



# **Soberanía Aérea: El Deber Estratégico de Colombia en el Caribe**

Mayor (FAC) Hernán Rodrigo López Aragón

Artículo para optar al título profesional:  
Magister en Estrategia y Geopolítica

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"  
Bogotá D.C., Colombia  
2025

DATOS GENERALES	
Nombre del estudiante	: Mayor (FAC) Hernan Rodrigo Lopez Aragon
Identificación	: 80816623
Programa académico	: Maestría en Estrategia y Geopolítica
Tutor metodológico	: Mayor (RA) Oscar Orlando Porras Rodríguez
Tutor temático	: Coronel (R) Fabio Baquero Valdés
Fecha de entrega	: 26 de agosto de 2025
Extensión	: 8.061 palabras

#### DECLARACIÓN DE ORIGINALIDAD Y CESIÓN DE DERECHOS

El autor declara que este artículo fue escrito de acuerdo con la normatividad de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” (ESDEG) y no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con este. Las posturas y aseveraciones presentadas son resultado de un ejercicio académico e investigativo que no representan la posición oficial ni institucional de la ESDEG, las Fuerzas Militares de Colombia o el Ministerio de Defensa Nacional.

Este artículo es enteramente mi propio trabajo y no ha sido presentado para la obtención de un título en esta u otra Institución de Educación Superior. Se han referenciado todos los trabajos y puntos de vista de otros autores, así como los datos de otras fuentes utilizadas. No se emplearon herramientas de generación de contenido por Inteligencia Artificial para su elaboración.

El autor acepta ceder los derechos de publicación en favor de la ESDEG y su Sello Editorial de acuerdo con los términos de la licencia Creative Commons: Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas.

#### AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN

El autor autoriza que este artículo sea publicado por el Sello Editorial ESDEG en su repositorio institucional y esté disponible bajo una modalidad de acceso abierto.

# Soberanía Aérea: El Deber Estratégico de Colombia en el Caribe

## Air Sovereignty: Colombia's Strategic Duty in the Caribbean

Hernán Rodrigo López Aragón<sup>1</sup>

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

**Resumen:** El artículo analiza factores geopolíticos y estratégicos que influyen en la delegación y posible recuperación del control del espacio aéreo sobre el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina por parte de Colombia. Aunque históricamente el control fue delegado a Panamá, los avances en infraestructura, tecnología y capacidades institucionales en Colombia configuran una ventana de oportunidad para restablecer la soberanía aérea. Igualmente, aborda los desafíos técnicos, diplomáticos y jurídicos, así como las oportunidades económicas y de seguridad derivadas de la gestión directa del espacio aéreo.

Presenta un análisis comparado, a partir de experiencias internacionales, para sugerir un modelo integral que combine modernización tecnológica, fortalecimiento institucional y diplomacia. Finalmente, propone una política para que el Estado colombiano la adopte de forma estratégica, que garantice vigilancia permanente, control efectivo y protección de recursos; a la vez que proyecte liderazgo regional en contribución al desarrollo sostenible y seguridad en el Caribe colombiano.

**Palabras clave:** Soberanía aérea, espacio aéreo, geopolítica del Caribe, control del tránsito aéreo, infraestructura aeronáutica.

**Abstract:** The article analyzes geopolitical and strategic factors that influence the delegation and potential recovery of Colombia’s control over the airspace of the San Andrés, Providencia, and Santa Catalina archipelago. Although control was historically delegated to Panama, advances in infrastructure, technology, and institutional capacities in Colombia create an opportunity to reestablish air sovereignty. It also addresses technical, diplomatic,

---

<sup>1</sup> Mayor de la Fuerza Aeroespacial Colombiana. Candidato a magíster en estrategia y geopolítica, Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Colombia. Ingeniero Informático, Escuela Militar de Aviación “Marco Fidel Suarez”, Especialista en Alta Gerencia, Universidad Militar Nueva Granada. Colombia. <https://orcid.org/0000-0003-2004-7466> - Contacto: [hernan.lopeza@esdeg.edu.co](mailto:hernan.lopeza@esdeg.edu.co).

**Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**

Bogotá D.C., Colombia

and legal challenges, as well as the economic and security opportunities derived from the direct management of airspace.

It presents a comparative analysis, based on international experiences, to suggest a comprehensive model that combines technological modernization, institutional strengthening, and diplomacy. Finally, it proposes a policy for the Colombian State to adopt strategically, ensuring permanent surveillance, effective control, and resource protection, while projecting regional leadership in contributing to sustainable development and security in the Colombian Caribbean

**Keywords:** Air sovereignty, airspace, Caribbean geopolitics, air traffic control, aeronautical infrastructure.

## **Introducción**

La soberanía sobre el espacio aéreo constituye uno de los pilares fundamentales de la seguridad y la proyección internacional de los Estados modernos. En el caso colombiano, este principio adquiere una dimensión singular en el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, enclave insular cuya ubicación estratégica en el Caribe occidental lo convierte en un punto neurálgico para la defensa, la economía y la diplomacia nacional. A pesar de la clara pertenencia de este territorio a Colombia, la administración del espacio aéreo superior sobre el archipiélago ha permanecido en manos de Panamá durante más de tres décadas. Esta situación, resultado de acuerdos internacionales y de limitaciones técnicas históricas, plantea retos significativos y abre un debate sobre la capacidad real del Estado colombiano para ejercer un control efectivo y autónomo sobre uno de sus activos estratégicos más sensibles (Galán, 2025).

El análisis sobre esta compleja situación revela que la delegación de la administración del control aéreo a Panamá no fue una decisión arbitraria, sino la consecuencia de una coyuntura tecnológica y política propia de mediados del siglo XX. Tras la adhesión de Colombia al Convenio de Chicago en 1944 y la posterior aceptación de acuerdos multilaterales en la década de 1950, el país optó por delegar la gestión del tránsito aéreo en el Caribe a Estados Unidos y, posteriormente, a Panamá. Esta decisión estuvo motivada por la falta de infraestructura y capacidades técnicas para garantizar la seguridad y eficiencia del tránsito aéreo en la región. Sin embargo, la realidad actual es radicalmente distinta: Colombia ha invertido de forma sostenida en la modernización de radares, sistemas de comunicación y formación de personal, lo que ha transformado el entorno de

capacidades y ha abierto una ventana de oportunidad para la recuperación del control soberano sobre el espacio aéreo del archipiélago (Ramírez, 2006).

La discusión sobre la soberanía aérea en el Caribe colombiano ha evolucionado desde un enfoque meramente técnico-operativo hacia una perspectiva multidimensional, en la que confluyen factores geopolíticos, económicos y de seguridad. Si bien la literatura especializada reconoce los avances tecnológicos y la capacidad actual de Colombia para asumir la gestión del espacio aéreo, persisten desafíos de carácter diplomático y jurídico. La negociación con Panamá, la necesidad de cumplir estándares internacionales y la gestión de posibles resistencias de actores regionales configuran un escenario complejo, donde la diplomacia técnica y la construcción de consensos serán determinantes para una transición exitosa.

Desde el punto de vista teórico, el control del espacio aéreo está respaldado por el principio de soberanía plena y exclusiva que consagra el Convenio de Chicago de 1944, así como por la Constitución Política de Colombia, que reconoce el espacio aéreo sobre el archipiélago como parte integral del territorio nacional (OACI, 1944; Asamblea Nacional Constituyente, 1991). Sin embargo, el ejercicio efectivo de esta soberanía depende, en la práctica, de la capacidad del Estado para prestar servicios de navegación aérea conforme a los estándares internacionales, lo que implica no solo infraestructura y tecnología, sino también legitimidad y reconocimiento internacional. La delegación de servicios, permitida por el derecho internacional, es una figura técnica y reversible, que no implica la cesión de soberanía, pero sí exige demostrar capacidad operativa y responsabilidad ante la comunidad internacional.

En este contexto, la pregunta de investigación que orienta este trabajo es la siguiente: ¿Qué acciones estratégicas debe implementar Colombia para recuperar y ejercer soberanía sobre el espacio aéreo del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, considerando las implicaciones económicas, geopolíticas y de seguridad nacional? Esta pregunta refleja la necesidad de desarrollar un enfoque integral, que trascienda la mera modernización tecnológica y aborde los retos diplomáticos, jurídicos y económicos asociados a la recuperación del control aéreo.

El objetivo central de este artículo es proponer estrategias que permitan a Colombia recuperar y consolidar el control efectivo sobre el espacio aéreo del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, garantizando su soberanía y aprovechando los beneficios estratégicos, económico y de seguridad. Para ello, se plantean los siguientes objetivos específicos:

- Analizar los factores geopolíticos determinantes para la recuperación del control del espacio aéreo del archipiélago, con énfasis en los desafíos y oportunidades en el contexto de relaciones bilaterales, acuerdos internacionales y el rol de los organismos multilaterales.
- Evaluar las implicaciones y oportunidades del impacto económico del control soberano del espacio aéreo del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.
- Formular estrategias que sirvan de base para el diseño de un esquema de actuación estratégico, orientado a garantizar la vigilancia permanente, el control

aéreo efectivo y la protección de los recursos estratégicos del espacio aéreo del archipiélago frente a amenazas externas y disputas internacionales.

El análisis crítico de la situación actual permite identificar que la prolongada delegación del control aéreo ha implicado para Colombia no solo la pérdida de ingresos significativos, sino también una menor capacidad de negociación y una imagen internacional limitada en materia de gestión de recursos estratégicos. La recuperación del control aéreo, por tanto, no debe entenderse únicamente como un acto de reivindicación soberana, sino como una oportunidad para fortalecer la presencia del Estado en el Caribe, mejorar la seguridad nacional y dinamizar el desarrollo económico del archipiélago.

La viabilidad de este proceso depende de la articulación de una política de Estado que combine visión estratégica, capacidad técnica y liderazgo diplomático. La experiencia internacional demuestra que la transición hacia el control nacional del espacio aéreo requiere planificación gradual, transparencia y cooperación con los organismos multilaterales. La creación de una Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ), el fortalecimiento de la infraestructura y la certificación internacional de los servicios aeronáuticos son pasos clave para consolidar la posición de Colombia y garantizar la legitimidad del proceso ante la comunidad internacional.

En síntesis, la recuperación del control soberano sobre el espacio aéreo del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina representa un desafío estratégico y una oportunidad histórica para Colombia. Su materialización exige no solo capacidad técnica, sino también visión de largo plazo, liderazgo institucional y una diplomacia activa que permita superar resistencias y construir consensos en el ámbito regional e internacional.

La actual dependencia de Colombia respecto a Panamá en la administración del control del espacio aéreo en el archipiélago compromete no solo su soberanía formal, sino su capacidad real de actuar ante riesgos estratégicos emergentes en el Caribe

El presente artículo busca aportar elementos de análisis y propuestas concretas para avanzar hacia este objetivo, contribuyendo así a la seguridad, el desarrollo y la proyección internacional de Colombia en el siglo XXI.

### **Metodología**

El presente trabajo se desarrolló bajo un enfoque de investigación cualitativa-descriptiva, fundamentado en la recolección y análisis de datos. Inicialmente, se empleó la revisión bibliográfica como método principal para contextualizar el estudio. A medida que avanzó en la investigación, se aplicaron otras técnicas e instrumentos que permitieron profundizar en el análisis y garantizar el cumplimiento del objetivo general de “Proponer estrategias que permitan a Colombia recuperar y consolidar el control efectivo sobre el espacio aéreo del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, garantizando su soberanía y aprovechando sus beneficios estratégicos, económicos y de seguridad”.

"La investigación cualitativa permite comprender fenómenos en su contexto natural a través de diversas estrategias de recolección de información, como la observación, la entrevista o el análisis documental" (Hernández, Fernández & Baptista, 2014).

### ***Factores Geopolíticos Determinantes para el Control del Espacio Aéreo del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina***

La soberanía sobre el espacio aéreo del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina no puede entenderse únicamente desde una lógica técnica de gestión de tránsito

aéreo. Como afirma John M. Logsdon (1998), “el espacio aéreo no es simplemente una extensión física sobre el territorio, sino una dimensión de soberanía, tecnología y poder que proyecta la presencia del Estado más allá de sus fronteras visibles”.

La ubicación del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina en el Caribe occidental convierte a este territorio en un punto clave para la proyección de poder y la defensa de los intereses nacionales de Colombia (DEBAEC, 2020). El control efectivo del espacio aéreo permite al país monitorear y regular el tránsito de aeronaves civiles y militares, así como detectar y neutralizar amenazas como el narcotráfico, el contrabando y la presencia de actores no estatales (Ramírez, 2006; Márquez, 2017). Además, la proyección de poder aéreo desde el archipiélago fortalece la capacidad de Colombia para participar en operaciones de seguridad regional y cooperación internacional (Galán, 2025).

El archipiélago actúa como un puesto avanzado de vigilancia y control estratégico, permitiendo a Colombia anticipar y responder a amenazas emergentes en el Caribe. La capacidad de proyectar poder desde este punto fortalece el liderazgo colombiano en la región y contribuye a la estabilidad geopolítica del hemisferio occidental.

Estudios académicos subrayan que la gestión soberana del espacio aéreo es esencial para la defensa nacional y la protección de los recursos estratégicos, especialmente en contextos de rivalidad regional y amenazas transnacionales (DEBAEC, 2020; Márquez, 2017). La gestión efectiva del espacio aéreo no solo responde a una necesidad de seguridad, sino que también constituye un elemento central para la integración territorial y el desarrollo económico de las islas.

### **Contexto Geográfico y Estratégico del Archipiélago**

El archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, localizado en el noroccidente del Caribe colombiano, es reconocido por la UNESCO como reserva de la biósfera y abarca más de 205.000 kilómetros cuadrados de mar jurisdiccional, lo que representa una parte significativa del mar territorial colombiano en el Caribe (Aguilera, 2010; Ramírez, 2006).

Esta región es un nodo estratégico para las rutas aéreas y marítimas que conectan el Atlántico con el Pacífico, facilitando el tránsito de mercancías, turistas y, en ocasiones, actividades ilícitas como el narcotráfico y el contrabando (Francis, 2012; Márquez, 2017).

La posición geográfica del archipiélago permite a Colombia proyectar influencia y presencia en una región clave para la estabilidad y el desarrollo de la cuenca del Caribe (Aguilera, 2010). Sin embargo, esta ubicación también implica desafíos, dado que el archipiélago se encuentra rodeado por aguas internacionales y zonas de influencia de otros Estados, como Nicaragua, Panamá y Jamaica, lo que incrementa la complejidad de las relaciones bilaterales y la gestión de la soberanía aérea (Ramírez, 2006; Díaz, 2016).

La ubicación insular del archipiélago lo convierte en un “puente geopolítico” entre América Central y Sudamérica, y en un punto de observación privilegiado para monitorear flujos ilícitos y actividades de actores estatales y no estatales. Esta condición exige una política integral de seguridad multidominio, que combine vigilancia aérea, marítima y cibernética.

### **Evolución Histórica del Control Aéreo sobre el Archipiélago**

La historia del control aéreo sobre el archipiélago está marcada por acuerdos y delegaciones que han limitado la capacidad de Colombia para ejercer plenamente su soberanía en este espacio (Ramírez, 2006). Tras la firma del Convenio de Chicago en 1944, Colombia ingresó a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y aceptó, en la

reunión de La Habana de 1950, que Estados Unidos ejerciera el control del tránsito aéreo sobre el mar Caribe y el océano Pacífico en las regiones de información de vuelo (FIR) (DEBAEC, 2020). Esta decisión fue ratificada en la tercera reunión sobre navegación aérea del Caribe celebrada en ciudad Trujillo (República Dominicana) en 1956, quedando Colombia únicamente con el control del tránsito aéreo sobre el territorio continental (Ramírez, 2006).

La incapacidad técnica y presupuestal de Colombia para asumir el control aéreo sobre el archipiélago llevó a que, en 1966, el país aceptara controlar solo una porción del mar Caribe sin incluir el archipiélago (Ramírez, 2006). Posteriormente, en 1990, Panamá asumió el control del espacio aéreo dejado por Estados Unidos en el Caribe noroccidental, incluyendo el archipiélago colombiano, debido a las persistentes limitaciones tecnológicas y de infraestructura de Colombia (Galán, 2025). Esta situación se ha mantenido hasta la actualidad, a pesar de los avances significativos que ha logrado el país en materia de seguridad aérea y vigilancia (Díaz, 2016).

La delegación prolongada del control aéreo ha implicado una pérdida de capacidad de negociación y reputación internacional para Colombia. La recuperación del control no solo es un asunto técnico, sino también una cuestión de legitimidad y proyección internacional, que requiere demostrar madurez institucional y capacidad operativa.

### **Marco Legal e Instrumentos Internacionales**

Para comprender plenamente el alcance y las implicaciones del control del espacio aéreo sobre el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, es indispensable precisar los conceptos fundamentales de soberanía aérea, espacio aéreo superior y Zona de

Identificación de Defensa Aérea (ADIZ), así como su relación con el marco normativo internacional y nacional.

La soberanía aérea es el derecho pleno, exclusivo e inalienable que ejerce un Estado sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio, incluyendo sus aguas territoriales y jurisdiccionales. Este principio está consagrado en el artículo 1 del Convenio de Chicago de 1944: “todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio” (OACI, 1944). A nivel doctrinal, se reconoce que la soberanía aérea otorga al Estado la facultad de regular, autorizar o prohibir el tránsito de aeronaves, dictar normas y ejercer control efectivo para proteger la seguridad y los intereses nacionales (Navarro, 2015, Márquez, 2017).

Dentro de las Implicaciones legales se encuentra el derecho exclusivo de regular y controlar el espacio aéreo nacional (OACI, 1944), la capacidad de sancionar violaciones conforme a tratados internacionales y el reconocimiento universal en el derecho internacional aeronáutico.

En cuanto a las implicaciones operativas se encuentra el ejercicio efectivo a través de vigilancia, control del tránsito aéreo y defensa aérea, así como la implementación de sistemas de control, radares y procedimientos de identificación (DEBAEC, 2020).

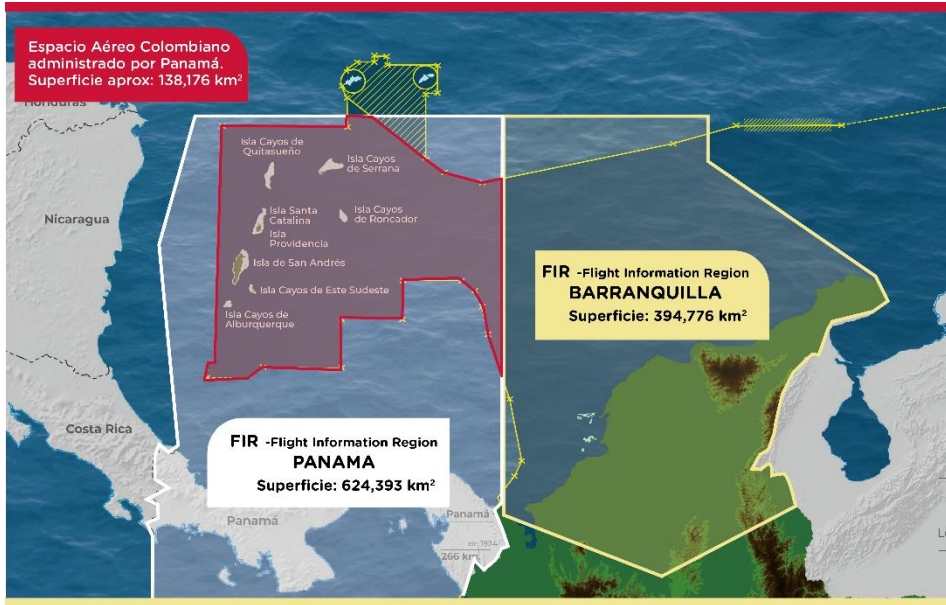
El espacio aéreo superior (Upper Airspace o UIR) es la porción del espacio aéreo ubicada por encima de un determinado nivel de vuelo, generalmente a partir de FL245 (24.500 pies), aunque el límite puede variar según la regulación nacional e internacional (OACI, 2018). Este segmento es fundamental para vuelos comerciales y militares de largo alcance, y su control reviste importancia estratégica y técnica.

Forma parte del espacio aéreo soberano del Estado hasta el límite donde comienza el espacio ultraterrestre, que no está definido de manera uniforme en el derecho internacional (OACI, 1944), su gestión puede ser delegada a otro Estado por razones técnicas, sin que ello implique pérdida de soberanía (OACI, 1944; Ramírez, 2005).

Operativamente requiere sistemas avanzados de vigilancia y control para la seguridad y eficiencia del tránsito aéreo internacional, este control es gestionado a través de regiones de información de vuelo (FIR/UIR), bajo supervisión de la OACI (OACI, 2018).

En cuanto a la Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ) es un espacio aéreo especial, de dimensiones definidas, que puede extenderse más allá del territorio nacional, donde las aeronaves deben cumplir procedimientos adicionales de identificación y notificación (DEBAEC, 2020). Su objetivo es permitir a las fuerzas armadas identificar, ubicar y controlar cualquier aeronave que se aproxime al espacio aéreo soberano.

**Figura 1.** Área del Flight Information Region (FIR) administrada por Panamá que corresponde a territorio colombiano, límites tomados del mapa esquemático de Colombia, banco de la república, biblioteca virtual



Fuente: Elaboración propia basado en el grafico inicial del mapa esquemático de Colombia.

## Implicaciones legales

Las ADIZ no están reguladas por tratados internacionales, sino que son medidas unilaterales adoptadas por los Estados para la defensa nacional (DEBAEC, 2020).

No confieren derechos de soberanía sobre espacios internacionales, pero permiten exigir identificación previa a aeronaves que se aproximan al territorio nacional.

Operativamente permiten tiempo adicional de reacción ante potenciales amenazas y requieren sistemas de vigilancia, comunicación y coordinación civil-militar (DEBAEC, 2020).

El control del espacio aéreo colombiano está regulado por instrumentos internacionales y acuerdos bilaterales que definen los derechos y obligaciones de los Estados en materia de soberanía aérea (Consejo de Estado, 2011). El Convenio de Chicago

de 1944 establece el principio de soberanía plena y exclusiva, que fundamenta la legitimidad de las pretensiones colombianas sobre el espacio aéreo del archipiélago (OACI, 1944; Márquez, 2017).

A nivel nacional, la Constitución Política de Colombia y el Código de Comercio reconocen la soberanía del país sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio terrestre, marítimo y jurisdiccional (Asamblea Nacional Constituyente, 1991). El ejercicio de esta soberanía está sujeto a la capacidad técnica y operativa del Estado para prestar los servicios de navegación, comunicación y vigilancia aérea (DEBAEC, 2020).

El Convenio de Chicago permite que, por mutuo acuerdo, un Estado delegue en otro la responsabilidad de establecer y suministrar los servicios de tránsito aéreo en las regiones de información de vuelo (FIR), sin que ello implique la pérdida de soberanía (OACI, 1944).

En el caso del archipiélago, Colombia ha delegado el control aéreo en Panamá por razones técnicas y operativas, pero conserva la potestad de reasumir el control cuando considere que cuenta con la capacidad suficiente para hacerlo (Ramírez, 2006). La jurisprudencia nacional y la doctrina internacional coinciden en que la delegación de servicios de tránsito aéreo no implica la cesión de soberanía, sino una solución técnica temporal (Consejo de Estado, 2011; Márquez, 2017).

El marco legal internacional favorece la posición de Colombia siempre que pueda demostrar capacidad técnica y cumplimiento de estándares internacionales. La transparencia en los procesos de certificación y la cooperación con la OACI serán claves para legitimar la transición ante la comunidad internacional (OACI, 1944; FAC, 2020).

## **Relaciones Bilaterales y Multilaterales**

Las relaciones bilaterales con Panamá son determinantes en la gestión del espacio aéreo sobre el archipiélago (De Gracia, 2025). Panamá, como país vecino y principal prestador de servicios de control aéreo en la región, tiene intereses económicos y estratégicos en mantener el control sobre esta zona (Galán, 2025). La negociación y revisión de los acuerdos bilaterales entre Colombia y Panamá es un proceso complejo que requiere de una estrategia diplomática sólida y una visión de largo plazo (Consejo de Estado, 2011; Ramírez, 2006).

Además de Panamá, Colombia debe considerar las relaciones con otros Estados vecinos, como Nicaragua, que mantiene disputas territoriales y marítimas con Colombia en la zona (Francis, 2012). La resolución de estas disputas y la gestión de las relaciones bilaterales son fundamentales para garantizar la estabilidad y la seguridad en el espacio aéreo del archipiélago (Márquez, 2017).

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) desempeña un papel central en la regulación y coordinación del tránsito aéreo internacional (OACI, 1944; Ramírez, 2006). Colombia, como miembro activo de la OACI, tiene la oportunidad de presentar sus argumentos técnicos y jurídicos para reclamar el control del espacio aéreo sobre el archipiélago (De Gracia, 2025). La participación en foros multilaterales y la cooperación con otros Estados de la región son esenciales para fortalecer la posición de Colombia y lograr el reconocimiento internacional de sus derechos soberanos (DEBAEC, 2020).

La diplomacia técnica y la participación en organismos multilaterales pueden facilitar acuerdos de transición y reducir la resistencia de Panamá y otros actores

regionales. La construcción de alianzas estratégicas y la transparencia en los procesos de modernización fortalecerán la legitimidad de la reclamación colombiana.

### **Diagnóstico de Capacidades y Retos**

#### **Infraestructura y Tecnología**

Colombia ha realizado avances significativos en la instalación de radares y sistemas de navegación en San Andrés y otras regiones del Caribe, pero aún enfrenta desafíos para alcanzar la cobertura y capacidad operativa necesarias para asumir el control total del espacio aéreo (Ramírez, 2006; Díaz, 2016). La integración de tecnologías emergentes, como la vigilancia satelital y la ciberdefensa, es indispensable para enfrentar amenazas híbridas y asimétricas (DEBAEC, 2020).

La inteligencia artificial y el análisis predictivo pueden optimizar la detección de patrones anómalos y anticipar riesgos, permitiendo una gestión más proactiva y eficiente del espacio aéreo. Sin embargo, la inversión sostenida y la capacitación especializada serán determinantes para cerrar la brecha tecnológica.

#### **Doctrina y Organización**

La doctrina de la Fuerza Aeroespacial colombiana y la articulación con la Aeronáutica Civil permiten una gestión integral de la seguridad aérea, combinando capacidades militares y civiles (DEBAEC, 2020). El modelo de planeación por capacidades (DOMPI) enfatiza la necesidad de contar con doctrina, organización, material y equipo, personal e infraestructura para cumplir con la misión de control del espacio aéreo (DEBAEC, 2020).

La interoperabilidad como la formación conjunta entre fuerzas militares y civiles son esenciales para una respuesta flexible y coordinada, especialmente ante amenazas multidominio como ciberataques o incursiones no convencionales.

#### Desafíos Diplomáticos y Legales

El control del espacio aéreo sobre el archipiélago ha estado históricamente delegado a Panamá, que percibe ingresos significativos por la prestación de servicios de navegación aérea (Galán, 2025). La recuperación de este control requiere una estrategia diplomática sólida, negociación bilateral y la presentación de argumentos técnicos y jurídicos ante la OACI y la comunidad internacional (De Gracia, 2025).

La diplomacia técnica, acompañada de transparencia y auditoría internacional, puede facilitar la transición y evitar fricciones, garantizando la confianza de los usuarios internacionales del espacio aéreo.

#### Análisis de Desafíos y Oportunidades

Limitaciones técnicas y presupuestales: Colombia ha enfrentado dificultades para mantener una infraestructura aérea moderna y suficiente para controlar el espacio aéreo sobre el archipiélago (Díaz, 2016; Ramírez, 2006).

Resistencia de Panamá: Panamá ha mostrado resistencia a ceder el control del espacio aéreo sobre el archipiélago, debido a los ingresos económicos que representa y a su posición como hub aéreo regional (Galán, 2025; De Gracia, 2025).

Disputas territoriales y marítimas: Las tensiones con Nicaragua y otros Estados vecinos complican la gestión del espacio aéreo y exigen una política exterior activa y coherente para defender los intereses nacionales (Francis, 2012 & Márquez, 2017).

Coordinación con organismos multilaterales: La participación en foros internacionales y la coordinación con la OACI son esenciales para lograr el reconocimiento y apoyo internacional a las pretensiones colombianas (OACI, 1944; DEBAEC, 2020).

Oportunidades:

Modernización de la infraestructura aérea: Los avances tecnológicos y la inversión en sistemas de vigilancia y comunicación permiten a Colombia mejorar su capacidad operativa y prepararse para asumir el control del espacio aéreo (DEBAEC, 2020).

Generación de ingresos: El control directo del espacio aéreo sobre el archipiélago permitiría a Colombia capturar los ingresos generados por el tránsito de aeronaves, lo que representaría una fuente importante de recursos para el desarrollo regional (Galán, 2025; IATA, 2020).

Fortalecimiento de la seguridad nacional: El control aéreo efectivo fortalece la capacidad de Colombia para detectar y neutralizar amenazas, proteger sus recursos naturales y garantizar la seguridad de las rutas comerciales y de transporte (Márquez, 2017).

Proyección internacional: La recuperación del control aéreo sobre el archipiélago fortalecería la posición de Colombia en la región y le permitiría participar activamente en la gestión de la seguridad y la cooperación internacional (DEBAEC, 2020).

El control soberano del espacio aéreo es también un instrumento de integración nacional, facilitando la conectividad y el desarrollo de las islas, y una palanca para la diplomacia regional, posicionando a Colombia como un actor relevante en la gobernanza del Caribe.

El análisis de los factores geopolíticos determinantes para el control del espacio aéreo del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina evidencia la complejidad y la relevancia estratégica de este tema para Colombia (Ramírez, 2006). La recuperación del control soberano del espacio aéreo requiere de una estrategia integral que combine el fortalecimiento de la infraestructura técnica y operativa, la negociación diplomática con Panamá y otros Estados vecinos, y la participación en organismos multilaterales como la OACI (Galán, 2025; De Gracia, 2025).

Solo a través de una visión estratégica y una acción coordinada, Colombia podrá garantizar el control efectivo del espacio aéreo sobre el archipiélago, aprovechar sus beneficios económicos y fortalecer su seguridad nacional en el Caribe (IATA, 2020; Márquez, 2017).

La construcción de una política de Estado para el control aéreo en el archipiélago debe trascender los ciclos gubernamentales, priorizando la continuidad institucional, la inversión sostenida y la diplomacia activa, en un entorno regional cada vez más competitivo y dinámico. La resiliencia institucional y la innovación continua serán determinantes para preservar la soberanía y la seguridad nacional en el contexto del Caribe contemporáneo.

## **Implicaciones y Oportunidades del Impacto Económico del Control Soberano del Espacio Aéreo del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina**

El control soberano del espacio aéreo sobre el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina es una cuestión estratégica y económica de primer orden para Colombia.

Más allá de la defensa y la seguridad, la gestión directa de este espacio aéreo abre un abanico de oportunidades para el desarrollo económico, la integración regional y la consolidación del archipiélago como un nodo logístico y turístico en el Caribe. Es requerido la evaluación de las implicaciones y oportunidades económicas derivadas de la recuperación del control aéreo, considerando el contexto local, nacional e internacional, así como los desafíos y potenciales que enfrenta Colombia para materializar estos beneficios.

El ejercicio soberano sobre el espacio aéreo no solo representa una reivindicación de derechos estatales, sino que constituye un mecanismo para reconfigurar la economía insular, dotando a Colombia de herramientas para planificar el desarrollo con autonomía y visión de largo plazo. La capacidad de regular y aprovechar los flujos aéreos puede transformar al archipiélago en un polo de innovación y conectividad regional.

#### Contexto Socioeconómico y Geográfico del Archipiélago

El archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, con una extensión de más de 205.000 kilómetros cuadrados de mar jurisdiccional, es una de las regiones insulares más relevantes de Colombia, tanto por su ubicación estratégica como por su potencial económico (Aguilera, 2010). Su economía se fundamenta principalmente en el turismo, el comercio y la pesca, actividades que dependen en gran medida de la conectividad aérea y marítima (Aguilera, 2010).

La geografía insular y la lejanía respecto al continente hacen que el transporte aéreo sea vital para el abastecimiento, la movilidad de la población y la llegada de turistas, que representan la principal fuente de ingresos y empleo en la región (Francis, 2012). Según la Cámara de Comercio de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (2020), el turismo

genera el 80% del empleo directo e indirecto en el archipiélago, lo que evidencia la dependencia de la conectividad aérea para la sostenibilidad económica local.

La insularidad y la dependencia del turismo hacen que cualquier mejora en la gestión aérea tenga un efecto multiplicador sobre el bienestar local. La optimización de rutas, frecuencias y servicios aéreos puede reducir la vulnerabilidad ante crisis externas y facilitar la diversificación económica, fortaleciendo la resiliencia de la región frente a shocks globales.

### **Generación de Ingresos por Servicios de Navegación Aérea**

Actualmente, Panamá administra el control del tránsito aéreo sobre el espacio aéreo del archipiélago, percibiendo ingresos por derechos de paso y servicios de navegación aérea de todas las aeronaves que sobrevuelan la región a partir de los 18.000 pies de altura (Galán, 2025). Se estima que estos ingresos pueden alcanzar hasta 28 millones de dólares anuales, recursos que, de ser captados por Colombia, fortalecerían la inversión en infraestructura y servicios aeronáuticos en el archipiélago y el Caribe colombiano (Galán, 2025).

La gestión soberana del espacio aéreo permitiría a Colombia captar directamente estos recursos, que podrían ser invertidos en la modernización de los sistemas de navegación, comunicación y vigilancia, así como en programas de desarrollo social y económico en la región (DEBAEC, 2020). Además, el control efectivo del espacio aéreo es fundamental para garantizar la seguridad y eficiencia del tránsito aéreo, condiciones esenciales para la atracción de inversiones y el desarrollo turístico (IATA, 2020).

El turismo es el principal motor económico del archipiélago, la conectividad aérea eficiente y segura es indispensable para el desarrollo de esta industria, ya que facilita la llegada de turistas nacionales e internacionales y permite la integración de la región con el

resto del país (Aguilera, 2010; Francis, 2012). La gestión directa del espacio aéreo permitiría a Colombia implementar políticas de promoción turística, ajustar tarifas aeroportuarias y mejorar la experiencia de viaje, factores que inciden directamente en el crecimiento del sector (Cámara de Comercio de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, 2020).

La captación de ingresos por derechos de sobrevuelo y servicios de navegación no solo incrementa la autonomía financiera, sino que posibilita la creación de fondos de inversión específicos para la región. Esto permitiría financiar proyectos de infraestructura crítica, innovación tecnológica y sostenibilidad ambiental, alineando la gestión aérea con los objetivos de desarrollo territorial y equidad regional.

Durante la pandemia de COVID-19, el archipiélago sufrió una drástica reducción en la llegada de turistas, lo que evidenció la vulnerabilidad de la economía local ante interrupciones en la conectividad aérea (Cámara de Comercio de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, 2020). La recuperación del control soberano del espacio aéreo permitiría una gestión más flexible y adaptada a las necesidades locales, facilitando la reactivación del turismo y la diversificación de la oferta turística.

La experiencia internacional demuestra que la liberalización del transporte aéreo puede incrementar el tráfico de pasajeros hasta en un 30%, con efectos positivos en la generación de empleo, la inversión y el desarrollo empresarial (IATA, 2020; Díaz Olariaga, 2016). En Colombia, la apertura del mercado aéreo ha sido un factor clave para el crecimiento del sector, aunque persisten retos en materia de infraestructura y regulación (Díaz, 2016).

La gestión nacional del espacio aéreo permitiría reaccionar con mayor agilidad ante crisis sanitarias, climáticas o de seguridad, ajustando rutas, frecuencias y protocolos según las necesidades del territorio. Esta flexibilidad es clave para la recuperación y el crecimiento sostenible del sector turístico y comercial.

### **Competitividad Regional y Proyección Internacional**

El control soberano del espacio aéreo sobre el archipiélago fortalecería la competitividad de Colombia en el Caribe, permitiendo al país participar activamente en la definición de rutas y corredores aéreos, así como en la negociación de acuerdos bilaterales y multilaterales de aviación (Márquez, 2017). Esto no solo beneficiaría al archipiélago, sino que también contribuiría a la integración económica y logística de Colombia con el resto de la cuenca del Caribe y América Latina (IATA, 2020).

La gestión nacional del espacio aéreo permitiría, además, reducir costos operativos para las aerolíneas, simplificar trámites administrativos y fomentar la competencia, lo que se traduciría en mejores tarifas y servicios para los usuarios (Díaz, 2016). Asimismo, la proyección internacional de Colombia como proveedor de servicios aeronáuticos de alta calidad reforzaría su imagen y liderazgo regional (DEBAEC, 2020).

La consolidación del archipiélago como nodo logístico y aéreo puede atraer inversiones extranjeras directas, alianzas estratégicas con aerolíneas y operadores logísticos, y convertir a Colombia en un referente regional en servicios aeronáuticos. Esto potenciaría la integración con cadenas globales de valor y estimularía la transferencia de tecnología y conocimiento.

El control soberano del espacio aéreo tiene un impacto directo en la seguridad y vigilancia del territorio nacional. La capacidad de monitorear y regular el tránsito de

## **Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**

Bogotá D.C., Colombia

aeronaves civiles y militares es fundamental para la protección de los recursos naturales, la prevención de actividades ilícitas como el narcotráfico y el contrabando, y la respuesta ante emergencias (DEBAEC, 2020). La Fuerza Aeroespacial Colombiana y la Aeronáutica Civil han desarrollado capacidades tecnológicas y humanas que permiten ejercer un control efectivo y seguro sobre el espacio aéreo, consolidando la presencia del Estado en una región estratégica (Márquez, 2017).

La gestión directa del espacio aéreo fortalecería la capacidad de respuesta ante amenazas externas y disputas internacionales, así como la coordinación con organismos multilaterales como la OACI para garantizar la seguridad y eficiencia del tránsito aéreo (Consejo de Estado, 2011).

El fortalecimiento de la seguridad aérea también incrementa la confianza de inversionistas y operadores internacionales, quienes priorizan destinos con baja percepción de riesgo y alta capacidad de respuesta ante incidentes. Esto puede traducirse en una mayor demanda de servicios y en el posicionamiento del archipiélago como un destino seguro y confiable.

### **Oportunidades de Diversificación Económica**

La recuperación del control soberano del espacio aéreo sobre el archipiélago abre oportunidades para diversificar la base económica de la región. Actualmente, la economía del archipiélago depende en gran medida del turismo, lo que la hace vulnerable a crisis externas y fenómenos globales (Aguilera 2010; Cámara de Comercio de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, 2020). El fortalecimiento de la conectividad aérea y la gestión directa de los servicios de navegación permitirían desarrollar nuevas actividades

económicas, como el comercio internacional, la logística, la pesca industrial y la explotación sostenible de los recursos naturales.

La inversión en infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea generaría empleos directos e indirectos, dinamizando la economía local y contribuyendo a la reducción de la pobreza y la desigualdad en la región (Ministerio de Minas y Energía, 2023; Francis, 2012).

La gestión soberana del espacio aéreo facilitaría la implementación de políticas públicas orientadas a la promoción del turismo sostenible en el archipiélago. El turismo es la principal fuente de ingresos y empleo en la región, pero su desarrollo ha estado marcado por desafíos ambientales y sociales, como la sobrepoblación, la degradación de los ecosistemas y la dependencia de modelos turísticos poco sostenibles (Aguilera, 2010; Cámara de Comercio de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, 2020).

La recuperación del control aéreo permitiría a Colombia regular el flujo de turistas, promover modelos de turismo responsable y fortalecer la conservación de los recursos naturales y culturales del archipiélago. Esto, a su vez, contribuiría a consolidar la imagen del archipiélago como un destino de clase mundial, atractivo para turistas internacionales y conscientes del valor ambiental y cultural de la región (Robinson; Ayala, 2023).

La diversificación económica basada en una gestión aérea soberana puede impulsar la innovación local, fomentar el emprendimiento y promover la economía digital, integrando el archipiélago en redes globales de comercio y servicios. Además, la gestión sostenible de los flujos turísticos y logísticos permitirá preservar los ecosistemas y garantizar la viabilidad a largo plazo del desarrollo regional.

El control soberano del espacio aéreo sobre el archipiélago también tiene implicaciones positivas en la imagen internacional de Colombia y en el ejercicio de su

soberanía. La gestión directa de los servicios de navegación aérea permitiría al país proyectar una imagen de estabilidad, eficiencia y responsabilidad en el ámbito internacional, fortaleciendo su posición como actor estratégico en el Caribe (Márquez, 2017).

Además, la recuperación del control aéreo contribuiría a consolidar la presencia de Colombia en la región, facilitando la cooperación internacional, la integración económica y la participación en organismos multilaterales como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) (Consejo de Estado, 2011).

El ejercicio efectivo de la soberanía aérea puede servir como plataforma para la diplomacia económica y la cooperación regional, facilitando la suscripción de acuerdos de cielos abiertos, el intercambio de mejores prácticas y la atracción de proyectos de desarrollo sostenible financiados por organismos multilaterales.

### **Desafíos para la Materialización de los Beneficios Económicos**

Uno de los principales desafíos para la recuperación del control soberano del espacio aéreo sobre el archipiélago es la necesidad de contar con una infraestructura tecnológica avanzada y personal capacitado para la gestión de los servicios de navegación aérea (Ramírez, 2006; Díaz, 2016). Colombia ha realizado avances significativos en este sentido, pero aún enfrenta limitaciones presupuestales y técnicas que dificultan la asunción plena del control aéreo en la región (DEBAEC, 2020).

La recuperación del control aéreo también requiere de una estrategia diplomática sólida y la negociación de acuerdos internacionales con países vecinos, en especial Panamá, que actualmente ejerce el control del tránsito aéreo sobre el archipiélago (Consejo de Estado, 2011; De Gracia, 2025). Estas negociaciones deben estar fundamentadas en

argumentos técnicos, jurídicos y económicos, y deben contar con el respaldo de organismos multilaterales como la OACI (Márquez, 2017).

La materialización de los beneficios económicos del control soberano del espacio aéreo también depende de la capacidad de Colombia para implementar políticas de gestión y regulación eficientes, adaptadas a las necesidades específicas del archipiélago. Esto incluye la simplificación de trámites, la reducción de costos operativos y la promoción de la competencia entre operadores aéreos (Díaz, 2016; IATA, 2020).

La superación de estos desafíos requiere una visión de Estado y la articulación de alianzas público-privadas, así como la transferencia de tecnología y la formación de talento local. La creación de un ecosistema de innovación y colaboración entre gobierno, academia y sector privado será fundamental para garantizar la sostenibilidad y la autonomía operativa.

### **Perspectivas a Futuro**

El control soberano del espacio aéreo sobre el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina representa una oportunidad estratégica para el desarrollo económico y social de Colombia en el Caribe. La recuperación de este control permitiría al país captar ingresos significativos por la prestación de servicios de navegación aérea, dinamizar el sector turístico, fortalecer la competitividad regional y consolidar su posición como actor estratégico en la cuenca del Caribe (Galán, 2025; IATA, 2020).

Sin embargo, la materialización de estos beneficios requiere de una inversión sostenida en infraestructura tecnológica, la capacitación de personal especializado, la negociación de acuerdos internacionales y la implementación de políticas públicas eficientes y adaptadas a las necesidades específicas del archipiélago (Aguilera, 2010; Díaz,

2016). Solo a través de una estrategia integral y coordinada, Colombia podrá aprovechar plenamente las oportunidades económicas que derivan del control soberano de su espacio aéreo en el Caribe.

El análisis de las implicaciones y oportunidades económicas del control soberano del espacio aéreo sobre el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina evidencia la importancia estratégica de este recurso para el desarrollo nacional. La recuperación del control aéreo permitiría a Colombia fortalecer su soberanía, captar recursos financieros significativos, impulsar el turismo y la conectividad, y consolidar su presencia en el Caribe (Aguilera, 2010, Márquez, 2017; IATA, 2020).

No obstante, para materializar estos beneficios, es necesario superar desafíos técnicos, diplomáticos y operativos, invirtiendo en infraestructura, capacitación y gestión eficiente. La cooperación internacional, la integración regional y la participación en organismos multilaterales serán claves para garantizar el éxito de esta estrategia y aprovechar al máximo las oportunidades que ofrece el control soberano del espacio aéreo sobre el archipiélago.

La consolidación del control aéreo debe ser entendida como un proceso evolutivo y multisectorial, en el que la innovación, la sostenibilidad y la gobernanza participativa sean ejes transversales. El éxito dependerá de la capacidad de Colombia para anticipar tendencias globales, adaptarse a escenarios cambiantes y construir consensos inclusivos que garanticen un desarrollo equitativo y sostenible para el archipiélago y el país.

### ***Propuesta de un modelo integral de vigilancia aérea***

El control soberano del espacio aéreo sobre el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina constituye un desafío estratégico y un deber ineludible para Colombia. La ubicación geopolítica de este territorio, su valor como punto de enlace entre rutas aéreas internacionales y la presencia de amenazas transnacionales hacen indispensable el diseño de un esquema de actuación que garantice la vigilancia permanente, el control efectivo y la protección de los recursos estratégicos de la nación (Ramírez, 2006; DEBAEC, 2020).

La importancia estratégica del archipiélago se ha incrementado en el contexto de amenazas híbridas y del auge de la competencia geopolítica en el Caribe. Esto exige no solo una respuesta técnica, sino también una visión integral que articule defensa, diplomacia y desarrollo sostenible.

La soberanía sobre el espacio aéreo nacional está consagrada en el artículo 1 del Convenio de Chicago de 1944, que reconoce a cada Estado la “soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio”, incluidas las aguas jurisdiccionales y el mar territorial (OACI, 1944). La Constitución Política de Colombia y el Código de Comercio ratifican este principio, estableciendo la obligación del Estado de ejercer control sobre su espacio aéreo (Asamblea Nacional Constituyente, 1991; República de Colombia, 1971). El Convenio de Chicago permite la delegación temporal de servicios de tránsito aéreo por razones técnicas, pero deja claro que la soberanía es irrenunciable y reversible (OACI, 1944).

La historia demuestra que Colombia, por limitaciones técnicas y presupuestales, permitió que primero Estados Unidos y luego Panamá asumieran el control del espacio

aéreo sobre el mar Caribe y el archipiélago (Ramírez, 2006). Sin embargo, los avances en infraestructura y la certificación internacional de la autoridad aeronáutica colombiana han fortalecido la capacidad del país para reasumir el control, conforme a los estándares de la OACI y la FAA (Galán, 2025).

El proceso de recuperación del control aéreo es también una oportunidad para fortalecer la imagen internacional de Colombia como un Estado moderno y capaz de gestionar sus propios recursos estratégicos, lo que puede traducirse en mayor influencia en foros multilaterales.

El archipiélago es un enclave estratégico en el Caribe, tanto por su ubicación en rutas aéreas y marítimas internacionales como por su proximidad a zonas de interés geopolítico y económico (Galán, 2025). Su control permite a Colombia proyectar poder, asegurar la vigilancia de rutas críticas, proteger recursos marinos y energéticos, y responder de manera efectiva a amenazas transnacionales como el narcotráfico, el contrabando y la pesca ilegal (Ramírez, 2006). La doctrina de la Fuerza Aeroespacial Colombiana (FAC) establece como misión fundamental “dominar el aire, el espacio y el ciberespacio”, articulando capacidades militares, tecnológicas y de inteligencia para la defensa integral del territorio nacional (DEBAEC, 2020).

### **Diagnóstico de Capacidades y Retos**

Colombia ha invertido en infraestructura aeronáutica, destacando la instalación de radares militares y civiles en San Andrés, que permiten un control efectivo en un radio de hasta 250 millas náuticas, superando las capacidades técnicas actuales de Panamá (Ramírez, 2006). La red nacional de radares, sistemas de comunicación tierra-aire y la coordinación con centros de control de países vecinos refuerzan la capacidad de vigilancia y control positivo

del tráfico aéreo (DEBAEC, 2020). Sin embargo, persisten retos en la cobertura total, la actualización de equipos, la redundancia tecnológica y la formación continua del personal técnico y operativo (Ramírez, 2006).

La integración de inteligencia artificial en los sistemas de vigilancia puede optimizar la detección de patrones anómalos y la respuesta ante incidentes, permitiendo anticipar amenazas emergentes y reducir el margen de error humano.

La integración de tecnologías emergentes, como la vigilancia satelital, los sistemas de alerta temprana y la ciberdefensa, es indispensable para enfrentar amenazas híbridas y asimétricas que afectan la seguridad aérea (DEBAEC, 2020). La experiencia internacional demuestra que la gestión eficaz del espacio aéreo depende de la capacidad tecnológica y de la coordinación entre los distintos actores estatales y privados involucrados (OACI, 1944).

La doctrina de la FAC y la articulación con la Aeronáutica Civil permiten una gestión integral de la seguridad aérea, combinando capacidades militares y civiles para la protección de los intereses nacionales (DEBAEC, 2020). El modelo de planeación por capacidades, adoptado por el sector defensa, enfatiza la necesidad de contar con doctrina, organización, material y equipo, personal e infraestructura (DOMPI) para cumplir con la misión de control del espacio aéreo (DEBAEC, 2020). La estructura misional de la FAC, el despliegue de unidades en el Caribe y la interoperabilidad con la Armada Nacional y la Policía refuerzan la capacidad de respuesta ante amenazas externas y emergencias (Ramírez, 2006).

La interoperabilidad como la formación conjunta entre fuerzas militares y civiles son esenciales para una respuesta flexible y coordinada, especialmente ante amenazas multidominio como ciberataques o incursiones no convencionales.

El control del espacio aéreo sobre el archipiélago ha estado históricamente delegado a Panamá, que percibe ingresos significativos por la prestación de servicios de navegación aérea (Galán, 2025). La recuperación de este control requiere una estrategia diplomática sólida, negociación bilateral y la presentación de argumentos técnicos y jurídicos ante la OACI y la comunidad internacional (De Gracia, 2025). Panamá, como hub regional, ha desarrollado una infraestructura robusta, pero Colombia ha alcanzado niveles de certificación internacional que la habilitan para reasumir el control, conforme a los estándares de la OACI y la FAA (Ramírez, 2006).

La diplomacia técnica, acompañada de transparencia y auditoría internacional, puede facilitar la transición y evitar fricciones, garantizando la confianza de los usuarios internacionales del espacio aéreo.

**Referentes internacionales: Soberanía de la navegación aérea a través de la realineación de la frontera FIR entre Indonesia y Singapur en 2022.**

Un referente internacional fundamental para el diseño de modelos integrales de vigilancia y control del espacio aéreo es el proceso liderado por Indonesia en la recuperación del control sobre la Región de Información de Vuelo (FIR) previamente gestionada por Singapur. Esta experiencia, que se desarrolló a lo largo de más de siete décadas, demuestra la importancia del fortalecer institucionalidad e inversión sostenida en infraestructura tecnológica y una estrategia diplomática coherente y proactiva en la obtención de la soberanía operacional del espacio aéreo nacional (Ilomata International Journal of Social Science, 2023).

Indonesia identificó tempranamente que la delegación del control FIR por razones técnicas y prácticas de la posguerra ponía en riesgo no solo la gestión eficiente del tránsito aéreo, sino también la seguridad nacional y los intereses económicos propios

(Kusumaningrum, 2017). Por tal motivo, las autoridades indonesias implementaron un proceso gradual de modernización de sus sistemas de navegación aérea, capacitación especializada del talento humano y adopción de protocolos internacionales recomendados por la OACI. Paralelamente, Indonesia fortaleció sus capacidades para la interoperabilidad entre diferentes agencias estatales y promovió una agenda de cooperación tecnológica con actores regionales y globales para garantizar la transición segura y efectiva de la gestión del espacio aéreo (Ilomata International Journal of Social Science, 2023).

En el ámbito diplomático, Indonesia llevó a cabo negociaciones bilaterales de alto nivel con Singapur y consultas constantes con la OACI, enfatizando que una delegación motivada por “limitaciones técnicas” debía entenderse como una medida transitoria y nunca como una renuncia a su derecho soberano (Kusumaningrum, 2017). Esta postura jurídica y política permitió que, tras décadas de esfuerzos, en 2022 ambos países alcanzaran un acuerdo histórico para realinear los límites del FIR y transferir gradualmente la administración y vigilancia del espacio aéreo a la autoridad indonesia, marcando un hito en la afirmación de la soberanía y el ejercicio pleno de las competencias estatales sobre el espacio aéreo nacional (Ilomata International Journal of Social Science, 2023).

La experiencia indonesia aporta lecciones clave que pueden ser replicadas y adaptadas en la propuesta de un modelo integral para Colombia:

- La importancia de establecer una hoja de ruta nacional que priorice la inversión sostenida en sistemas de vigilancia aérea, incluyendo radares, vigilancia satelital, centros de comando y control, así como herramientas de ciberdefensa (Ilomata International Journal of Social Science, 2023).

- El desarrollo de capacidades interinstitucionales que garanticen la coordinación efectiva entre las fuerzas de defensa, las autoridades de aviación civil y los organismos de cooperación internacional (Kusumaningrum, 2017).
- La diplomacia técnica como instrumento esencial, tanto para renegociar acuerdos que permitan la recuperación del control FIR, como para asegurar la aceptación internacional de los nuevos modelos de gestión (Kusumaningrum, 2017).
- La implementación de programas de capacitación y certificación del personal técnico y operativo, siguiendo las mejores prácticas y estándares internacionales para garantizar la seguridad y eficiencia del tránsito aéreo en la transición y en el largo plazo (Ilomata International Journal of Social Science, 2023).

Por tanto, la propuesta para Colombia se inspira en estas enseñanzas internacionales, sugiriendo la construcción de un sistema interoperable que vincule tecnología avanzada, talento humano calificado y alianzas internacionales, capaz de asegurar no solo el control soberano del espacio aéreo, sino también la eficiencia y seguridad de la navegación sobre el Caribe colombiano (Ilomata International Journal of Social Science, 2023; Kusumaningrum, 2017)

### **Formulación de Estrategias para la Vigilancia Permanente y el Control Aéreo Efectivo**

Colombia debe intensificar la diplomacia con Panamá y la OACI para acordar un cronograma de transición del control del espacio aéreo, sustentado en los avances técnicos y el cumplimiento de estándares internacionales (De Gracia, 2025). La participación en foros regionales y la presentación de argumentos técnicos y jurídicos sólidos fortalecerán la posición de Colombia (Ramírez, 2006).

Un enfoque gradual, con hitos verificables y acompañamiento de la OACI, puede reducir la resistencia de actores regionales y garantizar la continuidad de la seguridad operacional.

Consolidar la infraestructura de radares, sistemas de comunicación y centros de control en San Andrés, garantizando la redundancia tecnológica y la interoperabilidad con sistemas internacionales (DEBAEC, 2020).

Mantener y mejorar la certificación de la autoridad aeronáutica colombiana ante la FAA y la OACI, demostrando la capacidad para gestionar el espacio aéreo de acuerdo con los más altos estándares de seguridad y eficiencia (Ramírez, 2006).

#### Vigilancia y Protección Tecnológica:

- Fortalecer la red de radares militares y civiles en el archipiélago, integrando tecnologías de vigilancia electrónica, monitoreo satelital y sistemas de alerta temprana para detectar amenazas convencionales y asimétricas (DEBAEC, 2020).
- La integración de sensores autónomos y sistemas de análisis predictivo puede incrementar la capacidad de anticipación y respuesta, optimizando la asignación de recursos ante amenazas dinámicas.
- Establecer acuerdos de intercambio de información y coordinación operativa con países vecinos y organismos multilaterales, para el control conjunto de rutas aéreas y la respuesta a incidentes (Ramírez, 2006).
- Implementar protocolos robustos de ciberdefensa para proteger los sistemas de navegación, comunicación y vigilancia frente a amenazas cibernéticas, conforme a la doctrina de poder ciberespacial de la FAC (DEBAEC, 2020).

Defensa Activa y Respuesta a Amenazas:

- Reforzar la capacidad de la FAC para la detección, seguimiento e interceptación de vuelos ilegales, en coordinación con la Armada Nacional y autoridades internacionales (Ramírez, 2006).
- Considerar la creación de una Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ) sobre el archipiélago, informando a la comunidad internacional y exigiendo la identificación previa de aeronaves que crucen el espacio aéreo soberano (Ramírez, 2006). La ADIZ, bien comunicada y respaldada jurídicamente, puede disuadir incursiones ilícitas y fortalecer la percepción de control soberano, pero requiere una estrategia de comunicación clara para evitar tensiones diplomáticas.
- Mantener y fortalecer los equipos SAR en San Andrés y Barranquilla, garantizando la capacidad de respuesta ante emergencias y accidentes aéreos en la región (Ramírez, 2006).

Protección de Recursos Estratégicos y Seguridad Integral:

- La protección del espacio aéreo del archipiélago está directamente vinculada a la defensa de los recursos naturales, la seguridad de las rutas comerciales y la prevención de actividades ilícitas (Galán, 2025). La vigilancia aérea y marítima integrada permite detectar y neutralizar amenazas como el narcotráfico, el contrabando y la pesca ilegal, contribuyendo a la estabilidad y el desarrollo sostenible de la región (DEBAEC, 2020). La articulación con la Armada Nacional y la Policía Nacional, así como la cooperación con agencias internacionales, refuerza

la capacidad de Colombia para proteger sus intereses estratégicos y proyectar poder en el Caribe (Ramírez, 2006).

- El uso de plataformas no tripuladas y la inteligencia artificial en la vigilancia marítima y aérea puede ampliar la cobertura y reducir costos, facilitando una protección más eficiente de los recursos estratégicos.

#### Diplomacia, Cooperación Internacional y Multilateralismo:

La recuperación del control del espacio aéreo sobre el archipiélago requiere una estrategia diplomática activa, sustentada en la cooperación internacional y la participación en organismos multilaterales como la OACI (De Gracia, 2025). Colombia debe presentar argumentos técnicos y jurídicos sólidos, demostrar el cumplimiento de estándares internacionales y buscar consensos para la gestión compartida y segura del espacio aéreo (Ramírez, 2006). La diplomacia debe articularse con la modernización de capacidades técnicas y la consolidación de alianzas estratégicas con países de la región, fortaleciendo la posición de Colombia en el Caribe y promoviendo la integración regional (DEBAEC, 2020).

La diplomacia técnica y la participación en iniciativas regionales pueden posicionar a Colombia como referente en la gestión cooperativa del espacio aéreo, facilitando la obtención de apoyos y la transferencia de mejores prácticas.

#### **Recomendaciones para el Diseño de un Esquema de Actuación Estratégico**

- Consolidar una doctrina nacional robusta que articule la defensa aérea, la seguridad marítima y la ciberdefensa, integrando capacidades militares, civiles y tecnológicas (DEBAEC, 2020).

- Desarrollar un plan de transición progresiva para la recuperación del control aéreo, en coordinación con Panamá y la OACI, sustentado en hitos verificables de capacidad técnica y operativa (De Gracia, 2025).
- Invertir en infraestructura y tecnología, priorizando la modernización de radares, sistemas de comunicación y centros de control en el archipiélago (Ramírez, 2006).
- Fortalecer la formación y capacitación del personal técnico, operativo y de mando, asegurando la sostenibilidad de las capacidades adquiridas (DEBAEC, 2020).
- Implementar una estrategia de diplomacia activa en foros multilaterales y bilaterales, defendiendo los intereses de Colombia y buscando consensos para la gestión compartida y segura del espacio aéreo (Ramírez, 2006.; Galán, 2025).
- Promover la cooperación internacional en vigilancia, respuesta a emergencias y lucha contra amenazas transnacionales, consolidando alianzas con países de la región y organismos multilaterales (DEBAEC, 2020).
- Crear una Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ) sobre el archipiélago, informando a la comunidad internacional y exigiendo la identificación previa de aeronaves que crucen el espacio aéreo soberano (Ramírez, 2006).
- Desarrollar capacidades de ciberdefensa y resiliencia tecnológica para proteger las infraestructuras críticas y garantizar la continuidad de las operaciones aéreas ante amenazas cibernéticas (DEBAEC, 2020).
- Potenciar el liderazgo técnico de la Aeronáutica Civil en la recuperación, gestión y modernización del espacio aéreo del archipiélago, asegurando coordinación interinstitucional y cumplimiento de estándares internacionales.

El éxito del esquema estratégico dependerá de la capacidad de adaptación ante amenazas emergentes y de la revisión periódica de protocolos, incorporando innovaciones tecnológicas y lecciones aprendidas de la experiencia internacional.

### **Cuadro de Actuación Institucional Coordinada**

Con el fin de facilitar la ejecución de las estrategias propuestas, se presenta el siguiente cuadro resumen que sistematiza las líneas de acción, sus objetivos específicos, los actores responsables, indicadores de avance y el horizonte temporal estimado.

Tabla 1. Resumen de estrategias para la recuperación del control del espacio aéreo del archipiélago de San Andrés

<b>Línea de acción estratégica</b>	<b>Objetivo específico</b>	<b>Actor(es) responsable(s)</b>	<b>Indicador de avance</b>	<b>Plazo estimado</b>
Diplomacia técnica bilateral con Panamá	Negociar cronograma de transición y condiciones de recuperación del control FIR	Cancillería, FAC, Aerocivil	Firma de acuerdo bilateral o nota diplomática de intención	Corto–Mediano (1–3 años)
Fortalecimiento de infraestructura aeronáutica	Garantizar vigilancia y control efectivo sobre el espacio aéreo	Aerocivil, FAC, MinTransporte	Nuevos radares instalados; interoperabilidad comprobada	Mediano (3–5 años)
Certificación internacional de servicios	Acreditar capacidad técnica y seguridad operacional ante la OACI	Aerocivil, FAC, OACI	Certificación y validación internacional	Corto (1–2 años)
Desarrollo de talento humano especializado	Operar y sostener sistema nacional de navegación aérea en el archipiélago	Aerocivil, FAC, SENA, MinEducación	Número de técnicos certificados; cursos y simuladores operativos	Mediano (2–4 años)
Creación de una Zona ADIZ	Aumentar la vigilancia disuasiva	FAC, Cancillería	ADIZ establecida y publicada en	Corto (1–2 años)

**Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**  
Bogotá D.C., Colombia

	frente a amenazas externas		organismos internacionales	
Interoperabilidad civil-militar (DOMPI)	Integrar capacidades para vigilancia, defensa y seguridad aérea	FAC, Aerocivil, Armada Nacional, Policía	Ejercicios conjuntos realizados; protocolos activos	Mediano (2–4 años)
Implementación de ciberdefensa en infraestructura aérea	Proteger sistemas de navegación y vigilancia ante amenazas híbridas	FAC, MinDefensa, MinTIC	Plataformas de monitoreo instaladas; ataques detectados o evitados	Mediano (2–5 años)
Diplomacia multilateral ante OACI y la región	Ganar legitimidad internacional para la recuperación del FIR	Cancillería, Aerocivil, FAC	Apoyo de países aliados; posición favorable en OACI	Corto (1–3 años)
Captación de ingresos por servicios aeronáuticos	Financiar sosteniblemente la operación y reinvertir en el archipiélago	Aerocivil, MinHacienda, Gobernación Departamental	Recaudo anual por sobrevuelo y navegación	Largo (5+ años)
Promoción de turismo sostenible y conectividad aérea	Aprovechar el control para desarrollar economía insular diversificada	MinCIT, Aerocivil, Gobernación, operadores turísticos	Aumento en flujo turístico; tarifas competitivas	Mediano (3–5 años)

Fuente: Elaboración propia.

### **Perspectivas Futuras y Consideraciones Finales**

La consolidación del control soberano sobre el espacio aéreo del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina es un objetivo estratégico alcanzable para Colombia, siempre que se articule una estrategia integral que combine capacidades técnicas, doctrina moderna, diplomacia activa y cooperación internacional (DEBAEC, 2020; Ramírez, 2006).

La experiencia internacional demuestra que la gestión eficaz del espacio aéreo depende de la capacidad tecnológica, la coordinación interinstitucional y la cooperación regional (OACI, 1944). La creación de una ADIZ, la modernización de la infraestructura, la certificación internacional y la formación continua del personal son elementos clave para

garantizar la vigilancia permanente, el control efectivo y la protección de los recursos estratégicos del archipiélago (Ramírez, 2006). La diplomacia activa y la participación en organismos multilaterales fortalecerán la posición de Colombia y facilitarán la transición hacia un control soberano y seguro del espacio aéreo en el Caribe (De Gracia, 2025).

La resiliencia institucional y la innovación continua serán determinantes para preservar la soberanía y la seguridad nacional en un entorno globalizado y dinámico. La experiencia de Colombia puede servir como modelo para otros Estados de la región enfrentando desafíos similares.

## **Conclusiones**

La recuperación y consolidación del control soberano sobre el espacio aéreo del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina constituye un imperativo estratégico para Colombia, tanto por su relevancia geopolítica como por su impacto en la seguridad nacional, el desarrollo económico y la proyección internacional del país. La evidencia histórica y el análisis técnico demuestran que, si bien la delegación temporal del control aéreo a Panamá respondió a limitaciones técnicas del pasado, el fortalecimiento institucional, la modernización tecnológica y la certificación internacional alcanzados por Colombia en las últimas décadas han creado las condiciones necesarias para reasumir de manera legítima y efectiva la gestión de este espacio estratégico.

Desde la perspectiva geopolítica, el archipiélago constituye un enclave fundamental para la defensa de los intereses nacionales y la estabilidad regional en el Caribe. El control efectivo del espacio aéreo no solo permite anticipar y neutralizar amenazas transnacionales, sino que también refuerza la capacidad de Colombia para ejercer liderazgo y cooperación

en materia de seguridad hemisférica. La experiencia internacional y la jurisprudencia vigente respaldan la potestad de Colombia para recuperar el control de su espacio aéreo, siempre que se demuestre capacidad técnica y cumplimiento de los estándares de la OACI.

En el ámbito económico, la gestión soberana del espacio aéreo representa una oportunidad para captar ingresos significativos por servicios de navegación y derechos de sobrevuelo, recursos que pueden ser reinvertidos en el desarrollo de infraestructura, la diversificación productiva y la sostenibilidad del archipiélago. Asimismo, la optimización de la conectividad aérea fortalecerá el turismo, la logística y la integración regional, contribuyendo a la resiliencia económica y social de las islas.

No obstante, la materialización de estos beneficios exige superar desafíos técnicos, diplomáticos y operativos. Es imprescindible consolidar la infraestructura de vigilancia y control, fortalecer la formación del talento humano y garantizar la interoperabilidad de los sistemas aeronáuticos. En el plano diplomático, la transición debe gestionarse mediante una estrategia gradual y transparente, articulando la diplomacia técnica con la cooperación multilateral y la construcción de consensos con Panamá y otros actores regionales.

La creación de una Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ), la inversión sostenida en tecnología y la adopción de esquemas de gobernanza participativa serán claves para garantizar la seguridad, la legitimidad y la sostenibilidad del control soberano. Igualmente, la articulación entre defensa, diplomacia y desarrollo debe ser el eje de una política de Estado que trascienda los ciclos gubernamentales y responda a los retos emergentes del entorno global.

Un referente internacional en materia de recuperación del control del espacio aéreo es el caso de Indonesia, que durante décadas mantuvo delegada la administración del FIR a

Singapur. Sin embargo, tras largos procesos de negociación y fortalecimiento en sus capacidades institucionales logro en 2022 la renegociación de los límites del FIR y comenzar una recuperación progresiva de la administración de su espacio aéreo.

En síntesis, la recuperación del control aéreo sobre el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina es un objetivo alcanzable y necesario, que requiere de visión estratégica, liderazgo institucional y voluntad política. Su consolidación permitirá a Colombia fortalecer su soberanía, proteger sus recursos, dinamizar el desarrollo regional y proyectar su influencia en el Caribe, contribuyendo así al cumplimiento de los fines esenciales del Estado y a la defensa de los intereses nacionales en el siglo XXI.

## **Referencias**

Aguilera Díaz, M. (2010). *Geografía económica del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina*. Banco de la República. Recuperado de:

<https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/DTSER-133.pdf>

Asamblea Nacional Constituyente. (1991). *Constitución Política de Colombia*.

Departamento Administrativo de la Función Pública. Recuperado de:

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=4125>

Cámara de Comercio de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. (2020). *Impacto económico en el archipiélago, pandemia del COVID-19*. Recuperado de:

[https://camarasai.org/wp-content/uploads/COVID-19\\_IMPACTO-ECONOMICO-EN-EL-ARCHIPIELAGO-2.pdf](https://camarasai.org/wp-content/uploads/COVID-19_IMPACTO-ECONOMICO-EN-EL-ARCHIPIELAGO-2.pdf)

Consejo de Estado. (2011). *Tratados internacionales – Control judicial*.

Recuperado de: [https://www.consejodeestado.gov.co/documentos/boletines/PDF/88001-23-31-000-2005-00011-01\(AP\).pdf](https://www.consejodeestado.gov.co/documentos/boletines/PDF/88001-23-31-000-2005-00011-01(AP).pdf)

De Gracia, M. (2025). *Nueva disputa por el espacio aéreo entre Colombia y Panamá*. Recuperado de: <https://www.laestrella.com.pa/panama/nacional/nueva-disputa-por-el-espacio-aereo-entre-colombia-y-panama-FH10064760>

Díaz Olariaga, O. (2016). *Análisis del desarrollo reciente del transporte aéreo en Colombia*. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307008.pdf>

DEBAEC. (2020). *Manual de Doctrina Básica Aérea, Espacial y Ciberespacial - DBAEC (Quinta ed.)*. Departamento Estratégico de Doctrina Aérea y Espacial.

Francis, N. (2019). *Monografía de grado: Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina*. Universidad del Rosario. Recuperado de:

<https://repository.urosario.edu.co/bitstreams/adaa770d-5d59-499c-94f0-e679aec3d103/download>

Galán, J. M. (2025). *El soberano y carísimo regalo de Colombia para Panamá*. El Tiempo. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/opinion/columnistas/el-soberano-y-carisimo-regalo-de-colombia-para-panama-3414048>

IATA. (2020). *El valor de la aviación en Colombia*. Recuperado de: <https://clac-lacac.org/wp-content/uploads/2020/10/EM-COL-EE.pdf>

Kusumaningrum, A. (2017). *The Legal Analysis of ‘Teori Kedaulatan Nusantara’ Towards the New Conception of Indonesia Airspace Sovereignty*. Indonesian Journal of International Law, 14(4), Artículo 5. Recuperado de: <https://doi.org/10.17304/ijil.vol14.4.705>

Ilomata International Journal of Social Science. (2023). *Air Navigation Sovereignty Through Indonesia-Singapore FIR Boundary Realignment In 2022*. Ilomata International Journal of Social Science, 5(1), 1-13. Recuperado de : <https://doi.org/10.52728/ijss.v5i1.1039>

Márquez, P. E. (2017). *Ejercicio de la soberanía en el espacio aéreo colombiano*. Revista Ciencia y Poder Aéreo. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/6735/673571175018.pdf>

Navarro, M. (2015). *La soberanía aérea en el derecho internacional*. Revista de Derecho Internacional. Recuperado de:

**Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**  
Bogotá D.C., Colombia

[http://www.ceea.cl/documentos/articulos/Miguel\\_Navarro\\_Proteccion\\_del\\_Espacio\\_Aereo.pdf](http://www.ceea.cl/documentos/articulos/Miguel_Navarro_Proteccion_del_Espacio_Aereo.pdf)

Ministerio de Minas y Energía. (2023). *Gobierno apoya al archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina con medidas especiales y declaración de zona de frontera*. Recuperado de: <https://www.minenergia.gov.co/es/sala-de-prensa/noticias-index/gobierno-apoya-al-archipiélago-de-san-andrés-providencia-y-santa-catalina-con-medidas-especiales-y-declaración-de-zona-de-frontera/>

OACI. (1944). *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. Recuperado de: [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_orig.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf)

OACI. (2018). *Manual on Air Traffic Management*. Recuperado de: <https://recursosdeaviacion.com/wp-content/uploads/2021/01/icao-doc-4444-air-traffic-management.pdf>

Ramírez Mejía, J. C. (2006). *Control del espacio aéreo colombiano: Argumentos legales, técnicos y de seguridad aérea para recuperar la soberanía sobre el archipiélago de San Andrés y Providencia*. Recuperado de: <https://esdegrevistas.edu.co/index.php/refa/article/download/1101/1386/3387>

República de Colombia. (1971). *Código de Comercio*. Editorial Legis. Recuperado de: [https://sidn.ramajudicial.gov.co/SIDN/NORMATIVA/TEXTOS\\_COMPLETOS/5\\_DECRETOS/DECRETOS%201971/Decreto%20410%20de%201971%20\(Expide%20el%20Código%20de%20Comercio\).pdf](https://sidn.ramajudicial.gov.co/SIDN/NORMATIVA/TEXTOS_COMPLETOS/5_DECRETOS/DECRETOS%201971/Decreto%20410%20de%201971%20(Expide%20el%20Código%20de%20Comercio).pdf)

**Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**  
Bogotá D.C., Colombia

Robinson, J. M. M., & Ayala, J. D. (2023). *Volando hacia un futuro incierto: la verdadera crisis de San Andrés*. Razón Pública.

Recuperado de: <https://razonpublica.com/volando-hacia-futuro-incierto-la-verdadera-crisis-san-andres-isla/>