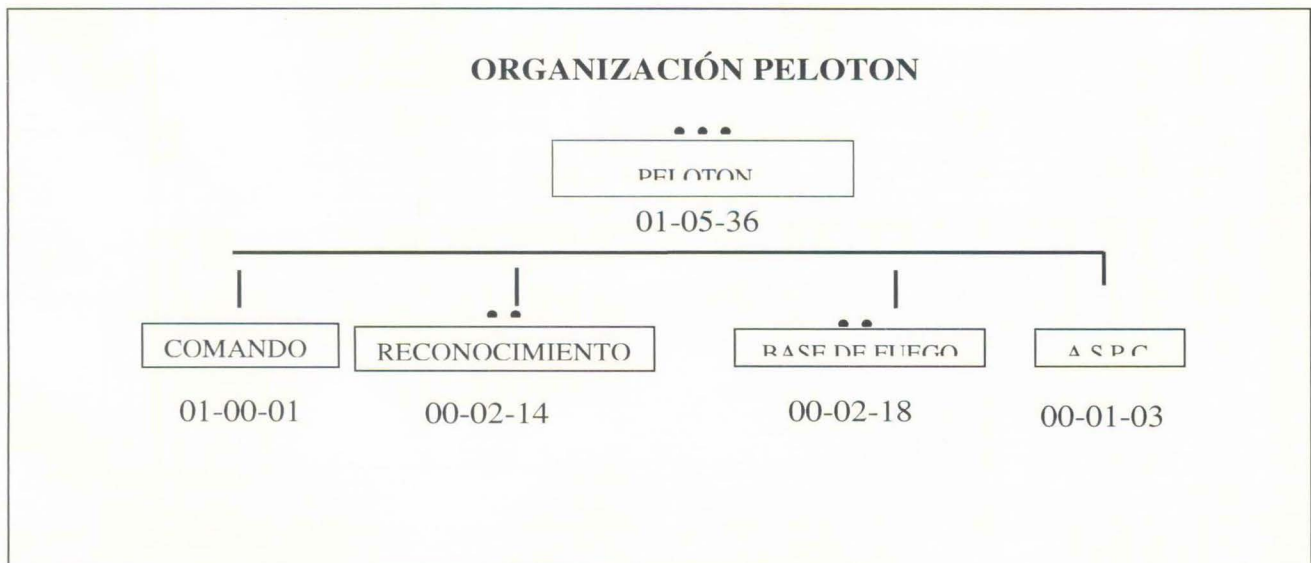
Figura2



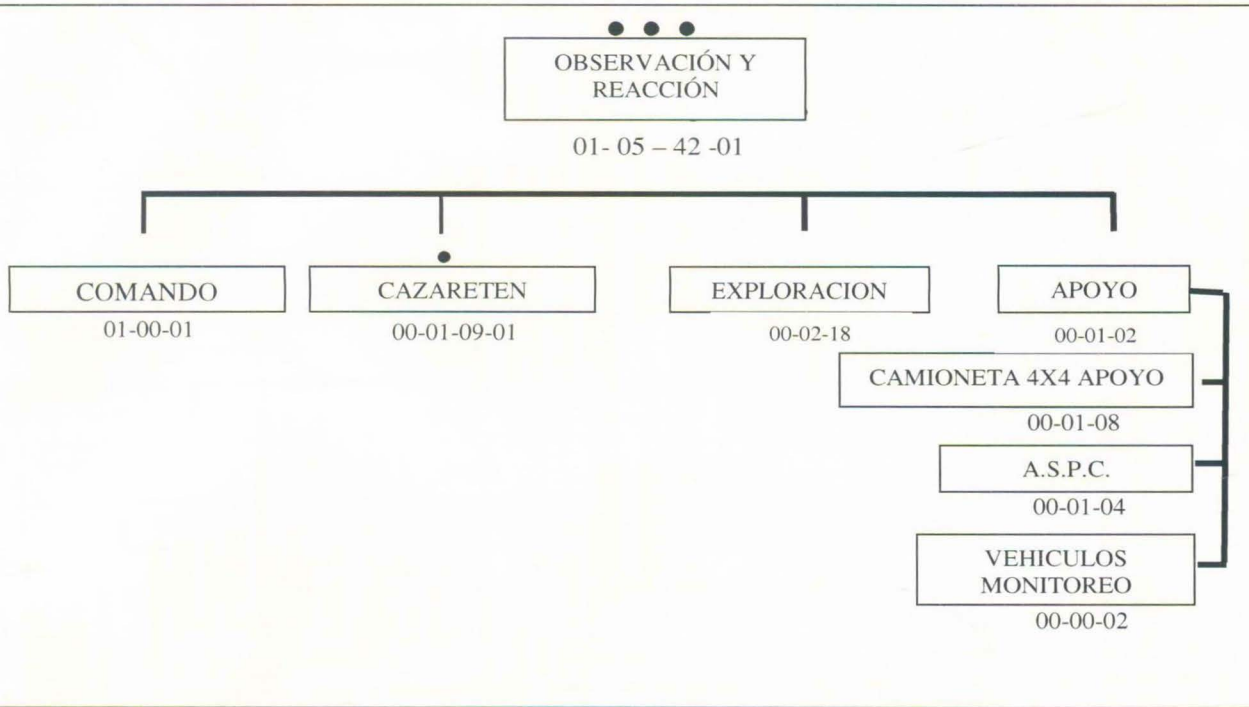
4.2.1.2 Pelotón Motorizado.

Cada compañía cuenta con cuatro pelotones, los cuales están conformados de la siguiente manera:

Figura 3



4.2.1.3 Pelotón Observación y Reacción.
Figura 4.

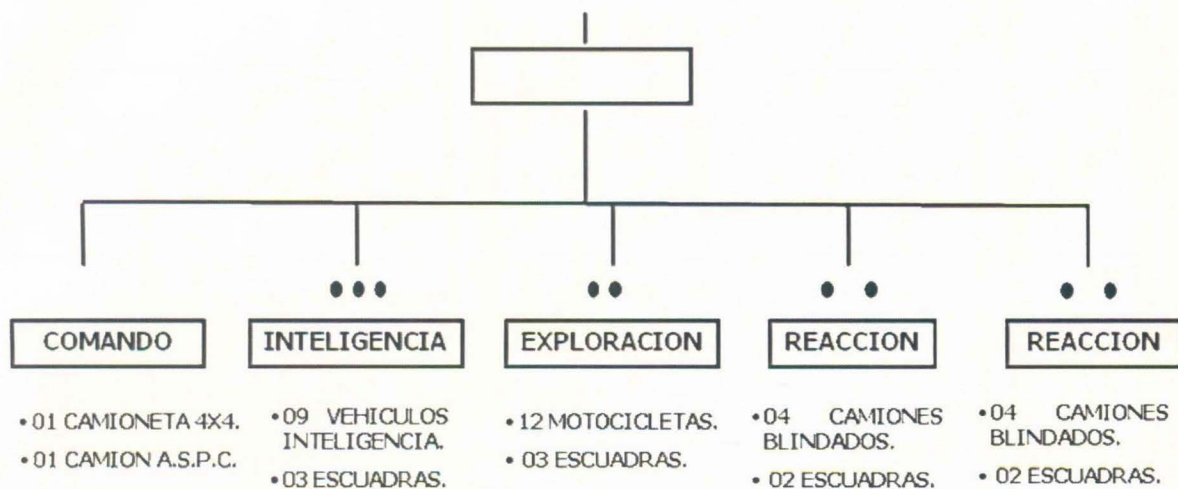


El Plan Meteoro de la Armada Nacional, en la actualidad, esta conformado así:

4.2.2 Armada.¹⁵

4.2.2.1 Organización compañía meteoro.

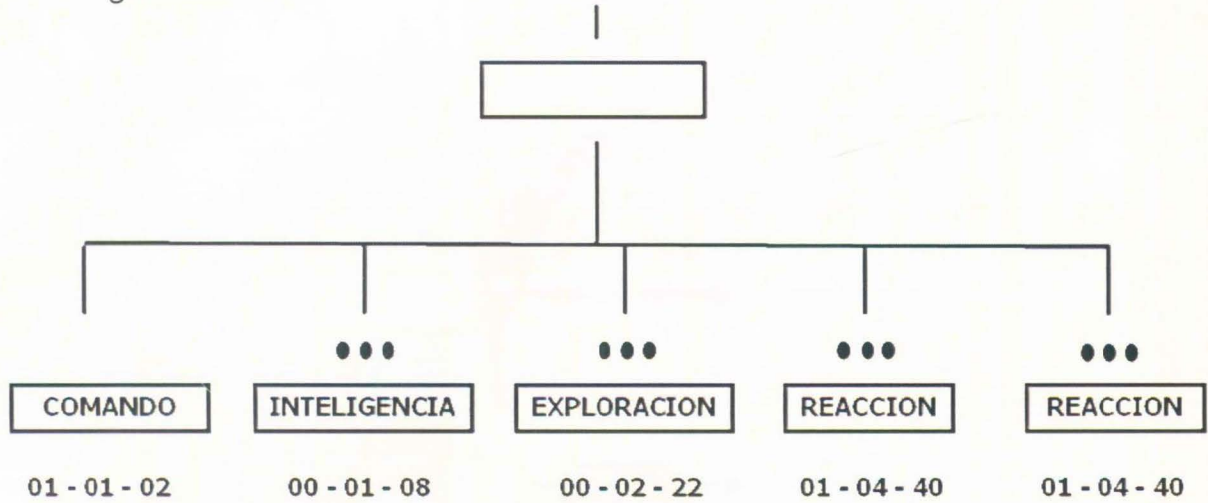
Figura 5.



¹⁵ Fuentes: Armada Nacional, oficina plan meteoro, Organización T.O.E, año 2004.

4.2.2.2 Organización personal compañía meteoro

Figura 6.

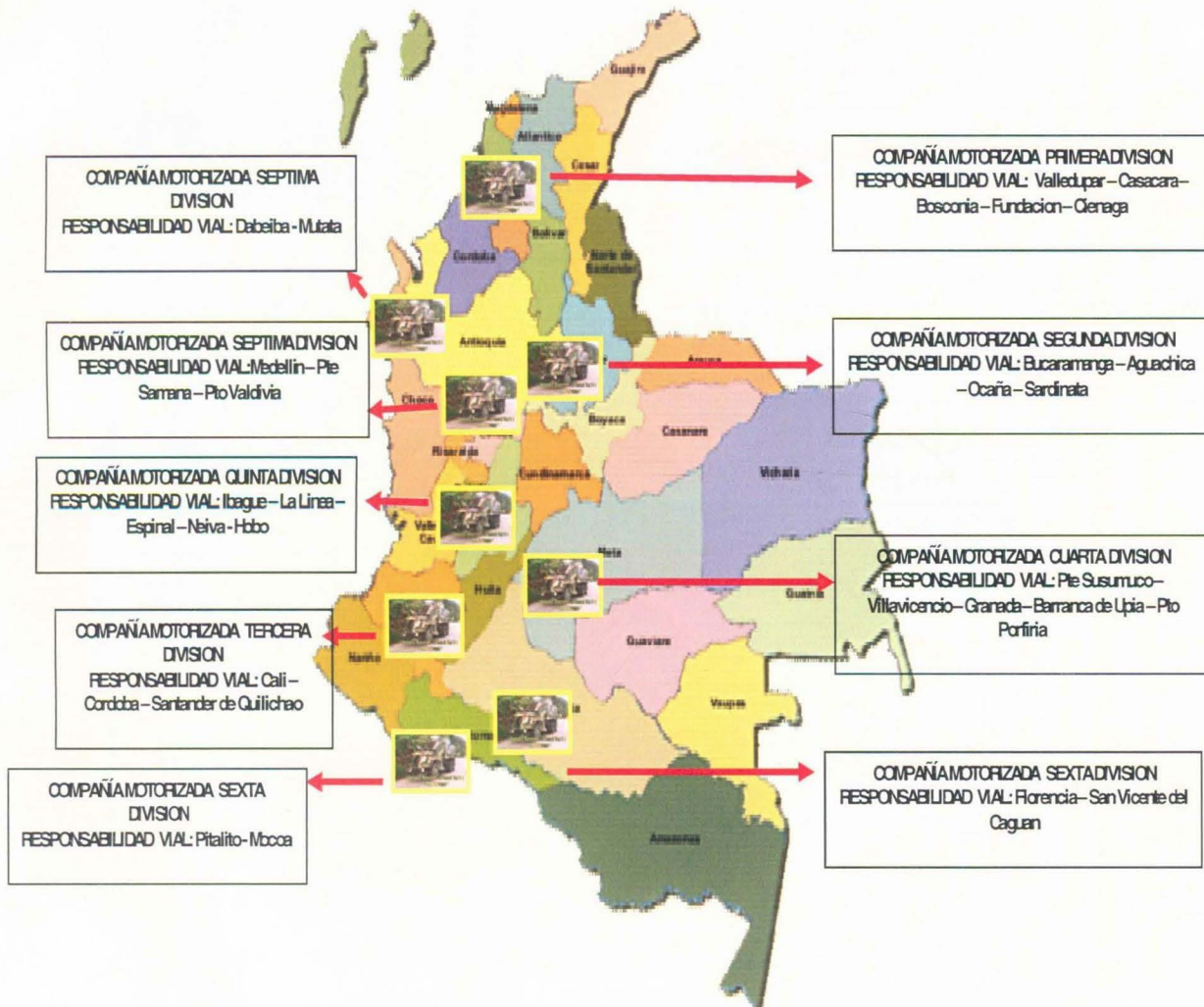


TOTAL EFECTIVOS: 03 - 12 - 112

4.3 UBICACIÓN PLANES METEORO

4.3.1 Ejército.

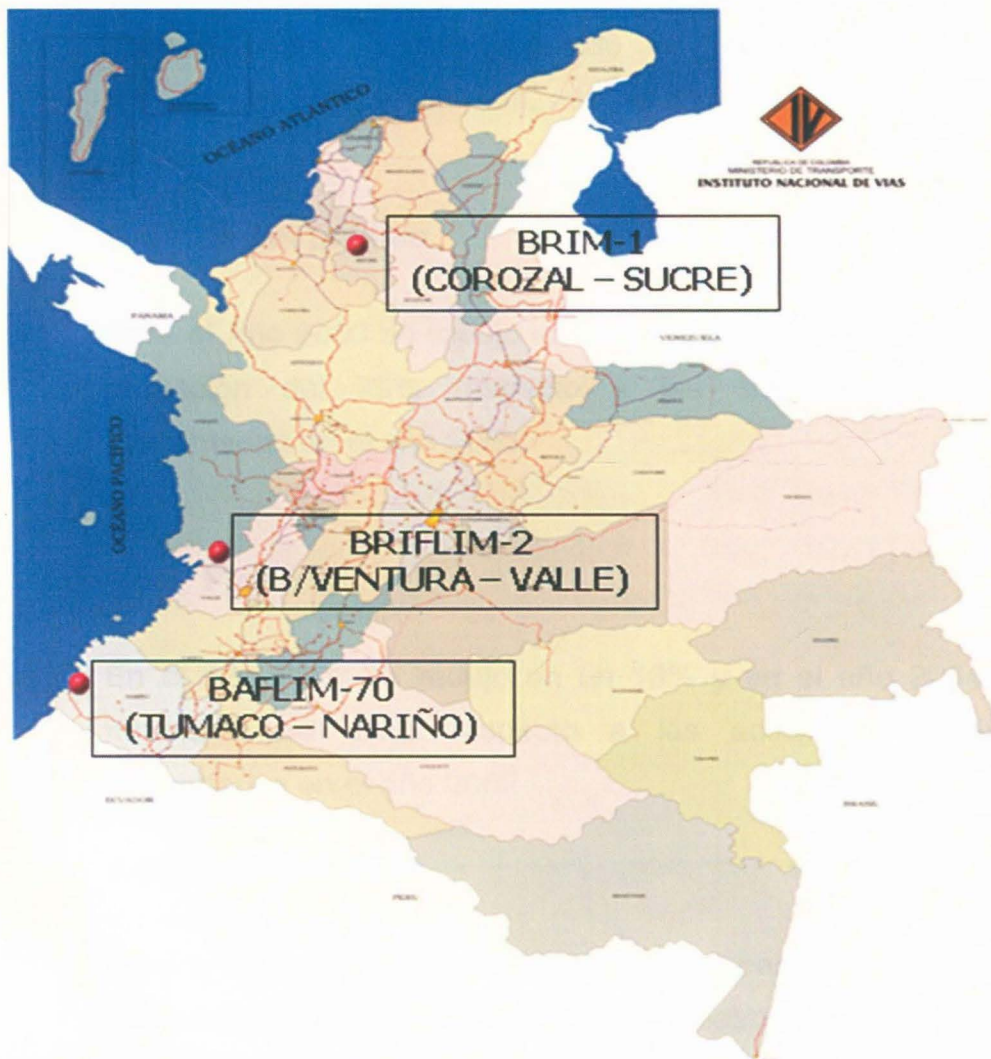
Figura 7.



En este mapa se puede observar la ubicación de las nueve compañías motorizadas del Ejército Nacional.

4.3.2 Armada.

Figura 8.



Jurisdicción de la Armada Nacional donde operan las dos compañías motorizadas de la Infantería de Marina.

4.4 RESULTADOS DE LOS PLANES METEORO.¹⁶

4.4.1 Análisis:

Con la creación del plan meteoro y plan de monitoreo vial, se puede observar que se han reducido los atentados terroristas, secuestros, extorsiones, bloqueo de vías, retenes ilegales y piratería terrestre.

4.4.2 Orden público.

Para el Año 2003 se redujo en un 41% y para el año 2004 se alcanzó una reducción del 79% respecto a las alteraciones de orden público presentadas en el año 2002

4.4.3 Piratería

En el Año 2003 se redujo en un 13% y en el año 2004 se alcanzó una reducción del 84% respecto a las acciones de piratería terrestre presentadas en el año 2002

4.4.4 Secuestro

Para el Año 2003 se redujo en un 64% y para el año 2004 se alcanzó una reducción del 89% respecto a los secuestros presentadas en el año 2002. Como se puede apreciar esto se debe a los movimientos y operaciones que vienen realizando las Compañías Motorizadas de control vial, evidenciando un cubrimiento integral de las vías Nacionales en jurisdicción de las Unidades Operativas Mayores.

¹⁶ Datos de orden publico, piratería y secuestro, informe anual, años 2002, 2003,2004, MDN.

5. DOCTRINA PROPUESTA

5.1 PERSONAL.

Las compañías motorizadas deben ser conformadas con personal de soldados o infantes de marina profesionales para garantizar al máximo la continuidad en la unidad de Control Vial y de los cuadros que reciben el entrenamiento inicial.

Se debe buscar ubicar hombres con excelente conducta, experimentados en el campo de combate para facilitar una efectiva organización de la unidad.

Se deben buscar entre los soldados los operadores de moto y conductores de camión, deben ser personas que certifiquen experiencia en la conducción de estos vehículos por lo que la operación del parque automotor requiere hombres idóneos.

La compañía opera en la jurisdicción de las Brigadas, el personal de oficiales, suboficiales y soldados profesionales se requiere que sean orgánicos de la misma unidad, para que faciliten la administración de personal.

La compañía debe de salir como un todo para disfrutar los planes de moral y bienestar.

Es necesario tramitar con oportunidad el nombramiento del conductor principal y auxiliar del tracto camión, dos por vehículo, su selección debe obedecer a un examen que certifique su idoneidad profesional, habilidad y

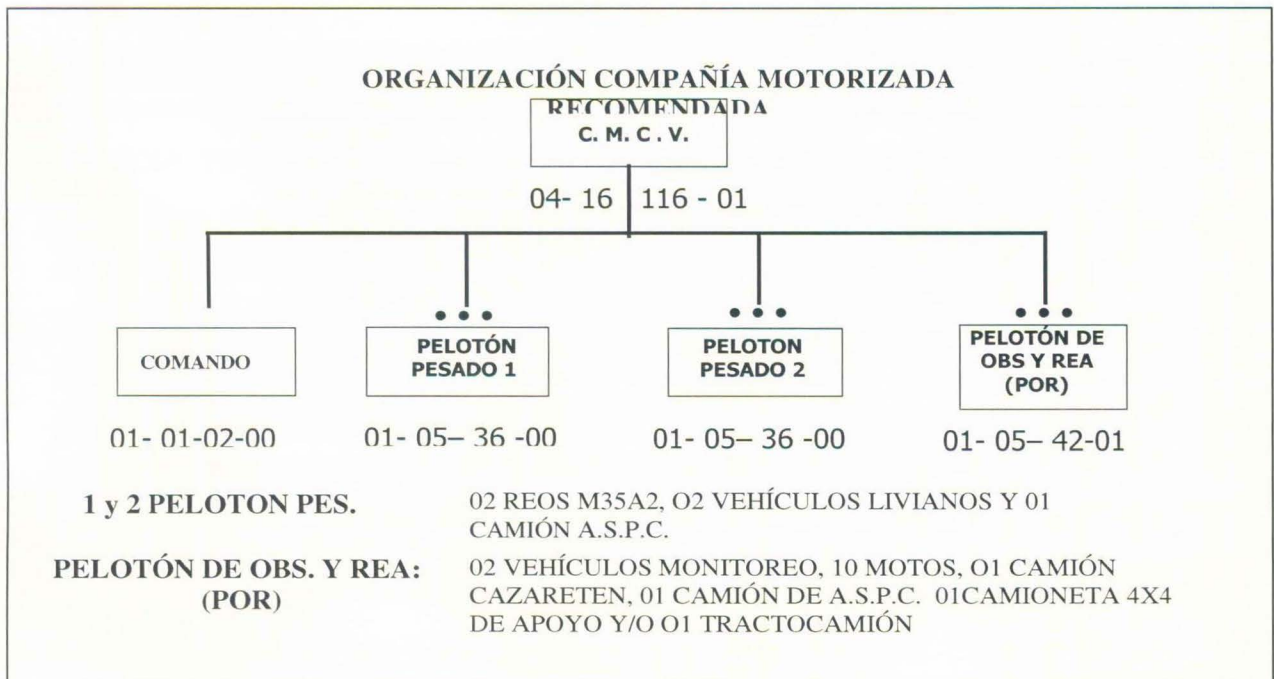
destreza puesto van a tener bajo su responsabilidad la vida del personal de tropa y es indispensable responsabilizar a un individuo de la operación de los costosos accesorios que componen el contenedor.

Estandarizar la organización del personal de las compañías de los planes meteorológico de la Armada y el Ejército ya que actualmente hay una diferencia de 10 hombres más en la organización de una con respecto a la otra.

La organización de la Armada acuerdo TOE es de 03 Oficiales, 12 Suboficiales y 112 Infantes de Marina Profesionales (03-12-112) para un total de 127 hombres.

En el Ejército la organización TOE es de 04 Oficiales, 16 Suboficiales, 116 Soldados Profesionales y un civil (04-16-116-01) para un total de 137 hombres. Se recomienda tomar la organización del Ejército que es la más completa.

Figura 9



5.2 INTELIGENCIA.

Se recomienda especializar personal de la compañía motorizada en los campos de entrevistas, análisis de documentos, obtención de información mediante inteligencia de combate y procedimientos jurídicos, situación que será muy provechosa para explotar la inteligencia de combate obtenida en las áreas de operaciones.

Los vehículos particulares de monitoreo vial, son un soporte importante para adelantar inteligencia de combate sobre la ruta. Estos vehículos están dotados de un sistema de rastreo (SMS) que registra su posición automáticamente en tiempo real, durante las veinticuatro horas. Esta señal llega al Centro de Información Estratégico Vial (CIEV) ubicado en el Ministerio de Transporte, donde un suboficial de Ejército dotado de una pantalla de computador GEO-referenciada, los identifica y mantiene un control estadístico sobre su recorrido. En caso de que el conductor del vehículo de monitoreo detecte la presencia de terroristas o delincuentes en la vía acciona el botón de pánico del automotor.

Es indispensable el intercambio de información permanente entre las secciones de inteligencia de las unidades tácticas y unidades operativas menores con la POLICIA VIAL, MINISTERIO DE TRANSPORTES E INVIAS, para establecer en cada una de las principales rutas de la jurisdicción, los tramos de mayor accidentalidad, en los que generalmente se producen los retenes ilegales y acciones del enemigo, para determinar las características del terreno, posibles vías secundarias o de acceso principal, viviendas en el sector; y de esta manera actualizar la plantilla operacional de la ruta. Una base de datos actualizada del enemigo que delinque en cada jurisdicción contemplando órdenes de batalla con fotografías, ordenes de captura y listados de vehículos robados, para ser utilizados

en los controles viales. Así mismo crear redes de apoyo radial e Integración permanente de las “Redes de cooperantes”.

5.3 OPERACIONES.

La compañía motorizada de control vial ni ninguno de sus componentes puede ser utilizado en misión diferente a la de enfrentar las amenazas en los ejes viales nacionales, ni dejando uno de sus pelotones motorizados aislado o sin apoyo, la compañía debe operar como un todo para su óptimo empleo (asumiendo un dispositivo máximo de 30 Km)

Operacionalmente las compañías están estrictamente bajo el mando de las Unidades Operativas Menores (BRIGADAS), a través del Oficial de Operaciones.

El empleo de la Compañía Motorizada de Control Vial, está supeditado a la flexibilidad que se desprenda de cada situación táctica sobre el eje vial nacional, puesto que es importante enfatizar en que esta Unidad no puede entrar en combates decisivos, toda vez que su espacio de maniobra es muy reducido, debiéndose establecer prioridades de fuego y apoyo aéreos para cualquier eventualidad, basados en el poder relativo de combate.

No se puede comprometer en combate decisivo saliendo de la vía o en profundidad, se usa en vías Nacionales Nivel 1, dependiendo del estado de las mismas, no se debe utilizar en vías secundarias y no se puede emplear en operaciones en profundidad.

Estas unidades deben operar en rutas consideradas críticas para el sector transportador. La oficina de coordinación de Seguridad de Carreteras Nacionales y El Centro de Información Estratégico Vial, mensualmente envía a las Jefaturas de Operaciones la estadística de las vías afectadas por acciones delincuenciales en cada Unidad Operativa Menor.

Esta información es confiable y permite un empleo orientado a recuperar la movilización en los ejes viales de cada jurisdicción.

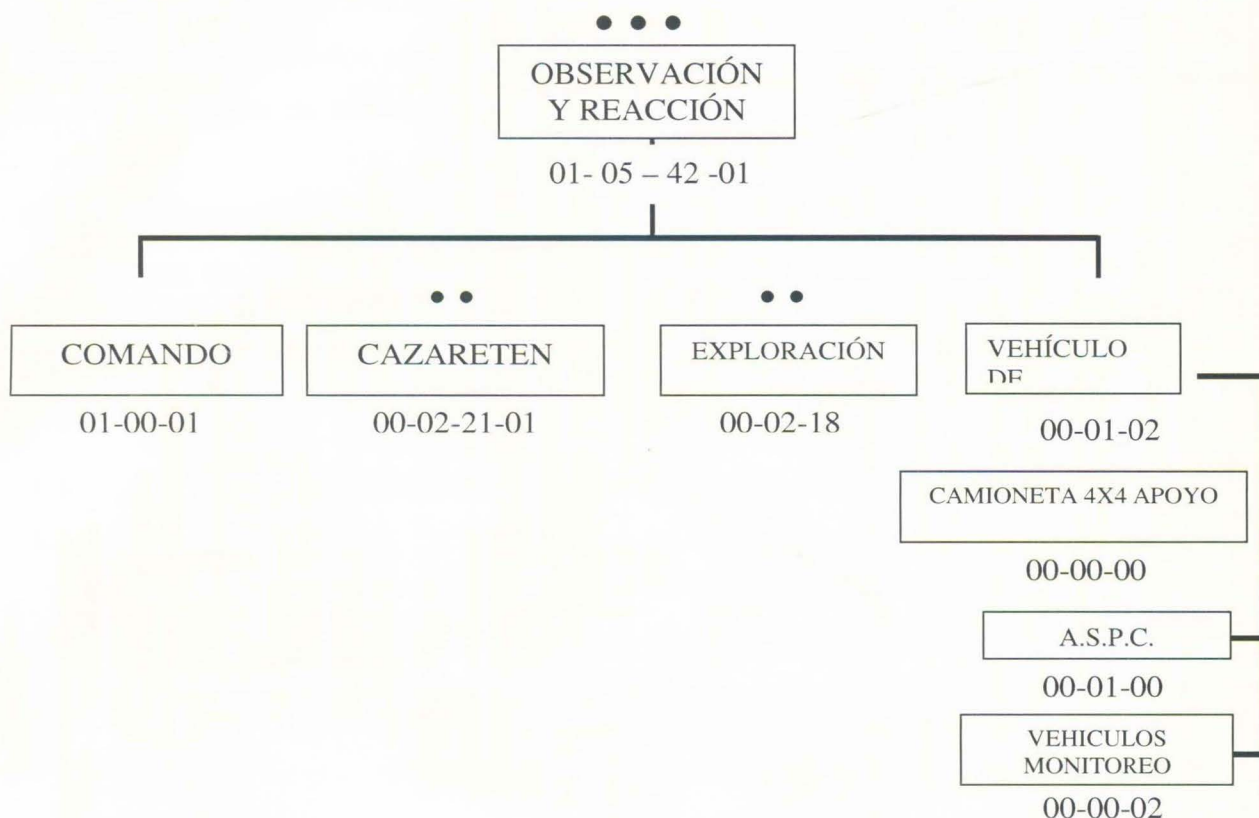
Se requiere estandarizar la organización para el combate de las compañías de control vial, ya que son diferentes en el Ejército y la Armada. La compañía del Ejército está organizada al comando de la compañía y tres (03) pelotones: dos (02) pelotones pesados y un (01) pelotón de observación.

La compañía de la Armada está organizada al comando de la compañía y cuatro (04) pelotones: dos (02) pelotones de reacción, un (01) pelotón de Inteligencia y un (01) pelotón de exploración.

Se recomienda que en la organización de la Armada se fusionen los pelotones de inteligencia y exploración y queden a tres (03) pelotones, estandarizando así las compañías de las dos fuerzas. Figura 9, Figura 10.

Figura 10.

PELOTÓN DE OBSERVACIÓN Y REACCIÓN



5.4 ADMINISTRACIÓN Y APOYO LOGÍSTICO.

Para el abastecimiento de combustible en ruta, los vehículos suministrados por INVIAS, tienen garantizado el suministro de combustible y mantenimiento preventivo y correctivo.

Los vehículos militares, tienen además de la partida asignada a cada automotor, apoyos adicionales deben ser gestionados ante las Jefaturas Logísticas de las Fuerzas en forma oportuna.

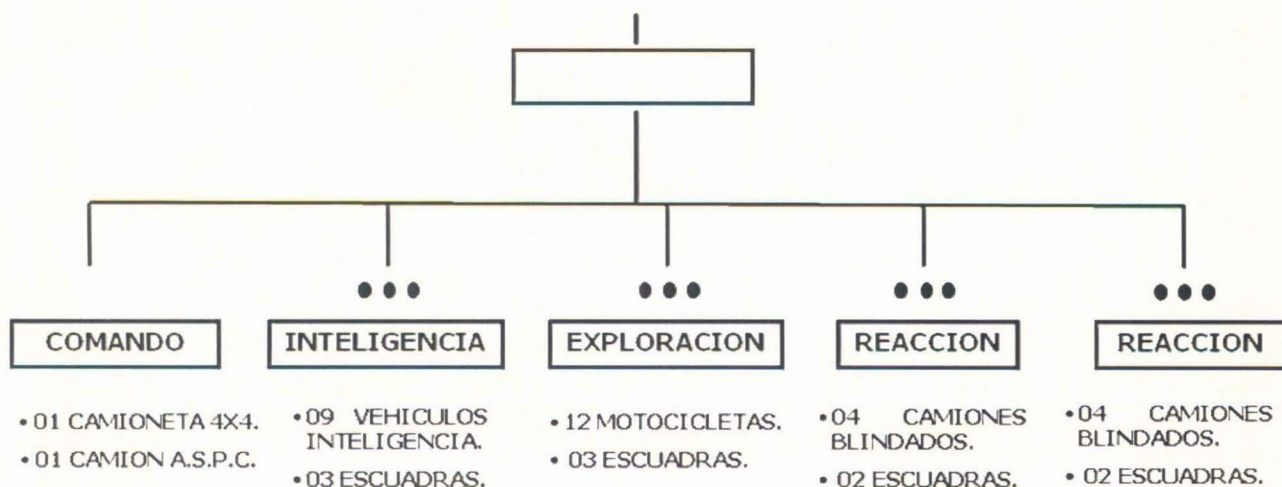
Los vehículos deben ser inspeccionados en forma minuciosa y completa de acuerdo a los indicadores de mantenimiento antes, durante y después de cumplir cualquier misión así mismo se debe cumplir con los planes de mantenimiento preventivo establecidos para los vehículos ya que cualquier falla mecánica pone en peligro la vida de todos los integrantes de la unidad.

Administrativamente, las Compañías Motorizadas de Control Vial, dependen de las oficinas de coordinación del Plan Meteoro de Armada y Ejército en la oficina de coordinación de seguridad de carreteras nacionales.

5.5 MATERIAL Y EQUIPO

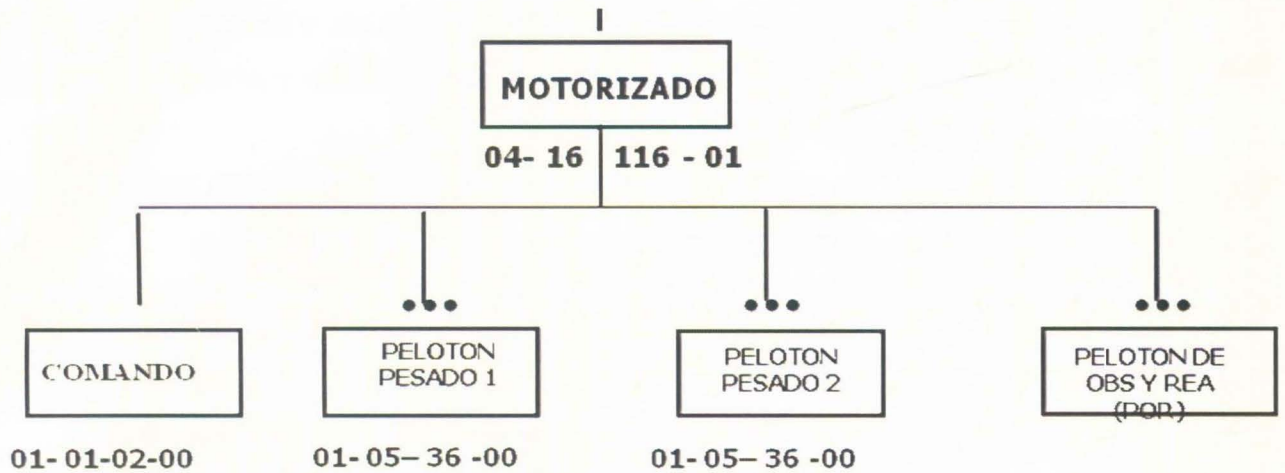
5.5.1 Armada.

Figura 11.



5.5.2 Ejército.

Figura 12.



PELTON PESADO:

04 REOS MB5A2, 04 VEHICULOS LIVIANOS Y 01 CAMION A.S.P.C.

**PELTON DE OBS Y REA:
(POR)**

02 VEHICULOS MONITOREO, 10 MOTOS, 01 CAMION CAZARETEN, 01 CAMION DE A.S.P.C., 01 CAMIONETA 4X4 DE APOYO Y 01 TRACTOCAMION

Se debe estandarizar el material y equipo, la diferencia entre la cantidad y tipo de vehículos y motocicletas de los pelotones pesados de Ejército es notoria a los de los pelotones de reacción de la Armada.

Así mismo en los pelotones de observación y reacción con los de inteligencia y exploración. Figura 11, Figura 12.

Al analizar estas diferencias y capacidades de los vehículos se observa que los blindados utilizados en la Armada brindan mayor seguridad al personal y

flexibilidad en la maniobra por lo cual se recomienda estandarizar por la Armada Nacional.

El equipo individual y de carreteras no presenta diferencias notables así como el material de guerra y de campaña, no recomendamos modificaciones en este ítem.

5.6 INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO.

La instrucción y el Entrenamiento se deben realizar al personal antes de conformar las unidades motorizadas de los Planes Meteoro, este debe tener tres fases, la primera general básica, la segunda de especialistas y la tercera fase táctica, teniendo como base un manual para operación de las compañías motorizadas de seguridad vial meteoro y un Plan de Instrucción y Entrenamiento.

Se requiere de un reentrenamiento semestral a estas unidades para mantener sus capacidades y corregir fallas que se estén presentando en su modo de operar.

La primera fase debe cubrir los tópicos de:

- Instrucción de armamento de las armas que tiene la unidad.
- Tiro de las diferentes armas de la unidad.
- Derechos Humanos y DICA.

La segunda fase de especialista debe cubrir los tópicos de:

- Especialistas Ametralladores.
- Conductores.
- Enfermeros.

- Inteligencia
- Comunicaciones.
- Mecánicos.

La tercera fase táctica debe cubrir los tópicos de:

- Planeamiento
- Conocimiento general de la unidad, misión, organización, capacidades, limitaciones, funciones etc.
- Conocimiento y operación de los vehículos, ordenes, señales, etc.
- Misiones.
- Acciones de la compañía motorizada.
- Movimientos, clasificación, métodos, etc.
- Retenes y control de vías
- Orientación de aeronaves y apoyo de fuego
- Ejercicios tácticos integrados

El manual debe contener:

- Conocimiento General
- Conocimiento y operación en los vehículos
- Planeamiento
- Movimiento
- Misiones de la compañía motorizada
- Acciones de la compañía motorizada
- ASPC

6. CONCLUSIONES

Es evidente que las operaciones con los planes meteorológico desde su creación en el 2002 no cuentan con un documento doctrinario específico para ellas, es imperiosa esta necesidad de doctrina para que los comandantes de estas unidades y los integrantes de los planes meteorológico conozcan de sus capacidades, funciones y tipos de maniobras u operaciones.

La doctrina es la base legal y fundamento para los procedimientos a desarrollar en la seguridad de las principales vías del país, y cada plan meteorológico tiene diferencias en cuanto a su organización y equipo, con este estudio se busca estandarizar todos los planes Meteorológico. Se optimizará los recursos que están siendo utilizados desde el 2002, mejorando la eficiencia y resultados.

El objetivo de determinar la doctrina del Plan Meteorológico desarrollado por las FFMM, se cumplió, así como los objetivos específicos de recopilar la información acerca del plan Meteorológico desarrollado por las FFMM. Identificar y analizar los procedimientos y estados actuales de los planes Meteorológico del Ejército y Armada Nacional y proponer la doctrina para estandarizar el plan Meteorológico de las FF.MM.

El enfoque se dirigió a investigar lo actual, comparar y determinar lo que ha dado los mejores resultados, revisar los procedimientos estableciendo las falencias y las necesidades, investigar la doctrina de movimientos motorizados que se encuentra desactualizada y generar una que cumpla con las necesidades de la institución.

Como resultado, se propone doctrina que cubra los ámbitos de Personal, Inteligencia, Operaciones, Logística, Instrucción y Entrenamiento, Material y Equipo.

6.1. RECOMENDACIONES

Este documento es una base sólida para consolidar la doctrina de las compañías motorizadas de seguridad vial de los planes meteoro de las Fuerzas Militares, que se debe consolidar con un manual enfocado en los temas que se proponen aquí de doctrina para corregir urgentemente esta falencia y base jurídica necesaria para la optimización de sus procesos.

La Jefatura de Educación y Doctrina del Comando General debe adelantar la elaboración de documentos y manual para los Planes Meteoro estandarizando las dos fuerzas acuerdo a las recomendaciones dadas en este trabajo.

Así mismo, se recomienda que la oficina de planeación de cada Fuerza, estudie la proyección en personal y material, para dar continuidad a estos equipos de trabajo que tanto resultado han dado dentro del Programa de Seguridad y Defensa Nacional, recuperando dentro de otros aspectos la libre movilidad ciudadana y del comercio, por las carreteras nacionales.

Es también muy importante, ampliar la cobertura de la red vial, pasando de la red vial primaria, a la red vial secundaria y por que no a la red vial terciaria, obteniendo así un país libre en su totalidad en lo que a vías corresponde.

Por último, es de vital importancia dar el carácter de legalidad, a través de la oficina jurídica de cada Fuerza, mediante la resolución correspondiente que cree estos "PLANES", que en el momento que esto suceda, deberán de dejarse de llamarse así y pasar a ser reconocidos como Compañías de Control vial "METEORO".

BIBLIOTECA CENTRAL DE LAS FF. MM.
"TOMAS RUEDA VARGAS"



052534