



Revista Científica General José María Córdova

(Revista colombiana de estudios militares y estratégicos)

Bogotá D.C., Colombia

ISSN 1900-6586 (impreso), 2500-7645 (en línea)

Web oficial: <https://www.revistacientificaesmic.com>

El helicóptero como factor decisivo para la movilidad táctica: el caso colombiano (1997-2012)

Gustavo Andrés Tovar Cabrera

<https://orcid.org/0000-0002-4302-0728>

gustavotovarcabrera@cedoc.edu.co

Escuela de Aviación del Ejército, Bogotá D.C., Colombia

Erika Constanza Figueroa Pedreros

<https://orcid.org/0000-0001-6241-344X>

erika.figueroa@esmic.edu.co

Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”, Bogotá D.C., Colombia

Citación: Tovar Cabrera, G. A., & Figueroa Pedreros, E. C. (2021). El helicóptero como factor decisivo para la movilidad táctica: el caso colombiano (1997-2012). *Revista Científica General José María Córdova*, 19(34), 309-330. <http://dx.doi.org/10.21830/19006586.750>

Publicado en línea: 1.º de abril de 2021

Los artículos publicados por la *Revista Científica General José María Córdova* son de acceso abierto bajo una licencia Creative Commons: Atribución - No Comercial - Sin Derivados.



Para enviar un artículo:

<https://www.revistacientificaesmic.com/index.php/esmic/about/submissions>



Miles Doctus



Revista Científica General José María Córdova

(Revista colombiana de estudios militares y estratégicos)
Bogotá D.C., Colombia

Volumen 19, número 34, abril-junio 2021, pp. 309-330

<http://dx.doi.org/10.21830/19006586.750>

El helicóptero como factor decisivo para la movilidad táctica: el caso colombiano (1997-2012)

Helicopters, a decisive factor for tactical mobility:
the Colombian case (1997-2012)

Gustavo Andrés Tovar Cabrera

Escuela de Aviación del Ejército, Bogotá D.C., Colombia

Erika Constanza Figueroa Pedreros

Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”, Bogotá D.C., Colombia

RESUMEN. Para un ejército, la movilidad es determinante para ejecutar misiones en el nivel táctico, con sus respectivos efectos en los resultados operacionales y estratégicos. Esto es especialmente primordial en la lucha contrainsurgente, dada la dificultad del terreno en el que se lleva a cabo la confrontación. Este artículo estudia el cambio en la movilidad aérea táctica del Ejército colombiano desde 1997, cuando se comenzó a incorporar helicópteros, hasta 2012. Se presentan los antecedentes del uso de aeronaves con fines militares, así como de la experiencia obtenida por Colombia en la Guerra de Corea, y luego se presentan los resultados del estudio, que muestran cómo la progresiva adquisición e implementación de helicópteros en el Ejército tuvo un impacto a favor en la confrontación armada, luego del difícil último lustro de los noventa.

PALABRAS CLAVE: aviación militar; conflicto armado; movilidad aérea táctica; operación militar; táctica militar

ABSTRACT. For an army, mobility and its respective effects on operational and strategic results are determining factors in executing missions at the tactical level. They are especially paramount in counterinsurgency warfare, given the difficulty of the confrontation terrain. This article studies the change in the Colombian Army's tactical air mobility from 1997, when it began to incorporate helicopters, until 2012. It presents the background of the use of aircraft for military purposes and the experience obtained by Colombia in the Korean War. The study's results show how the progressive acquisition and implementation of helicopters in the Army favorably impacted the armed confrontation, after the difficult last five years of the nineties.

KEYWORDS: armed conflict; military aviation; military operation; military tactics; tactical air mobility

Sección: POLÍTICA Y ESTRATEGIA • Artículo de investigación científica y tecnológica

Recibido: 28 de noviembre de 2020 • Aceptado: 23 de enero de 2021

CONTACTO: Erika Constanza Figueroa Pedreros ✉ erika.figueroa@esmic.edu.co

Introducción

Una de las más importantes vocaciones del helicóptero es la de participar en la acción táctica del Ejército en tierra. Para este último no es un medio clásico, sino más bien un equipo liberado de las coacciones del terreno que, al integrarse en la maniobra de las tropas, les confiere mayor movilidad y rapidez. Aquí está todo el concepto de la aeromovilidad.

Louis François Legrand

Al analizar el proceso de evolución y profesionalización del Ejército durante los últimos años, particularmente desde inicios del siglo XXI, vale la pena destacar el incremento de su capacidad de movilidad y maniobra, aspecto que le ha permitido ejecutar grandes campañas y operaciones militares con un notable aumento en su efectividad, después de la difícil situación de orden público de finales del siglo pasado, cuando los grupos al margen de la ley, fortalecidos por el auge del negocio del narcotráfico, se empeñaban en poner en jaque al Estado. En este sentido, el presente artículo pretende mostrar el papel desempeñado por los helicópteros para el logro de una mayor capacidad de movilidad aérea, y el impacto de ello especialmente en el nivel táctico de las operaciones terrestres, donde la aviación se integró como un elemento fundamental en la maniobra del Ejército Nacional de Colombia (EJC) para generar mayor poder de combate de las unidades en tierra.

En primer lugar, se abordan algunos conceptos que permiten revisar la teoría respecto del tema en cuestión desde diferentes perspectivas, presentadas por reconocidos pensadores y académicos, al igual que lo determinado en términos doctrinarios dentro del EJC. En segundo lugar, se anuncia la metodología implementada para el análisis histórico militar llevado a cabo en la investigación, seguida, en tercer lugar, por los antecedentes históricos relacionados con la movilidad aérea táctica en los ejércitos y el papel de los helicópteros en el propósito de dotar de mayor capacidad de maniobra y flexibilidad la ejecución de las operaciones terrestres.

En cuarto lugar, se presenta el panorama dentro del Ejército colombiano en lo relacionado con movilidad aérea durante el segundo decalustro del siglo XX y su particular evolución a partir de la participación del Batallón Colombia en la Guerra de Corea. En quinto lugar, se hace una revisión de los acontecimientos sucedidos a partir de 1997, con la llegada de los primeros helicópteros adquiridos por el Ejército y la posterior implementación del Plan Colombia, hasta 2012, cuando se finalizó el proceso de nacionalización de estas aeronaves. En este apartado, se analiza la integración de los helicópteros como parte del equipo de armas combinadas y el impacto que esto generó en el interior de la Fuerza, así como su respectivo efecto en los resultados de la lucha contrainsurgente. Finalmente, se discuten los resultados y se presentan algunas conclusiones relacionadas con la pregunta

central del artículo: ¿ha sido decisiva la participación de los helicópteros en la movilidad táctica del Ejército colombiano?

Una revisión general de los conceptos teóricos

Para cualquier ejército, la movilidad es un factor de innegable importancia para el éxito en el desarrollo de una campaña militar; por el contrario, la imposibilidad de maniobrar dentro de un teatro de operaciones con la libertad y flexibilidad requerida por el comandante garantiza el fracaso en los objetivos tácticos propuestos, con sus subsecuentes efectos en el nivel operacional y estratégico. Sun Tzu, para quien la movilidad era crucial, definía su concepción en los siguientes términos:

Cuando la movilidad de las tropas es difícil y el enemigo está más familiarizado con el territorio, la ventaja en la batalla se inclinará del lado del enemigo. Los ataques deben lanzarse con una rapidez aplastante y hay que pensar en profundidad unos planes adecuados. (Kaufman, 2010, p. 13)

Por su parte, para Karl von Clausewitz (1999), el despliegue y la disposición del ejército constituía uno de los puntos de mayor importancia en la concepción de una batalla. Precisamente, este autor consideraba que la ventaja otorgada a la defensa de un adversario —cuando este era conocedor del terreno y lo dominaba al estar desplegado previamente— era superada por una mayor capacidad de maniobra del ejército contendor, ya que esto le daba la posibilidad de aventurarse en terrenos adversos, y de esta manera concedía una superioridad a la ofensiva sobre la defensa (Clausewitz, 1999). Es indiscutible que el concepto de este pensador y referente en el estudio de la guerra se mantiene vigente en la actualidad.

En cuanto a la guerra de contrainsurgencia, es pertinente citar las ideas de David Galula, para quien una infantería altamente móvil es primordial dentro de una fuerza regular que hace frente a la ventaja y dominio que puede tener un grupo insurgente sobre el terreno. Al respecto, Galula (1964) destaca la importancia que tiene, con este fin, el desempeño de los helicópteros de transporte y su papel vital en las operaciones de contrainsurgencia. Para Galula, el empleo de medios de transporte, particularmente helicópteros, permite el despliegue de las capacidades y el uso efectivo de la fuerza combinada con la movilidad. Adicionalmente, otro aspecto fundamental para este autor en la lucha contra-insurgente es la saturación del campo de batalla con la aplicación de dichas capacidades en contra de las estructuras subversivas; en este sentido, considera igualmente vital el uso de medios de transporte para el sostenimiento logístico de las capacidades, a fin de evitar el desgaste temprano y la pérdida de los logros tácticos alcanzados, especialmente cuando la confrontación se desarrolla en terrenos de difícil acceso.

La movilidad aérea táctica en un ejército es un tema reciente, si se tiene en cuenta que las aeronaves hicieron su aparición apenas iniciando el siglo pasado, y pocos años

después comenzó su uso en el ámbito militar. Adam Givens (2019), investigador norteamericano, afirma que, en el caso del Ejército de los EE. UU., la movilidad táctica a través de medios aéreos se concibió a partir de la década de los cincuenta, como parte de un proceso de innovación militar en el que, con la implementación de los helicópteros, las fuerzas terrestres pudieron desplegar ataques con rapidez en territorio enemigo con personal, equipo y soporte logístico para apoderarse y mantener objetivos clave. En este sentido, Givens sugiere que la movilidad aérea es un relevante tema de estudio relacionado con la innovación militar de la era moderna, en el cual considera la tecnología como uno de los mayores obstáculos en el camino hacia un ejército con capacidad aeromóvil. Así, el desarrollo de la movilidad aérea táctica en sus primeros años estuvo directamente relacionada con la capacidad de la industria de producir nuevos y mejores helicópteros con miras a satisfacer las necesidades para desplegarse y maniobrar libremente en el campo de batalla.

En este sentido, para señalar la importancia actual que supone la movilidad táctica, vale la pena mencionar los conceptos doctrinales que hoy en día enmarcan el actuar del Ejército colombiano. En estos se establece que el dominio terrestre —donde reside la gran mayoría de las variables operacionales que afectan el desarrollo de una campaña— tiene unos aspectos físicos particulares que afectan en gran medida la movilidad de las tropas, entre otros factores (EJC, 2017a). En consecuencia, contar con suficiente movilidad permite el empleo táctico de manera eficiente y eficaz, pese a lo adverso del terreno durante la ejecución de la maniobra.

La doctrina Damasco¹ implementada por el Ejército Nacional considera los efectos de la movilidad, inicialmente, en el desarrollo de las tareas de nivel táctico, el cual se vale de sus medios orgánicos; no obstante, también advierte la dependencia de otras fuerzas (como la Fuerza Aérea) para la movilidad estratégica y operacional (EJC, 2017b). El *Manual Fundamental de Referencia del Ejército MFRE 3-0* destaca la importancia de la capacidad de despliegue en la ejecución de la maniobra terrestre al afirmar que “la capacidad de proyectar el poder a través de distancias operacionales permite presentar al enemigo múltiples dilemas ya que con movilidad [...] las fuerzas llegan a lugares inesperados” (EJC, 2017b, p. 4-45). Así, la capacidad de movilidad permite sobrepasar las diferentes medidas defensivas preparadas por el adversario en el campo de batalla empleando acciones letales desde posiciones inesperadas y de forma dispersa, pero manteniendo comunicación y apoyo mutuo. Así mismo, da la posibilidad de reposicionarse de manera ágil y oportuna a través de los medios de transporte disponible, especialmente los helicópteros, al tratarse de terrenos selváticos y montañosos que reducen la movilidad de las tropas.

1 La doctrina Damasco consistió en un proceso de revisión, actualización y jerarquización de la doctrina llevado a cabo por el Ejército Nacional, como resultado de un profundo análisis de cara a los retos y amenazas del futuro. A raíz de este ejercicio, a partir del año 2016 se lanzó una serie de manuales que en la actualidad hacen parte de la base doctrinal propia de la Fuerza.

Diseño metodológico en la investigación histórica militar

La metodología para la investigación histórica militar no dista mucho de los elementos propios de la historiografía en general. Señala Salas (1989) que la historia militar no difiere de la historia política, económica o social, por lo que quienes se adentran en ella tienen que emplear obligatoriamente los mismos instrumentos y la consulta de fuentes. Precisamente, desde el planteamiento del enfoque hasta los instrumentos de recolección de información de esta investigación hacen parte del marco metodológico de la historia militar.

El método escogido apunta al análisis histórico-crítico. En palabras de Ramírez Bacca (2010), este tipo de análisis se entiende como “la sucesión cronológica de acontecimientos en distintas etapas, permite conocer la evolución y desarrollo del objeto de investigación y contextualiza o problematiza el fenómeno o caso de estudio” (p. 43). Este método permitió estudiar a profundidad el objeto de investigación —el helicóptero como factor decisivo para la movilidad táctica— en relación con el contexto histórico señalado: 1997 a 2012.

Las fuentes históricas presentadas son documentos normativos emitidos por la Dirección Nacional de Planeación, el Comando del Ejército y la División de Aviación Asalto Aéreo, articuladas con fuentes historiográficas, entre libros y capítulos de libro, artículos de investigación y revisión. Estas fuentes fueron descritas a partir de técnicas de recolección de información, como fichas documentales y resúmenes analíticos especializados. Cada una de las fuentes fue rigurosamente escogida y, conforme a la crítica histórica, fue expuesta en los diferentes apartados del documento.

Antecedentes sobre la evolución del helicóptero en la movilidad aérea táctica

La aparición de la aviación en el mundo apenas comenzando el siglo XX trajo consigo una serie de beneficios en diferentes áreas de implementación, una de las cuales fue la militar. El despliegue de las primeras aeronaves producidas —todas de ala fija²— en una confrontación bélica se dio de manera exploratoria en el marco de la guerra Italo-Turca (1911-1912), la primera guerra de los Balcanes (1912-1913) y en la Primera Guerra Mundial (1914-1918); con el posterior desarrollo de la industria de aviación, su papel fue más protagónico durante la Segunda Guerra Mundial (Davis, 2019). Sin embargo, el apoyo aéreo recibido por los ejércitos en las campañas militares durante esta última confronta-

2 A nivel mundial, las aeronaves se dividen generalmente en dos grandes grupos. Las primeras se denominan *aeronaves de ala fija*, en razón al diseño que tienen de planos aerodinámicos fijos (alas) que se valen de la velocidad hacia adelante del avión para generar sustentación. Las segundas son las *aeronaves de ala rotatoria*, las cuales disponen de un rotor (algunos equipos cuentan con dos) en la parte superior del fuselaje que, con el movimiento rotacional, genera la velocidad para producir la sustentación necesaria para el vuelo. Vale la pena mencionar que también existen aeronaves que combinan estos dos diseños en uno, es decir, que tienen planos (ala fija) y rotor (ala rotatoria) al mismo tiempo.

ción estuvo aplicado con gran impacto en los niveles estratégico y operacional de la guerra, pero sin un efecto directo en la movilidad y maniobra táctica de las tropas.

Después de varios años de evolución en la industria aeronáutica, y con el desarrollo inicial del autogiro en los años veinte del siglo XX, el helicóptero hizo su aparición durante los años treinta, aunque no alcanzó una madurez importante sino hasta inicios de la década de los cuarenta, a comienzos de la Segunda Guerra Mundial (Legrand, 2000). Desde ese momento, se extendió su uso en el ámbito militar como un instrumento de apoyo táctico a las tropas dispuestas en el campo de batalla, gracias a su capacidad de despegar y aterrizar con pasajeros y carga en espacios reducidos y de difícil acceso, además de su vuelo cercano y lento, e incluso inmovilizado sobre el terreno. De esta manera, al integrar el helicóptero como parte orgánica de las maniobras en tierra, las unidades terrestres tenían la posibilidad de acercarse a sus líneas de abastecimiento y extender las operaciones en tiempo y profundidad.

Pocos años después de su invención, en el marco de la Segunda Guerra Mundial, los alemanes y estadounidenses desarrollaron algunos modelos de helicópteros básicos con los que incursionaron de manera experimental, sin que estos desempeñaran un papel notable en la confrontación. Así, su empleo en este periodo no permitió una evolución significativa en la doctrina militar y la aplicación en la guerra, pero sí generó las primeras reflexiones al respecto, que no tardaron mucho tiempo en implementarse. Justo cinco años después de finalizada la Segunda Guerra Mundial, en el marco de la Guerra de Corea (1950-1953), las aeronaves de ala rotatoria fueron probadas con un papel más protagónico en un escenario de conflicto bélico (Rottman, 2007). En esa ocasión, el Ejército y el Cuerpo de Marines de los EE. UU. dispusieron la participación de helicópteros como el Sikorsky H-19 *Chickasaw*, también conocido como el S-55, lo que evidenció una serie de ventajas en el empleo de esta aeronave en una geografía complicada como la de la península de Corea:

El helicóptero vino a ofrecer una manera nueva de conducir la batalla. Sobre un terreno muy accidentado, de cartografía mediocre, le permitió al mando un mejor conocimiento de la situación y una presencia más cercana al soldado. Numerosas unidades aisladas pudieron ser reavitualladas en víveres y municiones. (Legrand, 2000, p. 1)

Adicionalmente, este innovador medio de transporte también permitió incursionar en el desarrollo de operaciones de carga externa para el traslado de cañones de artillería, con lo que fue posible extender el alcance de estas armas de fuego y lograr mayor cobertura y profundidad en las misiones tácticas llevadas a cabo por el ejército y los marines norteamericanos. Precisamente el difícil terreno (quebrado y selvático) de la península de Corea ocasionaba grandes inconvenientes en términos de profundidad de las operaciones, y el alcance efectivo de los cañones estaba limitado al lugar en donde fuera posible transportarlo por vía terrestre; sin embargo, con estas aeronaves fue posible desplazar las armas a los puntos críticos requeridos por las tropas desplegadas para cubrir su maniobra.

Así, el helicóptero se pudo mostrar como la mayor innovación táctica desplegada en la guerra terrestre de Corea (Legrand, 2000), debido a que posibilitó una mayor movilidad para las tropas en ese complejo escenario. Adicionalmente, gracias a este tipo de aeronave de ala rotatoria, fue posible rescatar soldados heridos, así como pilotos de aviones derribados en el campo de batalla, con lo cual la moral de las tropas se impactó de manera positiva. Durante este mismo periodo, los franceses siguieron el ejemplo de los norteamericanos y emplearon helicópteros durante los últimos años del conflicto en la península de Indochina y en Argelia. En esta ocasión, su utilización estuvo limitada básicamente al empleo en misiones sanitarias y de búsqueda y rescate.

Con el crecimiento de la industria de la aviación, particularmente la de ala rotatoria, se hizo más versátil el empleo de los helicópteros en misiones de uso militar. Cada vez era mayor la capacidad de estas aeronaves para el transporte de personal y carga, especialmente al incursionar con motores de turbina en reemplazo de los de pistón, lo que ofrecía más beneficios en el desarrollo de operaciones. Así, el siguiente escenario bélico en el que participó el helicóptero fue durante la Guerra de Vietnam. Con la participación de los EE. UU. en este conflicto, los norteamericanos se vieron enfrentados a una lucha de tipo contrainsurgente en un terreno selvático, quebrado y totalmente desconocido para ellos. Bajo este escenario, el empleo de helicópteros como el CH-21B *Shawnee*, CH-37B *Mojave*, CH-47A *Chinook*, CH-54A *Tarhe*, UH-1 *Iroquois* y el AH-1 *Cobra*, entre otros, fue fundamental para el desarrollo de las maniobras tácticas de las unidades en tierra. Misiones como el transporte de piezas de artillería, esta vez incluso en horas de la noche, “representó uno de los progresos más importantes de la guerra terrestre en siglos” (Carlucci, 2015, p. 18). Como elemento de vigilancia en el campo de batalla, el helicóptero resultó ser el arma más efectiva, al realizar misiones de reconocimiento que, gracias a su maniobrabilidad, permitieron un nivel de acercamiento y observación del terreno no logrado antes (Vigo, 2005) con el que se obtenían más y mejores datos para el planeamiento de misiones, así como para la orientación táctica de las tropas dispuestas en tierra.

En efecto, con la participación de los EE. UU. en Vietnam, el Gobierno norteamericano dio un gran impulso al desarrollo de la aviación del Ejército. En 1962, el secretario de Defensa Robert McNamara autorizó un importante apoyo presupuestal para la adquisición de aeronaves, especialmente helicópteros, e igualmente emitió instrucciones relacionadas con la evolución de la doctrina del Ejército respecto a la movilidad aérea: “Muchos de los líderes del Ejército estaban demasiado ligados a la tradición, y McNamara quería empujarlos a hacer grandes avances en movilidad táctica y capacidades de combate aéreo” (Rottman, 2007, p. 20, traducción propia). Bajo la dirección e impulso de Robert McNamara, quien había servido como oficial en el Ejército de los EE. UU. durante la Segunda Guerra Mundial, se propició el fortalecimiento del arma de aviación en ese país y, particularmente, la introducción de los conceptos doctrinarios de movilidad táctica que se aplicarían en adelante en cuanto a organización y operaciones de unidades aeromóviles, entre los que se destaca la creación de la división de asalto aéreo y la respectiva capacidad

de transportar por aire un tercio de sus unidades de combate en un solo movimiento con helicópteros orgánicos (Rottman, 2007). En el marco de esta confrontación, se puso también a prueba el helicóptero armado para el desarrollo de misiones de escolta, seguridad y apoyo de fuego, que resultó ser un recurso de vital importancia para la maniobra de las tropas, que ahora contaban con la efectividad del fuego en apoyo directo a sus unidades orgánicas reduciendo la posibilidad de fratricidio al encontrarse lo suficientemente cerca del terreno para identificar claramente los objetivos enemigos.

Por tanto, pese a que los registros históricos muestran el resultado desfavorable de los EE. UU. en esta confrontación, que tenía connotaciones nuevas a las que el ejército norteamericano no estaba acostumbrado, la participación de los helicópteros marcó el punto de partida de la doctrina de movilidad táctica aérea de las unidades en un campo de batalla quebrado, selvático, desconocido y de difícil acceso, para alcanzar posiciones que en otros medios de transporte hubiera sido imposible alcanzar (Tovar, 2018). Allí, estas aeronaves probaron ser las más adecuadas para acompañar la maniobra de las tropas. Durante los siguientes años, muchos ejércitos en el mundo incorporaron aeronaves de ala rotatoria para satisfacer las necesidades orgánicas de movilidad, así como de seguridad y escolta de las propias tropas.

Movilidad aérea táctica: una lección aprendida del Ejército colombiano a partir de la Guerra de Corea

La primera experiencia del Ejército colombiano recibiendo apoyo aéreo táctico de helicópteros fue precisamente en el marco de la Guerra de Corea, confrontación a la que el presidente Laureano Gómez autorizó enviar tropas del Batallón Colombia desde 1951 (Atehortúa, 2017), las cuales se mantuvieron hasta 1954. Es de destacar la influencia que sobre el Ejército colombiano tuvo su homólogo norteamericano durante el tiempo en el que estuvo desplegada esta unidad táctica en Corea. Entre otros aspectos, sobresale el proceso de planificación y ejecución de operaciones contrainsurgentes en que pudieron participar de los apoyos aéreos, evacuaciones y abastecimientos llevados a cabo por aeronaves de ala rotatoria, incluso en horas de la noche. Como efecto de esto, el Ejército colombiano logró fortalecer la confianza y la moral de las tropas en el campo de combate (Schroeder, 2009). Además, dicha experiencia permitió proyectar en el Ejército colombiano la aplicación de estas técnicas de apoyo aéreo táctico en el futuro inmediato, desde luego con las limitaciones propias del reducido presupuesto para adquisición de aeronaves, pero sí con un evidente respaldo del Gobierno norteamericano (Atehortúa, 2011), quien veía en Colombia un aliado en la lucha anticomunista en la región, en un contexto de Guerra Fría que apenas estaba evolucionando tras el final de la Segunda Guerra Mundial.

Por esos mismos años llegaron las primeras aeronaves de ala rotatoria para la Fuerza Aérea Colombiana (FAC). Durante el año 1953, el Gobierno nacional adquirió cinco helicópteros Bell OH-13 *Siox* para la FAC, que se sumaron a dos aeronaves Hiller OH-

12B *Raven* llegados un año antes. Inicialmente, los OH-12B estuvieron bajo el control del Ministerio de Obras Públicas (Forero, 1981), pero finalmente fueron puestos al servicio de la institución militar. Con estos helicópteros se realizaban misiones de observación sobre ciertos sectores críticos en las inmediaciones de la base aérea de Palanquero, pero poco tiempo después fueron trasladados a la nueva base de Melgar (Villalobos, 1993). No obstante, ello no significó un impacto directo en la movilidad de las tropas, debido a la nula capacidad para transporte de pasajeros armados y equipados, ya que tan solo tenían capacidad de llevar a bordo al piloto y como máximo un pasajero adicional.

Durante la década de los cincuenta e inicios de los sesenta en Colombia, tras los crecientes índices de afectación al orden público que por esos años se hacían visibles en el país, el alto mando militar desarrolló una serie de medidas tendientes a la lucha en contra de los agentes generadores de violencia que se advertían en zonas rurales y apartadas. Una de estas medidas fue el Plan de Operaciones Lazo, firmado en abril de 1962 por el Mayor General Alberto Ruiz Novoa como comandante del Ejército, que buscaba desarrollar acciones militares para atacar las cuadrillas de bandoleros usando toda la estructura de la fuerza pública del Estado (EJC, 1962). En este sentido, el Plan Lazo pretendía ejecutarse principalmente mediante el empleo de tropas de infantería, así como elementos de rastreo o equipos de localización, algo innovador para el momento en el Ejército Nacional, que conformaba los primeros conceptos doctrinarios de fuerzas especiales en misiones de contraguerrilla. Para el cumplimiento de los objetivos propuestos, este plan de operaciones empezó a dar énfasis al requerimiento de movilidad y rapidez en la maniobra terrestre de las unidades, y por primera vez consideró la participación de aeronaves de ala rotatoria como el medio más idóneo para el transporte táctico de personal, abastecimientos y equipos en la ejecución de operaciones en contra de las cuadrillas guerrilleras (EJC, 1962).

El alto grado de movilidad era visto como un aspecto esencial para el éxito de las operaciones; sin embargo, el mismo Plan Lazo exponía las limitaciones al respecto en ese momento. Así, mencionaba la existencia de un total de veinte helicópteros de distintos tipos dentro de la Fuerza Aérea, de los cuales tan solo cinco se tenían en servicio debido a razones de mantenimiento y falta de repuestos. Esta realidad contrastaba con la necesidad creciente de apoyo aéreo táctico para proporcionar la movilidad que requería el Ejército, particularmente por el incremento en el despliegue de las tropas para el desarrollo de operaciones en contra de las estructuras guerrilleras en regiones montañosas y selváticas de la geografía nacional. El Ejército colombiano estaba en un proceso de transformación a partir del regreso del Batallón Colombia de Corea, proceso que estaba claramente influenciado por el Ejército norteamericano, que se asumía como modelo a seguir. Durante febrero de 1962, en una visita oficial a Colombia, una comisión del Centro del Ejército de Estados Unidos en Guerra Especial, procedente de Fort Bragg, emitió un concepto en el que recomendaba, entre otros aspectos, el empleo de helicópteros en tareas contrainsurgentes, así como intensificar la movilidad de las tropas, agilizar la capacidad de reacción y efectuar operaciones nocturnas (Vega, 2015).

Para 1964, cuando se llevó a cabo la Operación Soberanía, mediante la cual se desarrolló una misión de asalto aéreo sobre el sitio conocido como Marquetalia, la FAC ya contaba con helicópteros como el HH-43B *Huskie* y el UH-1 *Iroquois* (Forero, 1981), aeronaves con las que era posible transportar entre cinco y ocho soldados armados y equipados. De esta manera, por primera vez en Colombia se llevó a cabo un desembarco aéreo de tropas empleando seis aeronaves de ala rotatoria (Villalobos, 1993) sobre un área no preparada para el inicio del plan táctico terrestre por parte de unidades del Batallón Colombia. No obstante, este tipo de maniobras eran la excepción, dada la escasez de este tipo de medios aéreos y lo limitados que estos aún eran para operar en la agreste topografía colombiana.

En términos generales, la movilidad de las tropas durante las décadas de los años sesenta, setenta y ochenta del siglo pasado continuó dependiendo del empleo de medios de transporte terrestre para posicionar las unidades en lugares de ventaja desde donde pudieran iniciar desplazamientos a pie, lo que representaba un riesgo mayor ante la posibilidad de ser detectados durante el movimiento en vehículo por parte de las cada vez más fortalecidas estructuras guerrilleras. Una vez las tropas se encontraban desplegadas en las áreas de responsabilidad, su movilidad también estaba limitada, entre otras razones, por la necesidad de reabastecerse de víveres cada cierto tiempo. Este requerimiento normalmente era satisfecho mediante vehículos que transportaban los alimentos hasta cierto punto, dependiendo del alcance de las escasas vías secundarias y terciarias existentes, donde eran recogidos por las tropas para continuar con su plan táctico terrestre. Eventualmente, ante la inexistencia de vías terrestres, los víveres eran lanzados por aviones de la FAC mediante la técnica de carga con paracaídas (EJC, 1962), para ser recogidos por las tropas en tierra, lo que conllevaba un deterioro en la carga producto de la caída.

Durante esos años, la lucha contrainsurgente llevada a cabo por el Ejército colombiano no demostró mayor impacto en el nivel estratégico. Los escasos resultados se limitaban a hechos puntuales en donde resultaron muertos algunos guerrilleros. En contraste, las estructuras guerrilleras, especialmente la de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), seguían un claro proceso de fortalecimiento y crecimiento acelerado que estaba siendo impulsado, entre otros factores, por las rentas del negocio del narcotráfico (Vélez, 2001), economía ilícita que tuvo un especial auge en el decenio de 1980 (Bushnell, 2007).

A partir de la Octava Conferencia llevada a cabo por las FARC durante 1993, esta guerrilla efectuó un cambio en su forma de lucha con base en una clara intención de conformar estructuras fuertes, capaces de propinar ataques contundentes a unidades militares (Pizarro, 2006). Estas acciones adquirieron un alto valor estratégico dentro de su plan general de evolucionar de una guerra de guerrillas a una nueva fase de guerra de movimientos. Dicha intención de las FARC fue evidente en las repetidas acciones guerrilleras perpetradas contra tropas aisladas de la fuerza pública, especialmente incrementadas durante el último lustro del siglo pasado, según se muestra en el informe del Centro Nacional

de Memoria Histórica (CNMH) denominado *Tomas y ataques guerrilleros (1965-2013)*, en una clara intención de equilibrio de fuerzas por parte de las FARC (CNMH, 2016).

Las FARC doblaron sus frentes a partir de 1982, cumpliendo lo planeado en su VII conferencia y a partir de 1996, después de desarrollada su VIII conferencia nacional, lograron tener una fuerza capaz de enfrentarse al Ejército y causarle golpes contundentes de carácter estratégico. Golpes como el de Puerres, Las Delicias, Patascoy, El Billar, La Carpa, San Juanito, Miraflores y Mitú, entre otros ataques, dejaron 355 militares muertos y 300 militares secuestrados que obligaron a las Fuerzas Militares a pensar en una reestructuración. (Centro de Estudios Históricos del Ejército [CEHE]), 2015, p. 26)

Para Rangel (1999), el Estado no tenía otra salida más que hacer frente a la confrontación armada propuesta por la guerrilla; sin embargo, en las condiciones de movilidad táctica que tenía en ese momento, las tropas del Ejército colombiano estaban lejos de lograr resultados notables para controlar la delicada situación de orden público que se vivía en esos años. Por el contrario, cada vez eran más frecuentes las tomas y ataques a unidades militares con trágicos resultados de soldados muertos, secuestrados y heridos, sin la capacidad del Ejército para reaccionar de manera ágil y oportuna.

Desde finales de la década de 1980, la FAC había adquirido aeronaves con mayor capacidad para apoyar los requerimientos del Ejército (Tovar, 2020). Se trataba de ocho helicópteros UH-60A *Black Hawk* de fabricación norteamericana, algunos configurados como aeronaves de ataque (arpías) y otros dispuestos para el transporte de tropas (halcones). No obstante, ni la cantidad de equipos ni la misión principal de la FAC permitía un apoyo permanente y adecuado a los requerimientos de nivel táctico de las tropas. Por su parte, en el interior del Ejército ya se estaba conformando un destacamento aéreo que, si bien ya contaba con algunas pequeñas aeronaves de ala fija para mediados de la década de 1990, tampoco ofrecían la solución a las necesidades orgánicas de movilidad de la Fuerza.

En términos de Pécaut (2015), el Ejército parecía estar en una constante posición defensiva, y esto es fácil de comprobar: en primer lugar, por los constantes reveses sufridos por las tropas aisladas y carentes de movilidad, pero también por la falta de capacidad para reaccionar ante las incursiones de la guerrilla en el país. Ello marcó durante los últimos cinco años del siglo pasado el periodo de mayor agudización del conflicto armado colombiano (CNMH, 2016). Autores como Dávila et al. (2000) coinciden en describir el proceso del Ejército colombiano durante el periodo del presidente Ernesto Samper (1994-1998) como tendencialmente crítico en razón a los grandes reveses militares sufridos por esos años: “Estos golpes evidenciaron a su vez la debilidad de las Brigadas Móviles recientemente creadas que carecían de movilidad” (Dávila et al., 2000, p. 158).

La Aviación del Ejército y su impacto en la movilidad táctica de la Fuerza a partir de 1997

Con la reactivación del Arma de Aviación del Ejército, propiciada el 25 de agosto de 1995 con el Decreto 1422 (Presidencia de la República, 1995), se dio un impulso dentro de la Fuerza con el que se pudo concretar el proyecto de compra de nuevas aeronaves. Este proyecto, denominado “Adquisición Equipo Aeronáutico del Ejército” (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 1996), hizo parte de un programa liderado por el Ministerio de Defensa Nacional cuyo objetivo era mejorar la capacidad técnica para el empleo eficiente de los recursos. El proyecto contempló dos subprogramas llamados “Soporte Operacional” y “Movilidad de Fuerzas” (DNP, 1995), con los que se esperaba afrontar la preocupante realidad presente para finales de 1995 dentro del ministerio. El propósito de los subprogramas estaba enunciado en los siguientes términos:

Buscan mejorar la capacidad de reacción de las FFMM en las áreas terrestre, fluvial y aérea, ampliando la infraestructura de transporte en cada una de las Fuerzas para disminuir el tiempo de reacción entre el momento en que se sucede una alteración del orden público en cualquier localidad del territorio nacional y la presencia que realizan las FFMM, minimizando al mismo tiempo el riesgo de emboscadas [...]. Particular relevancia tiene la creación y activación del destacamento aéreo del Ejército, compuesto por una flotilla de helicópteros [que apenas se iban a adquirir] que debe permitir el apoyo inmediato a las fuerzas en tierra, tanto para el transporte de hombres y suministros, como para el refuerzo de la capacidad ofensiva y la evacuación de emergencia de personal herido. (DNP, 1995, p. 15)

Este contexto mostraba una marcada necesidad de movilidad aérea del Ejército para sobrepasar la difícil topografía montañosa y selvática existente en el país (Álvarez, 2015). Esa necesidad fue plasmada luego en la Directiva Permanente 000164 firmada por el General Mario Galán Rodríguez como comandante del Ejército en 1997, en la que se contempló la “necesidad urgente de incrementar la capacidad operacional del Ejército [...], [así como] aumentar su capacidad operativa, facilitando la acción de mando e incrementando su movilidad y flexibilidad mediante el suministro de apoyo aéreo” (EJC, 1997, p. 3). Así, finalmente, durante 1997 llegaron los primeros helicópteros adquiridos por el Ejército. Se trató de una flota compuesta por siete aeronaves UH-60L de fabricación norteamericana y diez MI-17-1V de fabricación rusa, que fueron puestas a cargo de la recientemente conformada Brigada de Aviación.

Con la llegada de los helicópteros en 1997 al Ejército, se proyectó el fortalecimiento de la movilidad y maniobra en la Fuerza (División de Aviación Asalto Aéreo [DAVAA], 2018); no obstante, la entrada en operación de estas aeronaves no fue inmediata. A partir de su llegada, se dio inicio a un importante proceso de preparación de tripulaciones que llevó un poco más de un año (Tovar, 2020), y que rindió los primeros frutos a finales de 1998 con la asignación de los primeros helicópteros operados por personal de la Aviación

del Ejército en apoyo a unidades de la Fuerza. Uno de los primeros requerimientos en que los helicópteros del Ejército lograron reaccionar de manera ágil fue precisamente en noviembre de 1998, cuando estructuras del Bloque Oriental de las FARC se tomaron Mitú, la capital del departamento de Vaupés. Para este momento, la capacidad de movilidad y reacción del Ejército apenas estaba experimentando los beneficios de contar de manera orgánica con algunos helicópteros, aún muy pocos para la urgente necesidad. Sin embargo, y con el apoyo de la FAC, dos helicópteros UH-60L del Ejército, con tripulaciones que apenas estaban adquiriendo experiencia en vuelo para desarrollar este tipo de operaciones, lograron participar en la Operación Vuelo de Ángel, con la que tan solo un día después de la toma guerrillera se pudo restablecer la complicada situación de orden público en esa alejada población, pese al grave saldo de muertos, heridos y secuestrados de la fuerza pública por parte de la guerrilla.

Para analistas sobre temas de seguridad y defensa como Arbeláez (2006), este episodio significó un punto de inflexión en términos de doctrina militar, puesto que las Fuerzas Armadas abandonaron la actitud defensiva y estática que se tenía hasta entonces para asumir una posición ofensiva y dinámica. Sin lugar a dudas, este cambio fue propiciado por la posibilidad de contar dentro del mismo Ejército con aeronaves de ala rotatoria que estaban proyectando una capacidad, apenas incipiente y en formación, de movilidad aérea táctica para integrarse a la maniobra de las tropas en el campo de batalla, como parte del concepto de armas combinadas.

Como se mencionó, la capacidad de movilidad aérea táctica aún estaba lejos de completarse. Por esta razón, durante el primer semestre de 1999 el Gobierno nacional aprobó un segundo presupuesto para adquirir equipo aeronáutico para el Ejército, proyecto que, en los propios términos del documento Conpes 3039, buscaba “proporcionar movilidad en el cumplimiento de las misiones, aumentando la capacidad y disminuyendo el tiempo de reacción sobre el objetivo” (DNP, 1999). Era claro, entonces, el interés por dotar al Ejército de helicópteros como herramienta para garantizar la efectividad en sus planes estratégicos de lucha contrainsurgente. Este nuevo presupuesto permitió la compra de siete UH-60L y cinco MI-17-1V, que se sumaron a los adquiridos previamente en 1997.

Para el comando de las Fuerzas Militares, en cabeza del General Fernando Tapias Stahelin, fue indispensable poner en marcha un programa para “incrementar al máximo la movilidad y flexibilidad de las maniobras militares, la rapidez para reaccionar frente a las acciones de las FARC y la destreza en el combate nocturno” (CEHEJ, 2015, p. 29). Esto llevó al General Jorge Enrique Mora Rangel, comandante del Ejército entre 1998 y 2002, a implementar un plan de reestructuración y profesionalización en el que se activaron nuevas unidades, como, por ejemplo, la Fuerza de Despliegue Rápido (FUDRA), unidad especial activada a finales de 1999 e integrada en ese momento por las tres Brigadas Móviles con las que contaba el Ejército junto a la Brigada de Fuerzas Especiales (Casilimas, 2014). Su misión principal consistía en desplegarse desde el Fuerte Militar de Tolemaida hasta el lugar requerido en el país donde se encontrara turbado el orden público por las

acciones guerrilleras. Allí, la participación de los helicópteros de la Aviación del Ejército fue fundamental para dotar de movilidad y capacidad de reacción a estas tropas.

Durante 1999 también se presentó un hecho que, a la larga, significó en gran medida el éxito para el propósito de dotar de movilidad aérea táctica al Ejército. Se trató del acuerdo binacional entre los Gobiernos de Colombia y EE. UU. denominado “Plan Colombia: Plan para la Paz, Prosperidad y el Fortalecimiento del Estado” (Jones, 2006, p. 61). Este acuerdo bilateral contempló una serie de acciones complementarias alineadas con la estrategia general de lucha contra las drogas. Una de estas definía el interés por incrementar la movilidad del Ejército para el desarrollo de operaciones en la selva (United States Institute of Peace [USIP], 2000), para lo cual se le asignaron a la Aviación del Ejército, desde finales de 1999 hasta inicios de 2005, un total de 16 UH-60L, 33 UH-1N y 30 UH-1H II (Ramsey, 2008). Al comienzo, estas aeronaves fueron dispuestas de manera exclusiva para el desarrollo de operaciones contra el narcotráfico de la brigada creada para este fin durante el año 2000; sin embargo, su aplicación se extendió para la lucha contrainsurgente a partir de 2002, por mandato del presidente Bush (Ballén, 2008), como parte de su política de lucha contra el terrorismo suscitada a raíz de los hechos del 11 de septiembre de 2001.

De esta manera, a partir de 2002, el Ejército colombiano pudo poner en ejecución planes de gran magnitud y con ambiciosos objetivos estratégicos en una ofensiva sin precedentes contra las FARC, después de los resultados negativos en los diálogos de paz liderados por el presidente Andrés Pastrana. En febrero de ese año, se llevó a cabo la operación TH (Todo Honor), mediante la cual se logró retomar la zona de distensión con la participación de al menos 5000 soldados (Centro de Investigación en Conflicto y Memoria Histórica Militar [CICMHM], 2016). En efecto, la participación de los helicópteros fue fundamental para ubicar las tropas de la FUDRA y de unidades de la Cuarta División mediante misiones de asalto aéreo en la vasta zona selvática que comprendía los 42 000 kilómetros cuadrados correspondientes a cinco municipios en los departamentos de Caquetá y Meta (CEHEJ, 2015).

Sin embargo, la verdadera importancia de los helicópteros, más allá de posibilitar la inserción de las tropas para iniciar el desarrollo del plan táctico terrestre, radicó en la posibilidad de permitir el sostenimiento de esa operación mediante la ejecución constante de misiones de movimiento aéreo para abastecer las unidades de alimentación, material de intendencia, municiones y otros elementos, con lo que fue posible dar continuidad y profundidad a las misiones tácticas en ejecución a partir de febrero de 2002, y que se extendieron hasta finales de 2003 con el inicio del Plan Patriota y la correspondiente creación de la Fuerza de Tarea Omega. Esta nueva unidad integró más de 17 000 soldados para cubrir un área que terminó por sobrepasar la antigua zona de distensión (cerca de 80 000 kilómetros cuadrados), con la responsabilidad de ejecutar operaciones contra las FARC en su zona de retaguardia estratégica en el sur del país (CEHEJ, 2015). El General Reinaldo Castellanos, primer comandante de esta nueva unidad, tenía en especial consideración la

necesidad de contar con el apoyo helicoportado para garantizar el cumplimiento de los objetivos propuestos:

De la parte aérea dependía el 50 por ciento del éxito, tanto así que las tropas, sin helicópteros, no hacían nada. En el caso de la Fuerza Aérea, su trabajo era brindar seguridad con los aviones y los helicópteros artillados, pero la Aviación del Ejército tenía que garantizar el traslado y la movilidad de los 17 500 hombres que integraban la Omega. (Bedoya, 2008, p. 32)

Para analistas en seguridad y defensa como Ortiz (2003), uno de los factores importantes que puso freno a la escalada de acciones terroristas perpetradas por las FARC, que alcanzaron el pico más alto finalizando el siglo pasado (Figura 1), fue el gran potencial de transporte de tropas del Ejército en helicóptero, lo que dio como resultado una notoria mejoría en la movilidad y otorgó al alto mando “la capacidad de proyectar fuerza de forma demoledora en cualquier región del país” (Ortiz, 2003, pp. 21-22). En efecto, la Figura 1 muestra una relación inversamente proporcional entre el incremento de movilidad del Ejército —reflejada en el aumento en las horas voladas por aeronaves de ala rotatoria y la cantidad de pasajeros transportados anualmente en estas mismas aeronaves— y la reducción paulatina de las incursiones guerrilleras llevadas a cabo, durante el periodo comprendido entre 1997, año en que llegaron los primeros helicópteros al Ejército, y 2012, año en que finalizó el proceso de nacionalización de aeronaves del Plan Colombia.

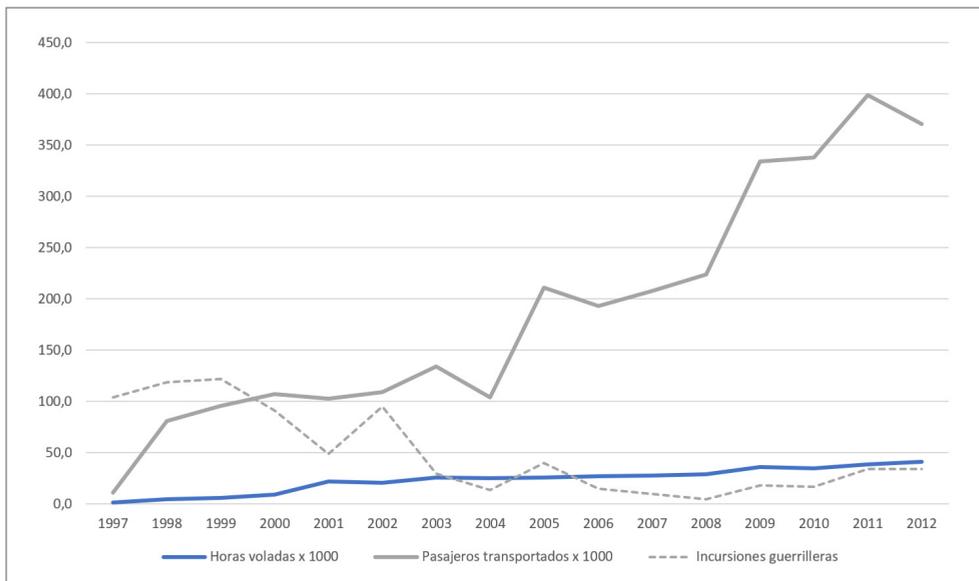


Figura 1. Incremento en movilidad aérea del Ejército versus disminución de incursiones guerrilleras en Colombia entre 1997 y 2012.

Fuente: Elaboración propia con datos de la Brigada de Aviación n.º 25 y CNMH (2016).

Con el incremento de aeronaves de ala rotatoria en el Ejército, junto con la experiencia adquirida por las tripulaciones a partir de 1999 en el empleo de lentes de visión nocturna y la posibilidad de ejecutar misiones especiales y de asalto aéreo en cualquier hora del día o de la noche, así como la fundamentación de la doctrina en el Arma de Aviación con motivo de la implementación del Plan Colombia, el alto mando pudo diseñar nuevas estrategias militares (como el Plan Patriota y el Plan Espada de Honor, entre otras) en que la movilidad de las unidades del Ejército resultaba primordial, teniendo en cuenta la dificultad y extensión del área de operaciones donde se desarrollaban las campañas. En este sentido, los helicópteros utilitarios empleados para transporte de personal, especialmente los UH-60 y los MI-17, posibilitaron a partir de la primera década del 2000 movilizar rápidamente gran cantidad de tropas para asumir el dispositivo requerido en la ejecución de operaciones militares planeadas por el Ejército. Un claro ejemplo es la Operación Magenta, llevada a cabo en marzo de 2009, en la que se logró, en tan solo tres días, con la participación de 28 helicópteros del Ejército, llevar a cabo una misión de asalto aéreo para insertar 3600 hombres que conformaban las tres brigadas móviles de la Fuerza Conjunta de Acción Decisiva (FUCAD) en la zona selvática entre los municipios de Vistahermosa y Puerto Rico, Meta (Tovar, 2018).

En 2007 inició un proceso de nacionalización de los helicópteros llegados como parte del Plan Colombia desde 1999, que finalizó cinco años después con la asignación al Ejército de 15 UH-60L, 16 UH-1N y 23 UH-1H II (Tovar, 2020). Desde años atrás, estos helicópteros venían cumpliendo misiones principalmente en apoyo a la lucha contra el narcotráfico bajo el control de la Aviación del Ejército. De esta manera, a partir de 2007, estos helicópteros participaron de manera más directa en las misiones que fortalecieron aún más la movilidad de las tropas, lo que paulatinamente potenció la capacidad de reacción y ejecución de operaciones militares hasta el año 2012, cuando se completó el proceso de transferencia definitiva de estas aeronaves al Ejército.

En el periodo cubierto por esta investigación, los helicópteros del Ejército movilizaron un total de 3 030 465 pasajeros (Figura 2), lo cual representa el transporte de toda la Fuerza en 15 ocasiones. En 2012, la movilidad del Ejército aumentó 31 veces con respecto al primer año analizado (1997), lo que da cuenta del incremento en la movilidad de las tropas y un respectivo aumento en la ejecución de misiones de aviación en apoyo directo a las operaciones terrestres.

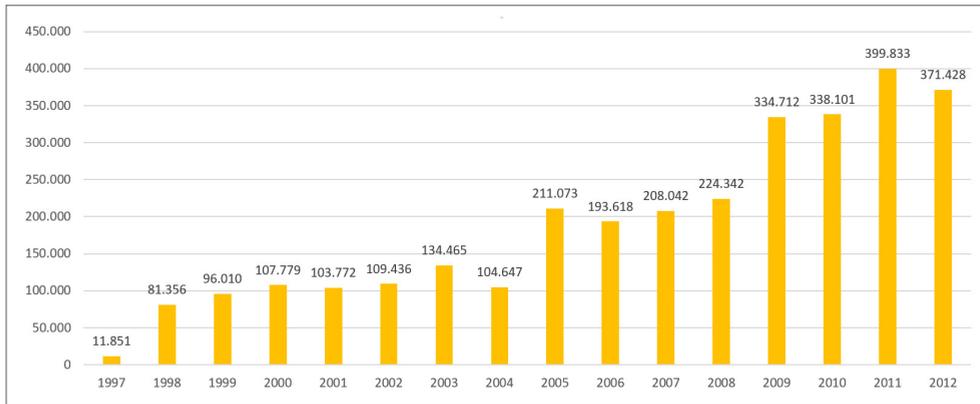


Figura 2. Transporte de pasajeros en aeronaves de ala rotatoria del Ejército entre 1997 y 2012.
Fuente: Elaboración propia con datos de la Brigada de Aviación n.º 25.

Respecto a los logros obtenidos en términos de movilidad para el Ejército después del importante aumento en la flota de helicópteros, Casilimas (2014) expresa la siguiente apreciación:

La Aviación del Ejército impactó de manera decisiva el desarrollo del conflicto a favor del Estado colombiano mediante la movilidad aérea, porque con esta capacidad se les dio a las tropas la posibilidad de llegar a cualquier sitio a lo largo y ancho del territorio nacional, por más alejado que se encontrara. Dio capacidad de acceso, capacidad de sostenimiento de las operaciones, así como también de una alta movilidad y flexibilidad a las operaciones militares, permitiendo e incrementando la capacidad de control territorial por parte del Gobierno. (p. 164)

Discusión y conclusiones

Hacer un análisis sobre la validez de la decisión del mando militar y del alto gobierno por adquirir para el Ejército la flota de helicópteros implica una discusión que puede tener varias posiciones sobre distintos aspectos. Algunas posiciones se enfocan en la necesidad o no del importante gasto en defensa hecho por gobiernos como el de Pastrana y Uribe, teniendo en cuenta que ya existía una Fuerza Aérea que disponía de helicópteros; incluso se puede discutir si estos medios debieron ser puestos a cargo de la FAC.

Autores como Esquivel (2016) destacan la importancia del papel desempeñado por las aeronaves de la FAC en la confrontación con los grupos armados ilegales, un papel que estuvo ligado a la misión de los aviones de combate para llevar a cabo bombardeos decisivos y de precisión en contra de cabecillas guerrilleros de alto nivel. Al respecto, vale la pena mencionar que la FAC contaba desde años atrás con aviones de combate y había llevado a cabo este tipo de misiones previamente sin causar impacto directo en la movilidad táctica del Ejército. Por su parte, los primeros helicópteros en Colombia con

una capacidad importante para el transporte de pasajeros y carga fueron los UH-60A, los cuales llegaron a la FAC en 1988. Estas aeronaves, después de un par de años de capacitación de sus tripulaciones, comenzaron a prestar algunos apoyos a los requerimientos del Ejército, pero limitados a la poca cantidad adquirida de estos equipos aéreos y, en otras ocasiones, a las demoras en el trámite de los requerimientos por tratarse de aeronaves de otra Fuerza. En el periodo entre 1994 y 1998, eran evidentes las limitaciones para satisfacer las necesidades logísticas de las unidades del Ejército, en un contexto en el que el pie de fuerza había tenido un incremento importante a partir de 1987 hasta llegar a superar la cifra promedio en América Latina, lo que hacía más complicado aún el panorama para el desarrollo de operaciones:

Las raciones cubrían un 10% de las necesidades y los equipos de campaña un 44%. Debido a la dispersión de las operaciones en el territorio nacional, el problema de movilidad se había detectado como crítico. Se estimaba que el transporte terrestre solo cubría un 33% de los requerimientos, y había problemas de mantenimiento de vehículos, déficit en munición y armamentos. (Dávila et al., 2000, p. 167)

En este sentido, se puede concluir que la FAC no disponía de helicópteros suficientes para cubrir los requerimientos de movilidad táctica del Ejército. Para 1998, en la Operación Vuelo de Ángel, mediante la cual se logró retomar el control de Mitú, la FAC participó con dos helicópteros de transporte UH-60 junto con otros dos UH-60 armados Arpía (Santos, 2019), a los cuales se sumaron dos UH-60 de la Aviación del Ejército, que complementaron la misión de asalto aéreo (Tovar, 2018) con tropas de la Brigada Móvil n.º 3. Con el incremento de helicópteros en el Ejército a finales de los noventa e inicios de la década del 2000, los requerimientos de transporte de tropas y abastecimientos fueron cubiertos casi por completo por las aeronaves orgánicas del Ejército.

La nueva capacidad permitió cumplir los relevos de unidades en el dispositivo operacional establecidos en el ciclo de operaciones, descanso y entrenamiento (conocido como ciclo CODE), lo cual proporcionó mayor dinamismo y un efecto positivo en el plan de moral y bienestar de las unidades. No obstante, se continuó recibiendo el apoyo de la FAC, especialmente con la escolta proporcionada por los UH-60 Arpía que, gracias a su gran poder de fuego, complementaban la misión de seguridad llevada a cabo por los helicópteros UH-1N y UH-1H II Cazadores del Ejército en los requerimientos de movimiento aéreo, evacuaciones, asaltos aéreos y misiones especiales desarrolladas a diario en todos los rincones del país. Para 2012, una vez terminado el proceso de nacionalización de los helicópteros del Plan Colombia y fueron puestos definitivamente a cargo del Ejército, esta Fuerza completó la flota de aeronaves de ala rotatoria más grande del país, así como de Centro y Suramérica (DAVAA, 2018).

La movilidad aérea le permitió al Ejército disponer de sus tropas en el lugar requerido del campo de combate para asegurar el éxito de las maniobras terrestres desde su inicio. Este hecho que se vivió en Colombia fue posible gracias a la llegada de los helicópteros y

la implementación de una doctrina de armas combinadas, en la cual la aviación exploró una capacidad fundamental para el esfuerzo de combatir en la lucha contrainsurgente. En términos de la DAVAA del Ejército, la movilidad táctica como capacidad estratégica está definida de la siguiente manera:

La movilidad táctica en el Ejército Nacional es sin duda alguna su más invaluable recurso en el teatro de operaciones; como elemento decisivo de combate brinda una ventaja estratégica ante las diversas amenazas permitiendo la movilidad táctica de las tropas de superficie de manera oportuna y permanente, operando como un elemento de poder terrestre que extiende el área de operaciones en espacio y tiempo en cada nivel, bajo los principios de: iniciativa, agilidad, profundidad, sincronización y versatilidad. (DAVAA, 2018, p. 11)

En efecto, la movilidad aérea táctica del Ejército se convirtió en la respuesta estratégica a una necesidad urgente, gracias a la cual se logró reaccionar ante la difícil situación de orden público de finales del siglo pasado, lo que giró de manera definitiva la balanza en favor del Estado.

Agradecimientos

Los autores desean agradecer a la Escuela de Aviación del Ejército Nacional de Colombia por su apoyo en la realización de este artículo.

Declaración de divulgación

Los autores declaran que no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con el artículo. Este artículo hace parte del proyecto de investigación “Estudio histórico del arma de aviación del Ejército de Colombia”, del Grupo de Investigación en Aviación Militar de la Escuela de Aviación del Ejército.

Financiamiento

Los autores no declaran fuente de financiamiento para la realización de este artículo.

Sobre los autores

Gustavo Andrés Tovar Cabrera es Teniente Coronel (RA) del Ejército de Colombia. Es especialista en administración de recursos militares para la defensa nacional y especialista en seguridad y defensa nacionales, con diplomado en derechos humanos y derecho internacional humanitario (UNAB). Es profesional en ciencias militares. Es miembro del Grupo de Investigación en Aviación Militar de la ESAVE.

<https://orcid.org/0000-0002-4302-0728> - Contacto: gustavotovarcabrera@cedoc.edu.co

Erika Constanza Figueroa Pedreros es magíster en las Independencias de Hispanoamérica (Universidad Jaime I, España), magíster en historia militar (ESMIC), especialista en gestión y conservación del patrimonio documental (Universidad Internacional de Andalucía, España) e historiadora. Es docente e investigadora de la Facultad de Ciencias Militares de la ESMIC. Miembro de número de la Academia Colombiana de Historia Militar.

<https://orcid.org/0000-0001-6241-344X> - Contacto: erika.figueroa@esmic.edu.co

Referencias

- Álvarez R., A. (2015). Terrorismo y contraterrorismo en Colombia. *Si Somos Americanos*, 15(1), 49-82. <http://dx.doi.org/10.4067/S0719-09482015000100003>
- Arbeláez H., Á. M. (2006). Consideraciones sobre el estado y la seguridad en Colombia. *Revista Facultad de Derecho y Ciencias Políticas*, 36(104), 193-205. <https://www.redalyc.org/pdf/1514/151413538008.pdf>
- Atehortúa C., A. L. (2011). La presencia de Estados Unidos en la formación de los militares colombianos a mediados del siglo XX. *Historia y Espacio*, 7(36). <https://doi.org/10.25100/hye.v7i36.1781>
- Atehortúa C., A. L. (2017). Colombia en la guerra de Corea. *Folios*, 27, 63-76. <https://doi.org/10.17227/01234870.27folios63.76>
- Ballén M., R. (2008). Internacionalización del conflicto colombiano: 1988-2008. *Diálogos de Saberes*, 29, 103-127. <https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/dialogos/article/view/2053>
- Bedoya L., J. (2008). *En las trincheras del Plan Patriota*. Intermedio.
- Bushnell, D. (2007). *Colombia. Una nación a pesar de sí misma*. Planeta.
- Carluci, E. G. (2015). *La batalla de Khe Sanh y el combate de Lang Vei en Vietnam* [tesis doctoral, Escuela Superior de Guerra Tte. Grl. Luis María Campos]. <http://190.12.101.91/jspui/handle/1847939/1236>
- Casilimas, J. E. (2014). *Proceso de modernización de las Fuerzas Militares y su impacto en el conflicto en Colombia (1998-2010)* [tesis de maestría, Pontificia Universidad Javeriana]. Repositorio Institucional. <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/16771>
- Centro de Estudios Históricos del Ejército (CEHEJ). (2015). *Fuerza de Tarea Conjunta Omega, Dios y Victoria: Las FARC: de la guerra de movimientos a su punto de inflexión*. Planeta.
- Centro de Investigación en Conflicto y Memoria Histórica Militar (CICMHM). (2016). *Operaciones militares de Colombia: un camino histórico en la modernización de las Fuerzas Militares y su doctrina*. Escuela Superior de Guerra. <https://bit.ly/31umuiZ>
- Centro Nacional de Memoria Histórica (CNMH). (2016). *Tomas y ataques guerrilleros (1965-2013)* (informe del CNMH). Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales (IEPRI) de la Universidad Nacional de Colombia. <https://bit.ly/3foYLZt>
- Clausewitz, C. (1999). *De la guerra* (Celer Pawlowsky, Trad.). Tecnos.
- Dávila, A., Escobedo, R., Gavina, A., & Vargas, M. (2000). El Ejército colombiano durante el periodo Samper: paradojas de un proceso tendencialmente crítico. *Colombia Internacional*, 49-50, 148-177. <https://doi.org/10.7440/colombiaint49-50.2000.08>
- Davis B., T. (2019). *Air power and warfare: A century of theory and history*. Strategic Studies Institute and U.S. Army War College Press.
- Departamento Nacional de Planeación (DNP). (1995). *La defensa nacional y las Fuerzas Militares* [documento Conpes 2824-Mindefensa-DNP: UIP-UJS]. Bogotá, Colombia.

- Departamento Nacional de Planeación (DNP). (1996). *Autorización a la Nación para contratar operaciones de crédito externo hasta por US\$ 155 millones con destino a las Fuerzas Militares* [documento Conpes 2846-Mindefensa-DNP: UIP-UJS]. Bogotá, Colombia.
- Departamento Nacional de Planeación (DNP). (1999). *Ampliación de la autorización a la Nación para contratar créditos externos para el sector Defensa* [documento Conpes 3039-Mindefensa-DNP: UIFP-UJS]. Bogotá, Colombia.
- División de Aviación Asalto Aéreo (DAVAA). (2018, abril). *Plan Maestro de Flota (PMF). Proyección estratégica para las aeronaves del ala rotatoria del Ejército Nacional*.
- Ejército Nacional de Colombia (EJC). (1962). *Plan de Operaciones Lazo*. Copia n.º 043, Bogotá.
- Ejército Nacional de Colombia (EJC). (1997). *Directiva Permanente 000164. Reglamentación Arma Aviación del Ejército*.
- Ejército Nacional de Colombia (EJC). (2017a). *Manual Fundamental del Ejército, MFE 1-01. Doctrina*.
- Ejército Nacional de Colombia (EJC). (2017b). *Manual Fundamental de Referencia del Ejército, MFRE 3-0. Operaciones*.
- Esquivel T., R. (2016). La Fuerza Aérea Colombiana y el cese del conflicto colombiano (1998-2015). *Revista Científica General José María Córdova*, 14(17), 371-395. <https://doi.org/10.21830/19006586.18>
- Forero R., O. (1981). *Alas militares colombianas*. Andes.
- Galula, D. (1964). *Counterinsurgency warfare: Theory and practice*. Praeger Security International.
- Givens, A. (2019). *The business of air mobility: US Army aviation, the helicopter industry, and innovation during the Cold War* [tesis doctoral, Ohio University]. <http://orcid.org/0000-0002-1165-606X>
- Jones Jr., R. W. (2006). Plan Colombia and Plan Patriota: The evolution of Colombia's national strategy. *Veritas*, 2(4), 60-64. <https://bit.ly/3ukLS7h>
- Kaufman, S. F. (2010). *El arte de la guerra. La interpretación definitiva del libro clásico de Sun Tzu*. Paidotribo.
- Legrand, L. F. (2000). El nacimiento del helicóptero militar. *Revista Defensa*, 269. Edición España. <https://bit.ly/3mdaewQ>
- Ortiz, R. D. (2003). La estrategia contrainsurgente del presidente Álvaro Uribe: ¿fórmula para la victoria o receta para una crisis?. *Boletín Elcano*, 16, 33. <http://biblioteca.ribei.org/id/eprint/382>
- Pécaut, D. (2015). Un conflicto armado al servicio del statu quo social y político. En Comisión Histórica del Conflicto y sus Víctimas, *Contribución al entendimiento del conflicto armado en Colombia*. <https://bit.ly/2PC3JHz>
- Pizarro L., E. (2006). Las FARC-EP: ¿repliegue estratégico, debilitamiento o punto de inflexión? En M. Wills & G. Sánchez (Eds.), *Nuestra guerra sin nombre*. Norma.
- Presidencia de la República de Colombia. (1995, 25 de agosto). *Decreto 1422 de 1995, por el cual ordena la organización del arma de la aviación del Ejército Nacional*. Diario Oficial 41975. <https://bit.ly/3rA7fzz>
- Ramírez B., R. (2010). *Introducción teórica y práctica a la investigación histórica. Guía para historiar en las ciencias sociales*. Universidad Nacional de Colombia.
- Ramsey, R. (2008) *From El Billar to Operations Fenix and Jaque: The Colombian security force experience, 1998-2008* (Occasional Paper 34). Combat Studies Institute Press.
- Rangel S., A. (1999). Colombia: la guerra irregular en el fin de siglo. *América Latina Hoy*, 23, 29-36. <http://hdl.handle.net/10366/72461>
- Rottman, G. L. (2007). *Vietnam airmobile warfare tactics*. Osprey Publishing.
- Salas L., R. (1989). Las fuentes para el estudio de la historia militar. *Studia Historica. Historia Contemporánea*, 6. <https://bit.ly/3rAiAj7>

- Santos B., M. A. (2019). La operación Vuelo de Ángel, punto de inflexión en el conflicto armado colombiano. En E. Benavides, R. Mezú, & A. Ortiz (Eds.), *Victorias desde el aire: la Fuerza Aérea Colombiana y el término del conflicto armado*. Ibáñez.
- Schroeder G., C. (2009). *La influencia de la participación de Colombia en la Guerra de Corea en la construcción de la nueva mentalidad del Ejército Nacional entre 1951 hasta 1982* [tesis doctoral, Universidad del Rosario]. <https://repository.urosario.edu.co/handle/10336/1396>
- Tovar C., G. A. (2018). *Las alas en las botas de los soldados*. Legis.
- Tovar C., G. A. (2020). *La Quinta Arma, historia de la aviación del Ejército de Colombia*. ESMIC.
- United States Institute of Peace (USIP). (2000). *Plan Colombia: Plan for peace, prosperity, and the strengthening of the State*. Peace Agreements Digital Collection. https://www.usip.org/sites/default/files/plan_colombia_101999.pdf
- Vega C., R. (2015). *La dimensión internacional del conflicto social y armado en Colombia: injerencia de los Estados Unidos, contrainsurgencia y terrorismo de Estado*. Centro de Estudios Espacio Crítico. <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r33458.pdf>
- Vélez, M. A. (2001). FARC-ELN: evolución y expansión territorial. *Revista Desarrollo y Sociedad*, 47, 151-225. <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/pdf/10.13043/dys.47.4>
- Vigo, J. A. (2005). *Fuego y maniobra, breve historia del arte táctico*. Folglore. <https://bit.ly/31KSzTT>
- Villalobos, J. (1993). Fuerza Aérea Colombiana. En A. Valencia (Ed.), *Historia de las Fuerzas Militares de Colombia* (tomo V). Planeta.