



Escuela de
Seguridad y Defensa

Boletín

ISSN 2737-646X | IAEN - N.º 4 | Mayo de 2022

Créditos

Rector del Instituto de Altos Estudios Nacionales:
Patricio Haro Ayerve

Decano de la Escuela de Seguridad y Defensa:
Daniel Pontón

Comité editorial:
Diego Pérez, Instituto de Altos Estudios Nacionales
Fernanda Brozoski, Universidad Federal de Río de Janeiro
Klever Bravo, Universidad Fuerzas Armadas ESPE
Milton Reyes, Instituto de Altos Estudios Nacionales

Dirección editorial:
Bolívar Lucio

Corrección de estilo:
David Chocair

Diagramación y portada:
Gabriel Cisneros

Contenido

Presentación
Diego Pérez Enríquez

Artículos
Más allá de la cooperación
Patricio Haro Ayerve

Flotas pesqueras internacionales en nuestro mar equinoccial.
Evolución y perspectivas
Brúmel Vázquez Bermúdez

Política de seguridad del Estado ecuatoriano
Guillermo Fabián Benalcázar Haro

Sicariato en el cantón Durán y el rol de la inteligencia estratégica
María Fernanda Noboa y Hernán Moreano

Aeronaves ilícitas vinculadas al narcotráfico en Ecuador
Jaime Arroyo Gómez

Miradas sobre el conflicto ruso-ucraniano
Raysa Vargas

Presentación

Ecuador enfrenta una compleja situación de seguridad que está marcada por múltiples influjos externos y también por procesos internos que evidencian las debilidades que deberían ser atendidas con urgencia. A escala global, de igual manera, las condiciones existentes han cambiado de forma drástica como consecuencia de la invasión de Rusia a Ucrania, junto con el subsecuente incremento de las tensiones entre los grandes actores del sistema.

Estas dos líneas de reflexión, que son las abordadas en este número del *Boletín Paralelo Cero*, remiten a considerar un debate sobre la centralidad del Estado y sus capacidades efectivas de control de las amenazas. En esa línea se introducen dos miradas teóricas que adquieren una dimensión aplicada al considerar los temas tratados en este boletín: la institucionalidad y la geopolítica.

Zygmunt Bauman, en una larga entrevista con Carlo Bordoni (2016), reflexiona sobre el Estado contemporáneo marcando la línea de tensión implícita en su paulatina desestructuración a favor de fuerzas externas que apelan al individuo y su capacidad decisoria en detrimento del rol regulador y controlador del primero. Desde tal premisa sería fácil considerar inevitable y “normal” al fenómeno ecuatoriano actual en los temas de seguridad, pues no sería sino una marca de la contemporaneidad. Si bien esa línea de interpretación no pierde validez, es importante considerar que, desde las instancias decisorias del Estado, la academia o la misma ciudadanía, la constatación de la reflexión no puede ser una vía de acción: se debe fortalecer al Estado y sus capacidades para garantizar el cumplimiento de la responsabilidad fundamental que este tiene en la garantía de la seguridad de los ciudadanos (Hobbes, 2004).

Esta es la línea de discusión que marca a los textos que hacen al presente número. En el texto de Patricio Haro se introduce una reflexión geopolítica sobre la posición que tiene Ecuador con relación a sus vecinos y a las presiones que derivan de las acciones del narcotráfico y el crimen organizado internacional en la región, al tiempo que reitera en la necesidad de que se fortalezca la cooperación entre Estados como un mecanismo que permitiría reducir el impacto negativo del narcotráfico sobre los países que lo combaten desde sus propias limitaciones.

Existe entonces la constatación de que las amenazas a la seguridad ocurren en un territorio específico, y estas operaciones aprovechan las debilidades estatales para extraer sus beneficios. En ese sentido, el comandante de la Armada del Ecuador, contralmirante Brúmel Vázquez Bermúdez, elabora una reflexión sobre las operaciones de las flotas pesqueras internacionales en el mar territorial ecuatoriano. En el tránsito histórico que desarrolla sobre la relación de Ecuador con su mar desde la creación de la Real Audiencia de Quito, recupera las visiones de Mahan en cuanto al poder marítimo y la importancia que tiene fortalecerlo para desincentivar incursiones de flotas pesqueras extranjeras que afectan la soberanía y la riqueza del país.

Guillermo Benalcázar enfoca su disquisición en la política de seguridad del Estado y reflexiona sobre la complejidad del sistema que esta propone. Allí introduce

una mirada sobre la necesidad de incorporar reformas al marco legal existente con el fin de adecuar los instrumentos nacionales con los internacionales, cuyo objetivo sea garantizar seguridad y desarrollo como un horizonte de responsabilidad estatal. Además, se destaca el problema de la amplitud conceptual implícita en la noción de la “seguridad integral”, la cual busca generar un diseño de política pública en el que se conciban los múltiples aspectos que la hacen: desde la gestión de riesgos a la seguridad vial, la seguridad ciudadana, entre otras. La reflexión final que elabora apunta a la creación de una instancia asesora directa para el presidente, con el fin de que pueda tener un seguimiento más directo de los temas de seguridad.

En una perspectiva aplicada que estudia el cantón Durán en la provincia de Guayas, el texto de María Fernanda Noboa y Hernán Moreano considera la inseguridad en el país desde la lógica de las “soberanías criminales” y la manera en la que estas operan en territorios específicos, ejerciendo el control de la violencia como parte de un mecanismo que asegura la subsistencia de negocios ilegales, de manera particular, el del narcotráfico. Así, el sicariato se convierte en un mecanismo de resolución de disputas y de transmisión de mensajes, que se asienta, en efecto, en un territorio en disputa por parte de varias organizaciones criminales. En esa condición, el trabajo de inteligencia se convierte en una pieza central para contener un desborde aún más grave.

En una perspectiva relacionada con el control territorial aéreo, Jaime Arroyo analiza el caso de las aeronaves ilícitas vinculadas al narcotráfico y la manera en la que estas operan con relativa impunidad en el país. Destaca la experiencia que tuvo Ecuador con el vínculo con Estados Unidos mediante la operación del Forward Operating Location (FOL) de la Base de Manta y algunos resultados en cuanto al control de actividades aéreas ilícitas en el espacio aéreo nacional. A partir de esa mirada, contrasta con unos cuantos logros ocurridos tras el cese de operaciones del FOL y las complicaciones que han surgido en el país desde entonces, de manera particular, por un incremento en las operaciones ilegales. En línea con lo resaltado en otros artículos, este resalta la importancia de la cooperación internacional y la necesidad de establecer una normativa que garantice un marco legal para acciones disuasivas frente a estos actores.

Devolviendo el enfoque a los fenómenos globales, Raysa Vargas traza algunas miradas sobre el conflicto ruso-ucraniano. Allí delinea interrogantes sobre la naturaleza del conflicto, al tiempo que propone explicaciones en torno al rol de los organismos internacionales y los intereses que podrían estar en juego con relación a la acción militar rusa. Así, la potencial afectación global tras el conflicto resalta la

manera en la que estos fenómenos tienen una incidencia que excede sus fronteras inmediatas y realza las disputas geopolíticas y por recursos que residen tras estas acciones. En tal sentido, invita a pensar en un retorno a algunas miradas clásicas para comprender las relaciones internacionales.

Parecería que las discusiones sobre la seguridad mantienen vigentes múltiples elementos que motivan retomar las visiones clásicas, pero estas se demuestran insuficientes ante la complejidad creciente de un sistema internacional en el que las exigencias se han diversificado mientras que las capacidades estatales se han limitado de forma sustancial. Estos artículos permiten recorrer las diversas amenazas que encara el país, en frentes que no son los que hacen a la discusión tradicional, pero que ponen en evidencia la necesidad de reestructurar las miradas de los tomadores de decisiones, así como de la academia. Afrontar esta complejidad impone, entonces, la obligación de pensar desde otras perspectivas, pero también a actuar en consecuencia.

Referencias bibliográficas

- Bauman, Z., y Bordoni, C. (2016). *Estado de crisis*. Paidós.
- Hobbes, T. (2004). *Leviatán*. Ediciones Libertador.

Diego Pérez Enríquez
Docente de la Escuela de Seguridad y Defensa
Instituto de Altos Estudios Nacionales

Aeronaves ilícitas vinculadas al narcotráfico en Ecuador

Jaime Arroyo Gómez

Fuerza Aérea Ecuatoriana

Introducción

Las amenazas y peligros para Latinoamérica desde la culminación de la Guerra Fría, en 1989, se han transformado en amenazas asimétricas para la seguridad interna de los países a escala global. Ello ha permitido el desarrollo de nuevas formas de negocios al margen de la ley, como el narcotráfico que, entre sus componentes de acción para asegurar el éxito, necesita un brazo armado que proteja las diferentes fases de su proceso desde el cultivo, procesamiento, transporte y venta en los países consumidores de sustancias estupefacientes a escala mundial. Así, este negocio se ha desarrollado al margen de la ley en países vecinos al Ecuador como Colombia, Perú y Bolivia, y que a partir de la década de 1970 los recursos del narcotráfico empezaron a llegar a los pequeños grupos ilegales armados de Colombia, que en ese entonces batallaban su conflicto interno. Ya en la década de 1980, el dinero del narcotráfico multiplicó los recursos de estos grupos ilegales armados, convirtiéndose en guerrilla, ampliando frentes y modernizando su armamento, llegando a 48 frentes narcoguerrilleros (Pécaut, 2008) que sirven para proteger los cultivos,

laboratorios de procesamientos y transporte de la droga, por la llamada Ruta del Pacífico, hasta las costas de Colombia (*Semana*, 2019) y ahora de Ecuador.

Esto ha avanzado con los años en los Gobiernos de América Latina, como México, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia, desde la década de 1970 hasta la de 1990, en la que se fortaleció esta delincuencia transnacional ligada al narcotráfico. La ausencia de políticas de seguridad en el ámbito interno que contrarreste, neutralice o minimice este crecimiento no se consideraban en Ecuador, que entonces no era un país de cultivo. Ahora, después de más de cincuenta años, las cosas han cambiado de forma radical, a tal punto que nuestro territorio se ha convertido en sector estratégico, ya no solo como paso del narcotráfico como corredor hacia el océano Pacífico para el transporte de droga y receptor de vuelos ilícitos con droga y dinero ilegal, sino como bodega de acopio y distribución de este tipo de sustancias que en la actualidad llega al consumo interno de la sociedad ecuatoriana (Global Security, s/f).

El objetivo de este documento es proponer políticas públicas de seguridad, para materializar el efectivo control del espacio aéreo, de aeronaves ilícitas vinculadas al narcotráfico que violan de manera constante el espacio

aéreo nacional, para llevar a cabo sus actividades narcodelictivas.

Este trabajo plantea dos problemas principales que afectarían el control del espacio aéreo desde la perspectiva aérea en Ecuador:

1. La falta de decisión política de los poderes del Estado en los Gobiernos de turno para enfrentar este tipo de narcodelincuencia transnacional, al no emitir políticas públicas en el control estricto del espacio aéreo nacional.
2. La ausencia de capacidad militar¹ de nuestra Fuerza Aérea para enfrentar estas amenazas.

Vuelos ilícitos y control territorial

La instauración del Forward Operating Location (FOL), en la Base Aérea Eloy Alfaro (Manta), en 1999, como parte del acuerdo entre Ecuador y EE. UU., denominado Acuerdo Ortiz, en honor al entonces canciller Benjamín Ortiz, el 12 de noviembre de 1999. Fue ratificado por el Gobierno de Gustavo Noboa Bejarano (2000-2003), en apoyo al “Plan Colombia”, firmado entre los Gobiernos de Colombia y EE. UU. para mejorar el control avanzado en contra del narcotráfico y barcos pesqueros dedicados a esta actividad (Global Security, s. f.), permitía el intercambio de información y alerta temprana de aeronaves ilícitas para la reacción oportuna de la

Fuerza de Reacción Inmediata (FRI)² de la Fuerza Aérea, y, a su vez, ejercería una disuasión efectiva para limitar las actividades ilegales relacionadas al narcotráfico tanto en vuelos ilícitos como en la parte marítima.

A fin de dar profundidad a este tema y resaltar la importancia de este acuerdo, que duró diez años, en este artículo se detalla que estos vuelos se realizaban con aviones tipo AWACS.³ Las misiones duraban de doce a quince horas desde la costa de Salinas hasta territorio colombiano, con reabastecimientos de combustible en el aire que permitían mantener autonomía de vuelo. A bordo había un oficial de la especialidad de defensa aérea de la FAE, que se desempeñaba como oficial de enlace para atender las necesidades de vuelo en espacios aéreos restringidos que fueren necesarios según información de inteligencia militar. De esta manera se cumplía los procedimientos aeronáuticos establecidos y coordinando con la DGAC⁴ y los ATC⁵ correspondientes a las áreas de sobrevuelo, así como también para informar la detección de aeronaves ilícitas en nuestro territorio al organismo pertinente de la Fuerza Aérea, para la toma de decisiones y emplear la FRI.

La disposición del presidente Rafael Correa de no renovar por diez años más la estadía del FOL en Manta, y su posterior salida en el año 2009, provocó dejar expuesto un importante corredor de ingreso aéreo y marítimo para el libre paso del narcotráfico a lo largo de las costas de nuestro país, de acuerdo con los siguientes datos que son de dominio público.

1 Capacidad militar: es la suma del equipamiento, personal, entrenamiento y experiencia que tiene una fuerza para enfrentar un conflicto de ámbito interno o externo.

2 FRI: (Fuerza de Reacción Inmediata), son aeronaves interceptoras que están listas las 24 horas del día para la interceptación y derribo de aeronaves ilícitas que violan el espacio aéreo nacional.

3 AWACS: Aeronaves equipadas con radares de detección a larga distancia.

4 DGAC: Dirección General de Aviación Civil del Ecuador.

5 ATC: Agencia de Control de Tránsito Aéreo Civil o Militar.

Tabla 1

Cuadro de vuelos ilícitos entre 2003 y2021 en Ecuador

Cant.	Provincia	Pista/sector	Fecha	Resultados
3	Manabí	Aeropuerto Reales Tamarindos	23-oct-2003	Incautación tres (3) avionetas con 400 kg de cocaína
4	Esmeraldas	Camarones	21-oct-2007	Incautación avioneta con 3,7 toneladas de clorhidrato de cocaína
5	Manabí	Coaque	15-may-2012	Accidente de una avioneta, 2 pilotos fallecidos y \$1,3 millones
6	Santa Elena	Mar abierto	02-jun-2012	Incautación de una avioneta Cessna abandonada
7	Santa Elena	Km. 60	19-nov-2012	Avioneta aterriza en la vía Santa Elena-Guayaquil
8	Los Ríos	Cristal	27-ene-2013	Incautación de una avioneta
9	Guayas	Campoverde	06-jun-2013	Incautación avioneta Cessna, con 300 kg de clorhidrato de cocaína
10	Esmeraldas	Base Limón	10-dic-2013	Decomiso de 561 kg de clorhidrato de cocaína, aeronave se accidentó
11	Santa Elena	Ayangue	12-ene-2014	Avioneta Cessna abandonada en la pista de Ayangue
12	Guayas	Aeropuerto J.J. Olmedo	17-mar-2014	Incautado avión Jet, G-1159, estadounidense
13	Los Ríos	La cadena	23-mar-2014	Incautación de una avioneta, con 300 kg de cocaína
14	Los Ríos	Hacienda Clementina	23-nov-2014	Incautación de una avioneta, con 420 kg de clorhidrato de cocaína
15	Los Ríos	La Virgen	01-dic-2014	Incautación de una avioneta, con 664 kg de cocaína
16	Guayas	Carmita	18-dic-2014	Incautación de una avioneta, con 350 kg de clorhidrato de cocaína
17	Esmeraldas	Pueblo Nuevo	19-feb-2015	Incineraron una avioneta, decomiso de 450 kg de clorhidrato de cocaína
18	Manabí	Los Perales	02-dic-2017	Incautación de una avioneta, con 580 kg de clorhidrato de cocaína y nueve personas capturadas
19	Guayas	Matorrillo	04-mar-2018	Accidente de una avioneta
20	Manabí	Río Bravo	10-mar-2019	Accidente de una avioneta, con 35 kg de cocaína
21	Guayas	Pancho Negro	13-abr-2019	Incineración de una aeronave
22	Manabí	El Aromo	01-abr-2019	Avioneta se dio a la fuga, nueve personas detenidas
23	Guayas	Aeropuerto J.J. Olmedo	29-abr-2019	Incautación de una avioneta, con 510 kg de cocaína.
24	Esmeraldas	Palmeras del Pailón	20-may-2019	Accidente de una avioneta, con 226 kg de cocaína
25	Manabí	Río Bravo/ Hacienda Manantiales	24-nov-2019	Accidente-incinerada avioneta, con 50 kg clorhidrato de cocaína
26	Manabí	Cantagallo	30-mar-2020	Aeronave accidentada
27	Manabí	Jama	22-jun-2020	Incautación de armas y combustible en pista clandestina, avioneta se dio a la fuga
28	Esmeraldas	San Lorenzo	18-feb-2021	Aeronave accidentada e incinerada con 500 kg de cocaína
29	Santa Elena	Manglar alto	2-mar-2021	Incautación de avioneta con 400 kg de cocaína
31	Guayas	Milagro	21-abril-2021	Incautación de 2 avionetas, con un tripulante capturado

Fuente: Campaña (2021, 2022), *El Universo* (2021), *Redacción Primicias* (2021) y Rosero (2021)

Es importante diferenciar que entre 1999 y 2009 la cantidad de aeronaves que fueron detectadas e incautadas (cuatro avionetas con droga: tres en el año 2003 y una en el año 2007) evidencia de forma drástica la disminución de estos actos aéreos ilícitos en esa época, por la presencia del FOL, que sin duda alguna coadyuvaba al control y disuasión de las actividades aéreas ilícitas en nuestro espacio aéreo nacional.

Entre 2009 y 2021 se evidencia un incremento sustancial en estas actividades ilícitas, que llegan a cerca de 27 aeronaves ilegales que han sido detectadas o accidentadas en nuestro territorio, todas ellas relacionadas con el narcotráfico (Campaña, 2021).

Ahora, el Sistema de Defensa Aérea del Ecuador,⁶ a partir del año 2010, ha recibido la asignación de un escuadrón de aviones Supertucanos y a partir del año 2016 la asignación de cuatro radares (Campaña, 2022; *El Universo*, 2021) para cubrir el espacio aéreo nacional, debido a que por la geografía propia de nuestro país se generan sombras en los anillos de cobertura de radar; sin embargo, el limitado y escaso presupuesto del Estado para mantener estos equipos ha debilitado la capacidad en el control del espacio aéreo en la actualidad.

Discusión

El cuadro de vuelos ilícitos detectados, incautados y accidentados demuestra que existe una actividad narcodelictiva que se ha incrementado en el país, a tal punto que existen bandas delincuenciales pertenecientes a carteles mexicanos y colombianos que se enfrentan entre sí por mantener el control de su zona de operación al interior de Ecuador, como se puede evidenciar día a día en el país.

Las cifras ascienden a 31 aeronaves ilícitas detectadas, incautadas y accidentadas, relacionadas con el narcotráfico en Ecuador, en

el cual se ha decomisado más de 8 toneladas de droga, 1,3 millones de dólares (de lo que se conoce) y más de 50 detenidos entre pilotos, traficantes, choferes, gatilleros, encargados de la seguridad y logística de los embarques (*Redacción Primicias*, 2021). Cabe recalcar que las narcoavionetas no realizan un significativo transporte de droga, sino más bien son usadas para transportar el dinero ilegal producto de estas actividades delictivas al interior del país.

El retiro del FOL en el año 2009 se relaciona de forma directa con el incremento de estas actividades aéreas ilícitas en Ecuador, a tal punto de exponer la incapacidad que tiene el Estado para el control del espacio aéreo, en especial en las costas del país.

Es importante articular las respuestas de las distintas instituciones del Estado, entre Fuerzas Armadas, Policía Nacional, Fiscalía General del Estado y Corte Suprema de Justicia, para materializar y efectivizar el control territorial en este tema tan delicado. Sin embargo, esto no es suficiente si no existe la voluntad o decisión política de los poderes del Estado para poner un alto a este problema del narcotráfico y catalogarlo como un conflicto interno regional, haciéndose necesario la implementación de cooperación militar internacional con EE. UU., que posee los medios y el presupuesto necesario para mejorar las capacidades de nuestra Fuerza Aérea, lo cual permitirá un efectivo control del espacio aéreo nacional.

La normativa legal actual es otro problema que no permite actuar de forma contundente con esta problemática, al no existir una ley de derribo que faculte la toma de decisiones con las aeronaves ilícitas que violan nuestro espacio aéreo sin tener ningún tipo de consecuencia a futuro. Esta falta de voluntad o decisión política desde el poder legislativo para tratar de forma inmediata esta ley agudiza más aún el problema del narcotráfico en Ecuador, lo que evidencia un limitado radio de acción en el control del espacio aéreo, que ha abierto las puertas para una mayor presencia de intereses y acciones del narcotráfico en la región.

6 Sistema de Defensa Aérea: consta de tres componentes: aeronaves, radares y artillería antiaérea.

Para concluir, es notorio que no existe la voluntad y decisión política firme, desde los poderes del Estado, en especial de la Función Legislativa, que emitan normativa legal, como la ley de derribo de aeronaves ilícitas en territorio ecuatoriano, que faculte el actuar de la Fuerza Aérea, y se garantice a la ciudadanía un sistema judicial eficiente justo y transparente, que respalde las acciones de seguridad del espacio aéreo y el control territorial en el país.

De forma paralela, la falta de presupuesto en Fuerza Aérea para el Sistema de la Defensa Aérea es una causa contribuyente y limitante para actuar de forma eficiente en la protección del espacio aéreo nacional.

Es evidente la necesidad emergente de emitir política pública en materia de seguridad interna que permita viabilizar la normativa legal que respalde el accionar de la Fuerza Aérea y generar el presupuesto necesario en seguridad de forma prioritaria.

Se requiere impulsar e incentivar política pública en acciones de cooperación militar internacional, para el fortalecimiento de las capacidades militares en Fuerza Aérea y Fuerzas Armadas, con EE. UU., bajo términos estrictos de defensa y soberanía, enfocándonos en la mejora del Sistema de Defensa Aérea de la FAE, ante la falta de presupuesto y limitaciones económicas propias del país por la pandemia de la covid-19. Esto sin lugar a dudas fortalecerá al Estado en materia de seguridad que en la actualidad se ve muy debilitada.

Referencias bibliográficas

- Campaña, M. (21 de agosto 2021). Los delitos de drogas aumentan el trabajo de la FAE. *Diario Expreso*. Recuperado de <https://www.expreso.ec/actualidad/delitos-drogas-aumentan-fae-110518.html>
- _____ (31 de enero de 2022). La FAE recibe sus últimas dos aeronaves para entrenamiento e interdicción de tráfico aéreo no identificados. *Diario Expreso*.

El Universo (18 de julio de 2021). Cada vez más narcoavionetas llegan al país pues las leyes amparan a los pilotos. Recuperado de www.eluniverso.com/noticias/seguridad/cada-vez-mas-narcoavionetas-llegan-al-pais.

Global Security (s. f.). *Military. Ecuador—Policy*. Recuperado de <https://www.globalsecurity.org/military/world/ecuador/policy.htm>

_____ (s. f.). *Military. Colombia—Narcotics*. Recuperado de <https://www.globalsecurity.org/military/world/colombia/narcotics.htm>

Pécaut, D. (2008). *Las FARC ¿una guerrilla sin fin o sin fines?* Norma.

Redacción *Primicias* (12 de agosto de 2021). Santa Elena y Manabí, sin radares para detectar narcoavionetas. Recuperado de <https://www.primicias.ec/noticias/en-exclusiva/manabi-santa-elena-radares-detectar-narcoavionetas-ecuador/>

Rosero, A. (29 de octubre de 2021). Radar de Montecristi tiene un alcance de 220 millas. *El Comercio*. Recuperado de <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/radar-cerro-montecristi-millas-alcance.html>

Semana (29 de agosto de 2019). ¿Cómo fue en inicio de las FARC? Recuperado de <https://www.semana.com/educacion/articulo/la-historia-de-las-farc/467972/>.