

Ala humanitaria: la aviación como infraestructura estratégica frente a desastres naturales

Rodríguez Cuatianquiz Elisa Marisol

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales



En un mundo atravesado por terremotos, huracanes, inundaciones e incendios cada vez más intensos —fenómenos exacerbados por el cambio climático y la urbanización descontrolada— la aviación ha dejado de ser únicamente un medio de transporte para convertirse en una pieza central de la arquitectura global de respuesta a emergencias. Cuando la infraestructura terrestre colapsa y las comunicaciones se interrumpen, el espacio aéreo suele permanecer como la única vía operativa. Desde allí comienza la reconstrucción.

a aviación no solo traslada suministros: articula coordinación, produce información estratégica y redefine las dinámicas de cooperación internacional. Sin embargo, su despliegue también revela tensiones políticas profundas.

El auxilio que llega desde el cielo puede salvar miles de vidas, pero también activa dilemas relacionados con soberanía, poder e influencia geopolítica.

Este artículo analiza el papel de la aviación en la respuesta a desastres naturales desde tres dimensiones complementarias: su rol como primer frente de intervención, el desarrollo de tecnologías aéreas de precisión y los desafíos políticos que emergen cuando la ayuda humanitaria se despliega a través del espacio aéreo.

I. La aviación como primer frente: las primeras 72 horas

En las primeras 72 horas tras un desastre, la velocidad de respuesta determina la diferencia entre la contención y el colapso humanitario. Cuando carreteras quedan destruidas, puentes se derrumban y sistemas de transporte quedan inutilizados, el aire se convierte en el único corredor logístico viable.

La Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO, 2022) ha subrayado que la aviación es un componente esencial de los sistemas de asistencia humanitaria y respuesta ante desastres (HADRA), pues permite transportar personal médico, equipos de búsqueda y rescate, hospitales móviles y toneladas de suministros en cuestión de horas.

Helicópteros, aviones de carga estratégica y aeronaves no tripuladas operan como extensiones de los sistemas de protección civil. El terremoto de Haití en 2010 evidenció esta realidad de manera contundente. Con la infraestructura terrestre prácticamente destruida, el aeropuerto de Puerto Príncipe se transformó en el epicentro de un puente aéreo internacional coordinado por Naciones Unidas, fuerzas armadas de distintos países y organizaciones humanitarias.

A través de este nodo aéreo ingresaron medicamentos, agua potable, equipos de rescate y personal especializado. En ausencia de vías terrestres funcionales, el control del espacio aéreo se convirtió en la clave para sostener la operación humanitaria.

Si bien el desastre es natural en su origen, su gestión es profundamente política. La aviación humanitaria opera en el espacio aéreo nacional, núcleo jurídico de la soberanía estatal. Por ello, permitir o rechazar el ingreso de aeronaves extranjeras con ayuda se convierte en una decisión de alto impacto político.

El caso de Myanmar tras el ciclón Nargis en 2008 lo demuestra. Con más de 130 mil muertos, el gobierno militar bloqueó inicialmente el acceso de ayuda aérea internacional alegando motivos de seguridad y soberanía, retrasando asistencia crucial (Brookings Institution, 2008). La situación evidenció la tensión entre el principio de no intervención y la urgencia humanitaria.

Un avión no solo transporta suministros: también representa presencia e influencia. En contextos de desconfianza geopolítica, la ayuda puede percibirse como injerencia. De ahí la necesidad de fortalecer marcos multilaterales y protocolos previos que permitan actuar con rapidez sin vulnerar sensibilidades soberanas.