

UNA PUBLICACIÓN DEL SITIO WEB FAB- EXTRAOFICIAL



**LA DEFENSA NACIONAL EN EL 2005
PERSPECTIVAS PARA EL FUTURO**

“Porque la Defensa Nacional es un Bien Público”

2006

LA DEFENSA NACIONAL EN EL 2005 - PERSPECTIVAS PARA EL FUTURO

Autor: Jonathan Olguin
<http://fab-extraoficial.webcindario.com>

Introducción

El área de la defensa nacional siempre ha sido una de las más descuidadas en lo que respecta a la política de los gobiernos de turno. No solo en lo que respecta al fortalecimiento material de las fuerzas armadas sino también a otros aspectos, como ser el aspecto educativo, legislativo o de integración regional. En este informe queremos utilizar las observaciones empíricas del año reciente para identificar necesidades que las Fuerzas Armadas y el gobierno nacional deberán atender en los siguientes cinco años.

Cambios Institucionales

Si bien el año 2005 ha sido el “año de la institucionalidad de las FFAA” donde más de una vez se ha dicho que las FFAA son el sostén de la democracia, estas apreciaciones no se han traducido en un apoyo tangible al desarrollo del sistema nacional de defensa. Presiones sociales de todo tipo, tanto a la gestión de Carlos Mesa como de Rodríguez, generaron durante este año momentos de grave tensión en el país.

A fines de la gestión de Mesa presenciamos al menos cuatro atentados dinamiteros tanto en La Paz como en Santa Cruz, se vio el surgimiento y rápida desaparición de grupos terroristas (ej. FNA) y un substancial incremento de la inseguridad ciudadana. El escenario político inestable, generó una preocupante inclinación hacia las fuerzas armadas, las cuales fueron llamadas más de una vez a recalcar su apoyo al gobierno, recordando un escenario de “tutela” que creíamos ya había expirado. Las divergencias políticas dentro de la institución pudieron observarse, aunque a fin de cuentas se mantuvieron controladas, aún cuando estas parecían listas para rebalsar, por ejemplo con los casos TRADEPA y Misiles. A pesar de todo, la visión institucionalista de las fuerzas armadas continúa primando sobre otras tendencias doctrinarias existentes.

También se han dado cambios positivos dentro de la institución, siendo el más significativo el renovado impulso para facilitar la “inclusión” de todos los miembros de la sociedad boliviana a los institutos de formación académica militar. Igualmente, es admirable que las fuerzas armadas, de manera casi monolítica se hayan abstenido completamente de inmiscuirse en el bullado proceso electoral de Diciembre 2005, el cual diera la victoria a Evo Morales.

El próximo reto que le queda a las FFAA es mantener esa orientación institucionalista, sin dejarse penetrar por tendencias políticas importadas (cubanas por ejemplo) que degeneren la visión nacional que se tiene actualmente, tampoco se debe permitir un avasallamiento de la institución durante la Asamblea Constituyente.

Situación Presupuestaria

Bolivia invierte el 1.6% a 1.8% de su Producto Interno Bruto en gastos de defensa, lo que significó unos \$139 millones el 2004 y aproximadamente \$170 millones en el 2005, en Sudamérica solamente Paraguay, Surinam y Guyana tienen un gasto nominal menor.

Este mínimo ingreso a las FFAA, 70 por ciento del cual se gasta para cubrir costos de personal (salarios, pensiones, etc.) deja un porcentaje que jamás ha llegado a los dos dígitos para compras militares o renovación de equipos e instalaciones. En ese lamentable escenario las tres ramas de las fuerzas armadas e incluso la policía nacional vienen a suplir sus necesidades con donaciones monetarias y en especie.

Los principales países donantes o financiadores son EE.UU, China y España. Otros países europeos así como últimamente Brasil y Venezuela también han realizado traspasos a Bolivia.

Sin duda alguna EE.UU. sigue siendo el principal donante para las fuerzas armadas, donaciones que obviamente vienen atadas a la eliminación del tráfico ilícito de drogas, pero que a fin de cuentas suplementan la falta de apoyo gubernamental. En líneas generales, los recursos norteamericanos se distribuyen de la siguiente manera: interdicción (programas de erradicación de coca y operaciones de incautación de cocaína), desarrollo alternativo (programas de reemplazo de cultivos u otros similares), FMS (ventas directas de armamentos), FMF (mantenimiento de aeronaves y vehículos, entrenamiento de cuadros y tropa). A comienzos del año 2006 se anunció una reducción de esta ayuda a \$40 millones, mientras existe la posibilidad de que estos programas sean detenidos dependiendo de la política antidrogas que asuma el actual gobierno boliviano.

Evolución del financiamiento estadounidense para la lucha contra las drogas

	Interdicción	Desarrollo Alternativo	FMS	FMF
2002 Plan Colombia	\$25 millones	\$85 millones	-	-
2002 Fondos ACI	\$48 millones	\$33 millones	\$500,000	-
2003 Fondos ACI	\$49 millones	\$41.7 millones	-	\$2 millones
2004 Fondos ACI	\$49 millones	\$42 millones	-	\$4 millones
2005 Fondos ACI	\$49 millones	\$42 millones	-	\$2 millones
2006 (Estimado)	\$40 millones	\$42 millones	-	-

Fuente: Andean Counterdrug Initiative (ACI) and Related Funding Programs: FY2005 Assistance, Congressional Research Service, updated December 9, 2004 De los \$49 millones otorgados para interdicción el 2005, \$11.8 son usados para apoyo operacional y logístico.

Desde hace ya varios años se viene barajando la idea de otorgar un 2.0% de las recaudaciones del Impuestos a los Hidrocarburos (IDH) a las fuerzas armadas. Lo cual obviamente no se ha gestado porque de momento Bolivia no ha incrementado sus exportaciones hidrocarburíferas o aumentado la recaudación derivada a este producto. La explotación de los recursos hidrocarburíferos bolivianos –particularmente el gas natural- se ha visto comprometida en el mediano plazo por la medida de nacionalización ejecutada en mayo de este año, que ha postergado indefinidamente los proyectos de exportación que se barajaban, y en cierto grado a

comprometido las exportaciones a Brasil y Argentina, por no hablar de otros clientes potenciales.

Con todo, donaciones y “apoyos” incluidos, la carpeta defensa del presupuesto nacional para el 2006 no excede ninguna de las cifras que hemos visto en años recientes, ni se han dado signos convincentes de que se vaya a incrementar el gasto militar en Bolivia. Obviamente existe la posibilidad de recurrir a fondos extraordinarios (deuda) con relativa facilidad o de abrir canales de financiamiento adicionales, pero esto debe responder a decisiones gubernamentales responsables, guiadas por un plan a largo plazo, que venga a responder las necesidades de las tres fuerzas, muchas de las cuales citaremos en este informe.

Situación Actual

Según fuentes actualizadas las FFAA cuentan con 46.100 efectivos divididos en 34.800 de Ejército, 6.500 de Fuerza Aérea y 4.800 de la Armada. Esto significa que hay 50 uniformados cada 1000 habitantes y 4 cada 100Km² de territorio nacional.

El Ejército cuenta con 2.900 oficiales, 4.100 suboficiales y 27.800 tropas. La Fuerza Aérea tiene 800 oficiales, 1.700 suboficiales y 4.000 tropas mientras que la Armada tiene 800 oficiales, 900 suboficiales y 3.100 tropas. En todos estos casos, el personal de tropas está compuesto en un 90 por ciento por “personal flotante” ósea conscriptos que cumplen su Servicio Militar Obligatorio por el lapso de un año.

De los doce países sudamericanos, Bolivia cuenta con la quinta fuerza menos numerosa, y se invierte -nominalmente- 4,234 dólares al año por efectivo en servicio activo. Lo que coloca a nuestro país en el antepenúltimo lugar entre los países que menos invierten en sus soldados. Como punto de comparación cabe decir que Chile invierte \$18,000 anuales por efectivo, Argentina \$21,000 y Venezuela \$13,500, aún cuando estos tienen ejércitos mucho más numerosos que el nuestro.

En cuanto al aspecto organizativo, el ejército nacional continúa aplicando el concepto de Cuerpos de Ejército, dentro de las llamadas Regiones Militares compuestas por Divisiones (GG.UU.) las que a su vez controlan pequeñas unidades en forma de Regimientos de las diferentes especialidades. En la práctica y en los planes operativos se sigue utilizando la visión divisionaria, aún cuando varias PP.UU. bastante significativas se encuentren bajo control del Comando en General del Ejército, o del Comando de FFEE. Y aún cuando los mandos medios del ejército y la oficialidad joven ya se ha “resignado” a la aplicación de la guerra de guerrillas en un caso de confrontación internacional. Habría que hacer un serio estudio a la situación administrativa, la cual no se ha modernizado hace 20 años y se traduce en un pesado sobredimensionamiento administrativo y burocrático.

En lo que refiere a la modernización y reemplazo de equipos, cada rama de las Fuerzas Armadas opera bajo planes propios (Plan Decenal del Ejército, Planes de Gestión de la FNB, y Proyectos Independientes de la FAB) no existiendo una iniciativa global que busque el potenciamiento conjunto de las FFAA. El recién posesionado Ministerio de Defensa tampoco ha presentado el tan prometido (electoralmente) plan de modernización de las FFAA, el cual supuestamente tiene alcances hasta el 2015.

Modernización y Requerimientos

Armada Boliviana

Fortalecimiento del Control Jurisdiccional

El año 2005 vio dos hitos en la historia comercial boliviana: el lanzamiento de Puerto Busch a la comunidad empresarial en cooperación con las FFAA y la ampliación de Puerto Aguirre, ambos asentados en la hidrovía Paraguay-Paraná, por donde circula el 50% de las exportaciones no tradicionales Bolivianas. Esta importante zona comercial queda bajo jurisdicción del V Distrito Naval, el cual no cuenta con una capacidad logística o de patrullaje apropiada, se debe responder a esta situación con el desplazamiento de personal a esta zona operativa y la asignación de fondos para la fabricación de patrulleras en la zona o en otros astilleros del país. Igualmente, se debe mejorar la infraestructura y equipo de Puerto Busch.

Una situación similar se da en el Sexto y Tercer Distrito Naval en Pando y Beni respectivamente, cuyas zona de responsabilidad jurisdiccional se ha visto en boca de todos ante la "invasión pacífica" e incontrolada de súbditos brasileños. Las zonas afectadas incluyen el bolsón del río Rapirrán (asentamientos), la zona del río Abuna (dragadores de oro) en la provincia Federico Román (asentamientos), todos ellos dentro de la faja fronteriza de 50km. Tan solo en el departamento de Pando se estiman en 175 los asentamientos brasileños en seis provincias fronterizas, representando miles de ciudadanos de ese país en dudosa situación legal, realizando funciones económicas con poca o ninguna fiscalización gubernamental.

Educación y Entrenamiento

En abril del 2005 fue botado el casco completo del Buque Escuela Naval en el lago Titicaca. La embarcación de 35 metros de eslora, fabricada con acero de calidad naval y utilizando los últimos conceptos en materia de catamaranes de alto desplazamiento –un concepto que va ganando renovado interés incluso en fuerzas navales mucho más grandes, será la primera nave de la Armada dedicada exclusivamente al entrenamiento de marinos. Realizando operaciones de ocho días de duración, en diversos escenarios tácticos, así como cumpliendo funciones de beneficio a la comunidad. El buque, que ya lleva más de 5 años en planificación y construcción debe ser concluido en la gestión 2006, ya que sólo falta la aplicación de "la obra fina" y equipos electrónicos y de combate, evaluados en \$250,000 según un reporte de prensa. Este buque debe contar con los equipos de navegación y armamentos necesarios para la guerra fluvial y creemos será una excelente adición a la flota naval boliviana. Queda pendiente el traslado de la Escuela Naval a Cochabamba, que requería una inversión de cerca de \$3 millones, ¿Por qué no invertir este dinero en las unidades y astilleros de la frontera este?

Fuerzas Especiales

Recientemente lamentamos el fallecimiento de un buzo táctico en la ciudad de Cochabamba, mientras realizaba reparaciones y soporte a una estructura hidráulica. No se aclaró la causa de su fallecimiento, si se debió a problemas con el equipo u otras circunstancias; de un tiempo acá que la especialidad de buceo militar ha quedado desatendida, y se requiere actualizar los equipos cosa de preservar la seguridad del personal. También es hora de la revisión general de las patrulleras

Boston Whaler utilizadas por la FTC Diablos Azules, muchas de las cuales deben ser reparadas o recibir nuevos motores.

Ejército Boliviano

Logística

Si hay una necesidad identificada por la mayoría del personal en servicio activo es la falta de medios apropiados para las necesidades de transporte de las tres fuerzas. Esta carencia es particularmente sensible en el ejército, el cual depende del transporte terrestre para movilizarse.

El parque automotor militar esta compuesto por una variedad de transportes de diversas marcas y antigüedad. El grueso de los transportes de tropas y material del ejército esta compuesto por camiones brasileños de la extinta marca Engesa, adquiridos en los años ochenta, de igual data son los camiones Unimog. El segundo grupo de transportes pesados lo componen camiones Fiat IVECO, adquiridos a en Argentina en 1997, camiones de procedencia china adquiridos en 1994 y 95. Además de los camiones Ford y M35A1 y 2 recibidos a partir del 2000, que equipan los dos Batallones Logísticos asignados a la FTC "Diablos Verdes", apoyados por EE.UU.

Esta variedad de motorizados llega a presentar una pesadilla logística para las unidades que los utilizan, peor cuando la mayoría de las pequeñas unidades suele mantener camiones de diferentes tipos en su línea operativa, ya que a medida que se recibieron nuevas unidades nunca se re-asignó los camiones de mayor antigüedad a unidades de segunda línea. Una situación similar se da en lo que respecta a vehículos ligeros, léase camionetas, jeeps y otros de uso administrativo. La última gran dotación de camionetas fue en 1998, y aún con la llegada de jeeps chinos no se han suplido las necesidades administrativas en este aspecto. Puntualizamos:

- **Repotenciación de Vehículos.-** A partir del año 2003 el Departamento IV viene realizando mantenimiento y reparación de diversos tipos de motorizados, en diferentes escalones o clases. Algunas reparaciones se dan en la localidad de origen, lo que conlleva problemas y un avance lento. En este sentido algunas unidades están mejor que otras, pero preocupa que regimientos de primera línea como ser el R.M. "Max Toledo" presenten poca disponibilidad de vehículos o reservas de combustible o repuestos inestables.
- **Adquisición de Repuestos.-** El año 2005 el EB participó en la 1ra Feria a la Inversa, presentando varios requerimientos entre los cuales se incluyó la compra de repuestos, siendo piezas para **M-113**, **Urutú** y **Mowag** las más requeridas. Al margen de haber expuesto esta necesidad a potenciales importadores, es satisfactorio que las FFAA hayan decidido transparentar el proceso de compras militares por medio de eventos como este.
- **Repotenciación de Vehículos Blindados M-113.-** Durante el año 2005 se repotenciaron completamente al menos 10 de estas unidades de transporte, varias de las cuales fueron recuperadas de línea muerta, tanto en La Paz como en Cochabamba. Este proceso continua y queda pendiente hacer la revisión apropiada al resto de las unidades de este tipo, las cuales conforman el grueso de la capacidad blindada de transporte del EB.

- **Adquisición de Nuevos Camiones.**- El 2005, se recibieron de EE.UU. 16 camiones de tipo civil marca Ford valuados en \$1.1 millones, estos vienen a equipar al BATLOG 2 en Cochabamba. También fueron asignados a otras unidades, a la FAB y a la Armada. El Departamento de Estado norteamericano también ha colocado una licitación internacional para 23 camiones nuevos con capacidad de al menos 1 tonelada para ser donados a Bolivia. Ya que esta entidad trabaja con licitaciones abiertas y un bloque de requerimientos bien definidos, es posible que estos también sean de transportes de uso civil y no los más prácticos M35. Fuera de esta transferencia no existe ningún dato oficial sobre otras adquisiciones de motorizados. Sin embargo se debería perseguir la adquisición de un lote de camiones Dongfeng 4X4 o 6X6, ya que han mostrado un buen desempeño.
- **Fabricación de Vehículos Tácticos.**- En los últimos años el vehículo de fabricación nacional **KOYAK** se ha venido luciendo a miras de promocionar su fabricación en masa. La cual ya ha sido autorizada aunque carece del apoyo -financiero- que deseáramos, partiendo de la fabricación de lotes de 10 hasta llegar a 50 unidades. Se está trabajando en el primer lote habiendo sido entregados ya casi la totalidad de los vehículos. Aplaudimos esta iniciativa, deseando que siga adelante con firmeza.

Infraestructura

Otra latente necesidad del Ejército es la de infraestructura. Muchos edificios administrativos requieren reparaciones de uno u otro tipo. También es necesario el estudio de requerimientos en las unidades que tienen mayor densidad de ocupación o mayor número de efectivos.

Se deben mejorar condiciones básicas de alcantarillado y electrificación. Esto es especialmente necesario en las unidades y puestos avanzados de frontera. Los cuales si bien cuentan con las facilidades para cubrir las necesidades de sus habitantes transitorios (una patrulla de 4 u 8 soldados y un oficial), como ser paneles solares y construcción adaptada a las condiciones climáticas; muchos presentan una apariencia paupérrima y poca capacidad para recibir contingentes mayores.

Necesidades como estas obviamente inciden en la calidad de vida del conscripto y deben ser atendidas por las autoridades pertinentes.

Defensa Antiaérea

A fines del 2005, el entonces candidato presidencial Evo Morales, hizo pública la desactivación de un importante lote de misiles antiaéreos portátiles HN-5. Las repercusiones fueron inmediatas, incluyendo destituciones y un revuelo escandaloso. Al margen del terrible daño moral que significó la entrega de este arsenal a una potencia extranjera para su destrucción, el daño a la estructura defensiva nacional fue igualmente devastador. Queda ahora reparar el daño.

- **Reposición de Material Destruído.**- En enero de este año como parte de su tour mundial, el presidente electo Evo Morales visitó la República Popular China, donde según reportes de inteligencia norteamericanos, a los cuales tuvo acceso el diario norteamericano Washington Times, se planteó la restitución de misiles antiaéreos al

ejército boliviano. Según el reporte se trataría incluso de sistemas más avanzados. Mientras tanto, aún queda en Bolivia, una veintena de **MANPADS HN-5** operativos. Anticipamos que el anuncio de reposición de los misiles será hecho por el presidente Morales en algún momento de tensión con EE.UU. cosa de lograr el efecto mediático que siempre ha buscado, para bien o para mal, por lo menos se repondrán estos valiosos sistemas.

Equipo y Entrenamiento Personal

La verdadera capacidad de un ejército esta definida por la calidad de sus efectivos, en este sentido Bolivia no tiene nada que envidiarle a ningún vecino, el soldado boliviano es y será siempre respetado por su valentía, estoicismo y disciplina. Debemos re-valorizar su rol en la sociedad boliviana y no dejar de impulsar la profesionalización del ejército. Obviamente estas expectativas deben venir acompañadas de apoyo tangible y real.

- **Modernización y Standardización del Armamento Personal.-** Desde fines de los 90 se persigue no solo la modernización del armamento personal sino su estandarización. En lograr este objetivo el primer problema con el cual nos topamos fue el cambio de calibre para los fusiles y carabinas utilizadas por las fuerzas regulares, del 7.62 al 5.56mm. Para esto se adquirieron los fusiles **Galil y M-16**, con los cuales se puede armar a aproximadamente la mitad de los efectivos en servicio activo en las unidades de primera línea. El resto del personal continua utilizando los fusiles FN-FAL, que no solamente son de otro calibre sino que son considerados obsoletos. Mientras la respuesta lógica sería adquirir dos lotes más de fusiles M-16 (los cuales son más económicos que el Galil) o bien decidirse por los Galil (tal vez comprando los de fabricación colombiana) y de una vez por todas estandarizar el arsenal, nos vemos expuestos a fuertes presiones económicas y políticas para adoptar otro tipo de armas. Los conocidos, baratos, pero bastante pobres **AK-47** chinos parecen ser el candidato auspiciado, a parte de esto, ante la aspiración venezolana de establecer una fábrica Kalishnikov en ese país, quizá nos veamos ante una renovada presión para convertirnos en sus primeros clientes.

Las inversiones apropiadas ya se han hecho en Cotapachi para fabricar munición calibre 5.56mm, la cual también es utilizada en otras armas que están en servicio con las FFEE y otras unidades especiales. Así mismo, las importaciones chinas suplementan cualquier necesidad en munición, no hay porqué retroceder al calibre 7.62mm, el cual puede mantenerse en reserva y seguir siendo utilizado para entrenamiento.

- **Mejora en la Provisión de Equipo Complementario.-** De un tiempo a la actualidad la provisión de uniformes camuflados para el personal de cuadros y tropa ha variado en calidad (ni hablemos de los uniformes de la premilitar). Recién en últimos años las fabricaciones nacionales han alcanzado los parámetros de calidad apropiados y equivalentes a los costosos uniformes que se compraban a EE.UU. por lo menos han superado a los uniformes con tela china que se recibieron en los 90's. Partiendo de la noción que un soldado debe contar con al menos tres uniformes de combate y que se desempeñará en distintos escenarios de la geografía nacional, se debería incentivar la producción de un **uniforme altiplánico**. Si bien últimamente hemos visto la (re)aparición del uniforme esquema desierto norteamericano entre las tropas especiales del ejército, se

debería gestionar la adopción de este esquema para todas las unidades de la 1ra, 2da y 10ma División, así como para las unidades dependientes del Comando General del Ejército y Comando de FFEE. Si queremos mejorar aún más el aspecto de camuflaje sería bueno analizar la adopción del **patrón digital** que ha comenzado a ser usado por las fuerzas armadas de Dinamarca, EE.UU., y Jordán y representa la última tecnología en camuflaje.

También se debe continuar con la adopción de mejores **chalecos antibalas**, para todos los efectivos, no solo los de Policía Militar; de preferencia si son los de fabricación nacional que a pesar de utilizar Kevlar importado continúan siendo más económicos que los completamente importados de EE.UU. o Europa y más efectivos que los donados por China. También se debe continuar con el reemplazo de los cascos de acero y aleación, por los **cascos Kevlar – tipo Fritz** (de origen norteamericano, español y chino). También habría que incrementar la disponibilidad de **paquetes de re-hidratación tipo camelback**, complemento a la irremplazable caramañola, pero bastante efectivos en situaciones de combate e incluso durante tareas rutinarias. Finalmente continuar con la dotación de toda la regalía de correajes, arneses, y vestimenta necesaria para la función cómoda y efectiva del soldado.

- **Modernización del Entrenamiento Militar.-** Se debe continuar con la revisión y mejora de planes de instrucción **sin permitir ningún elemento foráneo de indoctrinación política**. Habrá que mejorar el entrenamiento táctico y la aplicación de operaciones conjuntas con la Fuerza Aérea y la Naval. Ha pasado demasiado tiempo desde que se realizará alguna operación de entrenamiento que involucre más de tres o cuatro regimientos, amén de un ejercicio conjunto internacional de envergadura en territorio Boliviano. También se debe generalizar la adopción de conocimientos sobre los más variados armamentos, no sólo aquellos que se usan en Bolivia sino aquellos que son utilizados por un potencial agresor.

Fuerzas Especiales

- **Asegurar la Alta Calidad del Personal de FFEE.-** El profesionalismo y efectividad de las fuerzas especiales bolivianas siempre ha sido reconocido por propios y ajenos, lo cual debe llenarnos de orgullo. Se debe prestar el apoyo necesario para que las fuerzas dependientes del Comando de FFEE continúen su labor. De especial atención debe ser el re-armamento de la Fuerza Contra Terrorista Conjunta (Fuerza-10) que al haber perdido el apoyo financiero, logístico y tecnológico norteamericano queda en un limbo respecto a sus operaciones.

Integración Internacional

- **Participación en Operaciones Internacionales.-** Se debe incrementar la incidencia de misiones internacionales de las FFAA, sean estas de entrenamiento, relacionamiento o de otro tipo. En esta área, complace el buen desempeño de los **Cascos Azules Bolivianos** tanto como observadores como contingente en el Congo y próximamente Haití.

Fuerza Aérea Boliviana

Infraestructura

- **Mantenimiento de Instalaciones.-** La situación de infraestructura continua mejorando en lo que respecta a la FAB. Aunque a veces nos sorprende la colocación del presupuesto – por ejemplo el moderno y lujoso edificio del Comando de la FAB originalmente se planeo para viviendas funcionales, una breve revisión a los grupos aéreos constata que su infraestructura continua mejorando. En todo caso, los Grupos Aéreos “83”, “62”, “64” y “61” requieren ampliaciones significativas de su infraestructura, así como el mejoramiento de pista.
- **Construcción o mejoramiento de pistas.-** La importancia de algunos aeropuertos y pistas aéreas ha crecido significativamente en esta década, esto debido al incremento de flujo turístico de otros tipos, aeropuertos (una denominación bastante generosa) como Rurrenabaque, Uyuni, Puerto Suárez, y los eternos olvidados Oruro y Potosí requieren atención gubernamental, para su mejoramiento. En el aspecto táctico, la importancia de la pista de aterrizaje de Uyuni, la cual tiene buena calidad y condiciones, debería motivar la elevación de su rango al de Base Aérea destacándose a esta localidad una fracción del GA “82” enlazado a La Paz o Cochabamba con vuelos regulares del TAM. Por último se debe ampliar la infraestructura subterránea de algunas bases aéreas para el almacenamiento de combustible y otros materiales.

La Urgente Necesidad de Modernizar el Parque Aéreo

- **Aviación de Combate.-** Desde hace trece años más o menos, la Fuerza Aérea Boliviana carece de una capacidad de caza aunque sea nominal. La defensa aérea boliviana descansa en las cansadas estructuras de 18 aeronaves T-33 Mk III y SC operativas, las cuales a lo sumo pueden cumplir la función de ataque ligero y apoyo cercano a las operaciones terrestres. Si bien estas aeronaves cuentan con un nada despreciable paquete de electrónica y aviónica, fruto de su modernización en Canadá el año 2000, así como un equipo bastante profesional de pilotos, la efectividad de esta aeronave en combate convencional contra otros aparatos del parque regional está en tela de juicio.

Tanto el alto mando militar como el poder ejecutivo están concientes de la carencia de medios de combate, sin embargo, poco o nada han hecho para remediar la situación. Los últimos gobiernos se han contentado con recibir donaciones y en el mejor de los casos ordenar a alguna comisión de la FAB que analice la situación. Tanto la situación económica del país como la poca voluntad de sus gobernantes impiden que de una vez por todas se solucione este problema, el cual representa una de las carencias más notorias de la estructura defensiva nacional.

En lo que respecta a la oferta de materia militar adecuado, pues está existe e incluye aeronaves de entrenamiento avanzadas adaptadas a misiones de combate, bastante atractivas y económicamente viables para la situación boliviana. Como ser el A-50 sur coreano, el L-159 checo, el K-8 chino e incluso el AT-63 argentino, que realizó una presentación en Bolivia en mayo del 2004. Dos escuadrones de 9 aeronaves cada uno cubrirían las necesidades actuales de entrenamiento avanzado, patrulla, interdicción y

apoyo cercano a tiempo de preparar al piloto para el salto tecnológico a aeronaves como el F-5 o F-7MG, los cuales se harían necesarios al finalizar el periodo 2010-2015.

La especialidad aerotáctica – para la cual se utilizan los PC-7 artillados, también requiere inmediata atención, después del trágico accidente de junio del 2004, el escuadrón operativo del Grupo Aéreo de Caza “34” ha sido mermado significativamente. En este sentido, la aviación aerotáctica -esencial para las misiones de interdicción, requiere un influjo de aeronaves apropiadas, sea vía recuperación de aparatos Pilatus, o la adquisición de 6 o 9 aeronaves Tucano u otras similares.

- **Aviación de Entrenamiento.-** El año 2004 se recibieron 11 aeronaves VT-34 Mentor venezolanas, las cuales vinieron a complementar otras 10 aeronaves similares provenientes del Uruguay. Las aeronaves Mentor, que forman el segundo escalón en el entrenamiento de pilotos, fueron recientemente revisadas y reparadas en LMAASA. El año 2005 también se recibieron 6 aeronaves T-25 provenientes de Brasil, las cuales reemplazarán al prácticamente retirado T-23 en el primer escalón de entrenamiento. El escalón intermedio corresponde al de navegación por instrumentos y se realiza en aeronaves Cessna. Finalizado el entrenamiento en estas tres aeronaves los pilotos reciben su brevet de piloto militar, posteriormente se decide la especialidad a la que se dedicaran.
- **Aviación de Transporte.-** Durante los últimos días de la Gestión Veltzé – el 6 de Diciembre para ser exactos. Se aprobó la adquisición de dos aeronaves de transporte táctico **MA-60** para el TAM. Compra que viene a suplir el espacio dejado por el accidente del **Convair CV-580 FAB-73** y el **Fokker F-27 FAB-91**. Igualmente un Convair **CL-66B** (matriculado FAB-74) canadiense, cuyo leasing operativo se había gestionado desde Febrero del 2005, recién comenzó a operar. Igualmente otro Fokker (matriculado CP-2013) comprado por la FAB al Lloyd Aéreo Boliviano continua parqueado en Cochabamba a falta de los pagos finales.

Si bien, la compra de estas dos aeronaves, así como la puesta en línea de un Be-1900 pueden suplir una sentida necesidad en el transporte subsidiado de pasajeros y carga, todavía queda pendiente atender las necesidades de transporte de tropas y otras misiones puramente militares. El GA “72” y el TAB, los cuales por muchos años han generado superávit para mejorar internamente, pero insuficiente para la recuperación de aeronaves en línea muerta, necesitan de la atención del gobierno. Hace falta entonces concertar la puesta en línea de las aeronaves **C-130** y **F-27** parqueadas en la BA de El Alto o la adquisición de nuevos transportes. Debe existir la capacidad de aerotransportar una división entera (la 7ma) y de responder adecuadamente en momentos de crisis.

Por último, según informaciones emitidas por el gobierno en abril del año en curso se estaría planeando la compra de un jet de transporte **BAE-146**, el cual tiene capacidad de transporte de 70 pasajeros y que habría sido previamente registrado por la empresa Aerosur. Dada la limitada capacidad de esta aeronave se sospecha que planea ser utilizado como aeronave presidencial, a pesar de que obviamente existen otras prioridades para la FAB.

- **Aviación de Enlace.-** Desde el 2004 a la fecha han acontecido dos accidentes significativos y bastante lamentables ya que hubo pérdida de vidas, durante simples misiones de enlace. Primero fue un Be-55 cerca de Santa Rosa y segundo un Cessna 206 en Palca Pampa, donde fallecieron todos sus tripulantes. Del 2005 a lo que va del 2006, también han habido al menos tres reportes de accidentes menores, donde tuvo que realizarse un aterrizaje forzoso, todos en aeronaves utilitarias. Si bien el inventario de la FAB incluye un buen número de aeronaves menores de todo tipo es claro que estas no se encuentran en condiciones apropiadas de uso, y este no es un mal exclusivo a las unidades que tienen poco apoyo, ya que en el caso del Be-55 se trató de una aeronave de la FTDR. Habría que realizar un estudio de factibilidad a la flota de aeronaves utilitarias y asegurar los cambios necesarios, recordemos que cada GA debe contar con al menos tres aeronaves de enlace operativas, para responder a sus misiones de observación, enlace, búsqueda y salvamento y otras.
- **Helicópteros.-** El componente de helicópteros de la FAB, representados por la Fuerza de Tarea “Diablos Rojos” es bastante respetable y cuenta con un alto grado de profesionalismo. Los “Diablos Rojos” que comenzaron a operar en el GA51 en 1988, han acumulado ya 30,000 horas de vuelo en helicópteros sin accidentes y cerca de 100,000 horas en ala fija. Su misión continua siendo el apoyo a la FELCN, UMOPAR y agentes de la DEA, en la lucha contra el narcotráfico, sus misiones secundarias son de búsqueda y rescate y apoyo a la comunidad en caso de desastres naturales. Actualmente la flota UH-1H de la FAB esta siendo modernizada al estándar Huey-II, con el apoyo de EE.UU. Lo cual permitirá un mejor desempeño a grandes alturas y mejor capacidad de carga.

Sin embargo, existen otros requerimientos en el área de helicópteros, como es la sentida carencia de medios SAR apropiados, los helicópteros Lama actualmente en uso en Cochabamba y La Paz actualmente no satisfacen las necesidades de la FAB. Peor aún cuando una de las aeronaves funge como transporte de autoridades. Ante esta necesidad se identifico la necesidad de adquirir al menos dos unidades de transporte como ser helicópteros Gazelle e incluso modelos de origen ruso. Sin embargo, recientemente el gobierno venezolano puso a disposición de la cúpula del MAS, dos helicópteros Superpuma de la FAV para sus fines de transporte, con lo cual se ha liquidado efectivamente cualquier motivación que el gobierno actual podría tener para adquirir dos aeronaves propias.

Detección y Defensa Antiaérea

- **Radars.-** Durante la misma sesión del congreso que aprobara la adquisición de dos aeronaves de transporte MA-60 para la FAB, se aprobó la compra de un “radar” para hacer la cobertura del territorio amazónico. El escueto reporte de prensa y pobreza descriptiva de la misma ley emitida por el congreso, a pesar del alto costo autorizado \$22,7 millones, motivo suspicacias desde un primer momento. Al averiguar un poco descubrimos que no se trataba de ningún radar de vigilancia como esperábamos sino de un pago a una compañía brasileña para realizar un mapeo satelital de la región amazónica del norte boliviano (utilizando el moderno proceso interferométrico de apertura sintética subcontratando al satélite INSAR). Tremendo bochorno para los signatarios de dicha ley (incluidos varios del actual gobierno) que al parecer no supieron distinguir la

diferencia entre un radar de vigilancia aérea y un mapeo. Demás está decir que como en casi todos los negocios militares en Bolivia esta transacción a derivado en escándalo – llamado ahora “Caso Orbisat”, con destituciones y acusaciones a granel.

Mientras tanto aquí seguimos con una precaria cobertura del territorio patrio, la cual descansa los dos radares Alenia-Marconi de esporádico funcionamiento y los elementales equipos utilizados en los aeropuertos internacionales del país. Elementos que no cubren ni la cuarta parte del territorio nacional y por tanto carecen de una aplicación defensiva real. Por tanto, es necesaria la adquisición de los sistemas de alerta temprana y vigilancia apropiados para la defensa del país, compuesto por dos unidades estáticas tipo AN/TPS-70 y tres o más unidades móviles (tácticos) como ser el radar TPS-78 u otros similares (de diferente industria por ejemplo). Demás esta citar que la complementariedad de estos mecanismos con los medios actuales o futuros es definirá la capacidad defensiva/disuasiva del país.

- **Reposición de Material AA.-** Como ya mencionamos en la sección concerniente al ejército, la destrucción de los **MANPADS HN-5** hirió gravemente la estructura defensiva nacional, quedando pendiente la reposición de dicho material. La FAB, al ser la entidad encargada de la vigilancia aérea de país y que en su momento contó con estos sistemas en su inventario, también debe verse beneficiada por la dotación de estos elementos para la protección de sus bases.

Entrenamiento e Integración

- **Colaboración con otras Fuerzas Aéreas.-** En la actualidad la Fuerza Aérea Boliviana mantiene una serie de convenios con otras fuerzas aéreas del continente incluidas Argentina, Brasil, EE.UU. y probablemente Venezuela. Algunos alumnos pilotos de la FAB se encuentran en EE.UU. y Brasil realizando cursos avanzados de vuelo, mantenimiento o instrumentos. Igualmente, según reportes de prensa tres instructores brasileños se encuentran actualmente en Santa Cruz, impartiendo cursos en algunas aeronaves. Sería interesante analizar la posibilidad de un entrenamiento conjunto “BOLBRA” con la FABr, para coordinar operativos de interdicción a aeronaves ilegales. Igualmente se podría ampliar las becas de alumnos pilotos a otras fuerzas aéreas como ser las de Perú y Venezuela.

Conclusiones

En este informe hemos identificado varias de las más sensibles necesidades de las tres ramas de las Fuerzas Armadas, esperamos que este trabajo haya aclarado ciertos conceptos y sirva de guía a la hora de hacer planteamientos serios acerca de la modernización y profesionalización de la Fuerzas Armadas Bolivianas.

QUEDA PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL DE ESTE DOCUMENTO SIN
AUTORIZACIÓN DEL AUTOR