



Estrategia nacional para desarrollar el medio fluvial colombiano a partir de los futuros canales de interconexión fluvial generados por los ríos atrato, putumayo y magdalena

**Paulo Reinaldo Castañeda Acevedo**

Trabajo de grado para optar al título profesional:

**Curso de Estado Mayor (CEM)**

**Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"**

Bogotá D.C., Colombia

FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA  
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA



TRABAJO DE FUERZA

ESTRATEGIA NACIONAL PARA DESARROLLAR EL MEDIO FLUVIAL  
COLOMBIANO A PARTIR DE LOS FUTUROS CANALES DE INTERCONEXIÓN  
FLUVIAL GENERADOS POR LOS  
RÍOS ATRATO, PUTUMAYO Y MAGDALENA.

CCESP Paulo Reinaldo Castañeda Acevedo

Curso CEM 2009

Bogotá, D.C.

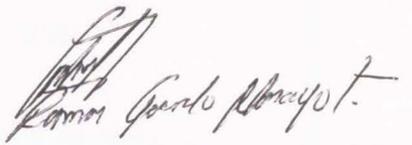
Octubre de 2009

Nota de aceptación

---

---

---

  
Germán Gerardo Alvarado

---

Presidente del Jurado

---

Jurado

---

Jurado

Bogotá, \_\_\_\_\_

## CONTENIDO

	Pág
LISTA DE FIGURAS	i
LISTA DE TABLAS	i
RESUMEN	ii
GLOSARIO	iii
INTRODUCCIÓN	v
1. JUSTIFICACIÓN	1
2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
2.1. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	5
2.2. OBJETIVO GENERAL	5
2.3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	5
3. AMBIENTE FLUVIAL PARA LA GENERACIÓN DE LOS TRES CANALES DE DESARROLLO NACIONAL	6
3.1. FACTORES GEOPOLÍTICOS QUE INFLUYEN EN EL MEDIO FLUVIAL	6
3.1.1. Geopolítica	7
3.1.2. Fronteras Interiores	8
3.2. LOS CANALES FLUVIALES COMO POLOS DE DESARROLLO	9
3.3. GENERACIÓN DE CANALES FLUVIALES COMO INTERESES DE LA NACION	10
3.3.1. Intereses Opcionales	11
3.3.2. Intereses Vitales	11
3.4. PERFIL GENERAL DE LOS RÍOS MAGDALENA, ATRATO Y PUTUMAYO	11
3.4.1. Perfil de la cuenca del río Atrato	12
3.4.2. Perfil de la cuenca del río Putumayo	12

3.4.3. Perfil de la cuenca del río Magdalena	13
3.5. PROYECCIÓN DE LOS RÍOS ATRATO, PUTUMAYO Y MAGDALENA COMO CANALES DE INTERCONEXIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL	15
3.5.1. Canal Bioceánico Atrato-Truandó	16
3.5.2. Proyecto de Interconexión Pacífico Arquímedes	18
3.5.3. Corredor Integrado de Transporte Fluvial Amazonas- Putumayo-Pacífico	20
3.5.4. Plan de Desarrollo Integral del río Magdalena	22
3.6. ESTADO ACTUAL DEL MEDIO FLUVIAL EN COLOMBIA	23
4. RESPONSABILIDAD DE LA ARMADA NACIONAL EN EL MEDIO FLUVIAL	29
4.1. CONSIDERACIONES HISTÓRICAS DE SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL EN EL MEDIO FLUVIAL	30
4.2. ROLES DE LA ARMADA NACIONAL EN EL ÁMBITO FLUVIAL	34
4.2.1. Planteamiento acerca de los futuros roles de la Armada Nacional, en términos fluviales	35
4.3. CONDICIÓN ACTUAL DE SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL	38
4.4. AMENAZAS	41
4.4.1. Amenazas vigentes contra la Seguridad y Defensa Nacional	41
4.4.2. Apreciaciones de amenazas generadas por el desarrollo de los corredores fluviales Atrato, Putumayo y Magdalena	43
5. GENERALIDADES TEÓRICAS PARA LA CREACIÓN DE UNA ESTRATEGIA	48
5.1. DEFINICIÓN DE ESTRATEGIA	49
5.2. ESTRATEGIA NACIONAL	50

5.3. ESTRATEGIA MILITAR GENERAL	52
5.4. ESTRATEGIA MARÍTIMA	52
5.5. OTROS CONCEPTOS PARA EL DISEÑO DE ESTRATEGIAS	54
6. PROPUESTA DE LA ESTRATEGIA NACIONAL FLUVIAL	57
6.1. MISIÓN	57
6.2. VISIÓN	58
6.3. VALORES	58
6.4. PRINCIPIOS	59
6.5. ANÁLISIS DE FACTORES	60
6.5.1. Análisis Externo	60
6.5.2. Análisis Interno	63
6.5.3. Análisis de amenazas sobre los canales fluviales	64
6.6. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	67
6.6.1. Impulso general a la visión del desarrollo fluvial colombiano	68
6.6.2. Proyectos económicamente rentables y de fácil implementación a corto y mediano plazo.	72
6.6.3. Desarrollo de megaproyectos de alto impacto a nivel internacional	74
6.7. LA ARMADA NACIONAL INTEGRADA AL DESARROLLO DE ESTOS NUEVOS ESCENARIOS.	76
6.7.1. Contribuir en los Objetivos Estratégicos de la Política de Consolidación de la Seguridad Democrática.	77
6.7.2. Proyección operaciones fluviales post-victoria.	78
6.7.3. Contribución de la Armada Nacional al impulso de Desarrollo Fluvial	79
7. CONCLUSIONES	81
8. RECOMENDACIONES	83
9. BIBLIOGRAFÍA	84

## LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura No. 1 Contribución por modos al PIB de transporte	24
Figura No. 2 Red Fluvial – Colombia 2019	27
Figura No. 3 Roles de una Marina de Guerra	36
Figura No. 4 Curva de transformación del País	39
Figura No. 5 Amenazas futuras – Armada Nacional	46
Figura No. 6 El Círculo Virtuoso – Seguridad Prosperidad Social	67
Figura No. 5 Proyección de la actividad portuaria	75

## LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla No. 1 Análisis Ambiente Externo	60
Tabla No. 2 Análisis Ambiente Interno	63
Tabla No. 3 Valoración amenazas a la defensa y seguridad	65
Tabla No. 4 Valoración amenazas a la seguridad democrática	65
Tabla No. 5 Valoración amenazas proyectadas sobre canales Fluviales	66

## RESUMEN

La proyección de los ríos Atrato, Putumayo y Magdalena como canales de desarrollo nacional, tiene por objeto plantear una estrategia que contribuya al crecimiento fluvial colombiano. La estrategia planteada obedece en primer lugar, al análisis del estado actual y el crecimiento de los tres ríos como canales de interconexión del país y en segundo lugar; a la congruencia con los conceptos teóricos de geopolítica y estrategia, los cuales se convierten en la base de la visión de desarrollo nacional.

Dentro de los factores que se tienen en cuenta para ésta estrategia, reviste gran importancia las nuevas condiciones de seguridad, las cuales consolidarán en un corto plazo la derrota definitiva al terrorismo y el narcotráfico. Motivo por el cual, en el medio fluvial, la Armada Nacional se constituye en factor generador de estas nuevas condiciones y por consiguiente se convierte en un elemento esencial de la estrategia que se pretende proyectar.

La consecución del bienestar general de la sociedad, por el cual, el Estado está concebido, se convierte en el objetivo final de éste trabajo, soportándose en las capacidades de una nación y los medios naturales que poseen.

## GLOSARIO

**CANAL:** son cauces de agua, naturales o artificiales, de uso diverso, acueductos, riegos, transporte.

**CANALES FLUVIO MARITIMOS:** son sistemas de comunicación y transporte que se forman entre un río y un lago o el mar.

**CANALES INTERFLUVIALES:** son sistemas de comunicación y transporte que se forman de la unión entre dos o más ríos.

**CANAL NAVEGABLE:** es la parte dentro de un cauce o cuerpo de agua natural o artificial por donde navegan las embarcaciones. Los canales navegables en función de su profundidad se clasifican en canales navegables para embarcaciones menores, mayores o ambas.

**CUENCA HIDROGRÁFICA:** es el área superficial que drena sus aguas, sedimentos y los materiales disueltos hacia una corriente en un punto común; rodeada por una frontera o divisoria de aguas.

**MIGRACIÓN ILEGAL:** es el desplazamiento de población humana que se produce desde un lugar de origen a otro destino y lleva consigo un cambio de la residencia habitual a través de fronteras nacionales sin atender los requerimientos legales del país de destino.

**NARCOTERRORISMO:** la cooperación o alianza estratégica entre mafias del narcotráfico y grupos armados al margen de la ley. La conjunción entre terroristas y el narcotráfico se concibe a largo plazo como una amenaza a la estabilidad de los países de regiones productoras de estupefacientes.

**PUERTO FLUVIAL:** es el conjunto de elementos físicos que incluyen accesos, instalaciones (terminales, muelles, embarcaderos, marinas y astilleros) y servicios, que permiten aprovechar una vía fluvial en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves e intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial.

**TRANSPORTE FLUVIAL:** actividad que tiene por objeto la conducción de personas, animales o cosas mediante embarcaciones por vías fluviales.

**TRATA DE PERSONAS:** el reclutamiento, transporte, transferencia, encubrimiento o recepción de una persona por medios tales como la amenaza o el uso de la fuerza u otras formas de coerción, rapto, fraude o el engaño con fines de explotación.

**PIRATERIA:** todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal para la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos contra buques o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos.

## INTRODUCCIÓN

*Los cambios globales han hecho que el mundo esté más cerca de Colombia y ésta más cerca del mundo. Así, su localización, su condición tropical, las distancias de las ciudades al mar, los ríos, las características geográficas, el subsuelo, los mares, la variedad de climas, la localización de la población, entre otras, son variables que conviene aprender crecientemente en la definición del proceso de desarrollo, en general, y en la estructura productiva, en particular*<sup>1</sup>.

Colombia cuenta con una condición geopolítica privilegiada gracias a su posición central dentro del continente Americano, acompañada de una capacidad marítima y fluvial excepcional. Esta situación ventajosa no ha sido explotada adecuadamente para el desarrollo del país y progreso integral de su sociedad. Pero en los últimos años, se han abierto nuevos caminos y oportunidades para este desarrollo, lo cual se debe en gran medida a un nuevo esquema de seguridad nacional que corresponde a una visión político-estratégica más amplia y progresista dirigida por el sector político.

Gracias a estas nuevas circunstancias, se hace posible el planteamiento del presente trabajo; se busca principalmente, proponer oportunidades para los campos del poder y en las cuales la Armada Nacional pueda contribuir al Desarrollo Nacional en las tres vías fluviales planteadas, de la mano con el cumplimiento de su deber Constitucional y su Misión Institucional.

Esta investigación es de corte documental y descriptiva. Desde allí, se exponen las principales características de los ríos Atrato, Putumayo y Magdalena; su

---

<sup>1</sup> COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Documento Visión Colombia II Centenario-2019. [en línea], disponible en: [http://www.dnp.gov.co/archivos/documentos/2019\\_Libro\\_4ta\\_ed/Capitulo\\_2\\_105-118.pdf](http://www.dnp.gov.co/archivos/documentos/2019_Libro_4ta_ed/Capitulo_2_105-118.pdf), [citado el: 15 de julio de 2009].

proyección como canales de desarrollo nacional; los actuales riesgos y visión de amenazas futuras dentro de su entorno. Además, se consideran los posibles roles en los que la Armada Nacional se desenvolverá.

Para finalizar, se realiza el planteamiento de una estrategia con la cual la nación logre integrarse al desarrollo fluvial colombiano, especialmente en el avance de estos tres ríos como canales y vías principales de comunicación.

Como parte fundamental de la investigación, se presentan los conceptos de *estrategia y geopolítica*, en sus diferentes niveles y/o acepciones. En primer lugar, el concepto de *estrategia nacional*, y en segundo lugar, los de *estrategia militar y marítima*.

Estos conceptos son las herramientas de análisis con las cuales se proyectará el entorno fluvial; al establecerse la relación e influencia del poder marítimo y naval en la protección explotación y desarrollo de estos intereses nacionales. De igual forma, dentro del ámbito de la *teoría geopolítica*, se analiza la afectación que tienen en la vida del Estado los factores geográficos, económicos, sociales, históricos, culturales y tecnológicos<sup>2</sup>, teniendo como marco de referencia la posición de Colombia dentro del Cono Sur, y sus particulares características hídricas y fluviales que la hacen excepcional con respecto al resto de países del continente.

En el capítulo tercero, se exponen las principales características de los tres canales fluviales planteados en la investigación. Con ello se busca establecer cuál es el perfil general de cada uno de los ríos a partir de sus particularidades hidrográficas y mostrar su desarrollo actual. Además, exponer las más importantes

---

<sup>2</sup> COLOMBIA. ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA. Módulo de Nociones de Geopolítica CEM. Bogotá: p.7.

proyecciones como canales de comunicación internos y como canales interoceánicos al servicio de la región.

En el capítulo cuarto, se presentan las pautas constitucionales bajo las cuales deben obrar las Fuerzas Militares, particularmente la Armada Nacional y los objetivos estipulados por el Gobierno Nacional para la reorientación de las estrategias económicas y militares en el país. A partir de la definición de dichas pautas, es posible proyectar los soportes adecuados que ayuden en la ejecución de una estrategia de apoyo para el desarrollo fluvial colombiano, convirtiendo a estos canales en un Interés Actual para el desarrollo de Colombia y consolidándolos más adelante como un Interés Nacional Permanente.

Finalmente, se propone una estrategia que contribuya al desarrollo nacional, con base en la proyección de los ríos Magdalena, Atrato y Putumayo como canales de interconexión nacional y regional, con la cual la Armada Nacional de cumplimiento a lo establecido para ella en la Constitución Nacional de la República. Se exponen las conclusiones que consolidan la investigación como un elemento útil de consulta y referencia Institucional.

## 1. JUSTIFICACIÓN

Las nuevas condiciones de seguridad brindadas a la nación en los últimos años, bajo las Políticas de Defensa y Seguridad Democrática, de 2003 y la de Consolidación de la Seguridad Democrática, de 2007, muestran un amplio esquema de posibilidades para el desarrollo integral de Colombia y abren una oportunidad al medio marítimo y fluvial para que se pueda proyectar como un importante elemento en el crecimiento de la economía del país y con múltiples posibilidades para el logro de políticas de desarrollo regional y fronterizo. Así las cosas, es factible prever que Colombia se encamine en una nación proveedora de vías de interconexión fluvial para los países de América del Sur, con un flujo hacia el mercado global y en particular, a la región Pacífico.

Este alentador panorama es posible debido a las características especiales que Colombia posee en términos geográficos; es un país bioceánico y cuenta además, con una alta capacidad fluvial que une prácticamente toda su geografía interna y marca gran parte de sus fronteras terrestres. Estos dos elementos naturales se encuentran disponibles para su exploración y explotación en beneficio de todos los colombianos. Por tanto, dentro de este renacimiento de la esperanza por alcanzar una nación próspera e integrada, es urgente, por una parte, la construcción de unos esquemas propios alimentados por las ventajas de cada región (en todos los aspectos) y, por otra, el desarrollo de las vías de comunicación vitales para su real integración, particularmente para el caso, las vías de comunicación fluvial.

Dentro de este nuevo entorno, es innegable la redefinición de algunos intereses nacionales, los cuales modificarán algunas de las estrategias llevadas a cabo hasta el momento por las Fuerzas Militares para cumplir con el deber

constitucional de “la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional”<sup>1</sup>. Para la Armada Nacional, se forjará una reorientación de su *Estrategia*, la cual seguramente enfrentará nuevos riesgos generados por el desarrollo marítimo y fluvial, con una gran responsabilidad en la proyección de las posibilidades de crecimiento, la mantención de la seguridad interna y el logro de una alta capacidad disuasiva en las fronteras.

De acuerdo con lo anterior, el presente estudio adquiere especial importancia en la medida en que complementa los diferentes análisis que se han hecho, de manera general, sobre el desarrollo nacional y de manera particular, sobre el campo de la proyección de los ríos como medios de desarrollo e interconexión y como elementos fundamentales de la Seguridad y Defensa Nacional. Así, generar escenarios futuros proyectados sobre estos canales fluviales y su incidencia sobre el marco marítimo, le permitirá a la Armada Nacional saber cuáles son las posibilidades que tiene de influir en el progreso integral de la nación y en la defensa de sus intereses.

---

<sup>1</sup> COLOMBIA. Constitución Política de Colombia. Artículo 217

## 2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Integrar a Colombia al mundo con un papel articulador de bloque y grupos en el continente, gracias a su privilegiada posición geográfica, es uno de los principales retos planteados en el proyecto *Visión Colombia Segundo Centenario: 2019*<sup>2</sup>.

Desde allí, se le indica al *poder marítimo* el camino para alcanzar el desarrollo de todos los espacios marinos y considera que se debe continuar corrigiendo el error histórico de abandonar la navegación fluvial<sup>3</sup> para considerarlo como un medio importante en el desarrollo general de la nación. Así, en el marco de esta proyección, el presente trabajo tiene como eje, la búsqueda de los escenarios de integración nacional a través del medio fluvial, dados por las condiciones naturales del país, además, la estimulación de una posible conciencia fluvial para la contribución de su desarrollo y la defensa de unos probables nuevos intereses nacionales sobre los cuales la Armada podrá tener un espacio y una oportunidad para contribuir al crecimiento nacional.

Las anteriores consideraciones para el crecimiento del sector fluvial del país, se sustentan especialmente con la creación de la Ley 853 de 2003, por medio de la cual, se busca fomentar y propiciar el desarrollo del transporte fluvial en Colombia y su integración con el Sistema Fluvial de Suramérica<sup>4</sup>. De igual forma, dentro de los proyectos en que Colombia se ha integrado a la iniciativa de IIRSA – Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, se encuentra

---

<sup>2</sup> COLOMBIA. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. *Visión Colombia Segundo Centenario: 2019*. Bogotá: DNP, 2004. p. 14.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 38.

<sup>4</sup> COLOMBIA. MINISTERIO DE TRANSPORTE. Ley 853 del 20 de noviembre de 2003 Preámbulo [en línea], disponible en: <http://www.imprenta.gov.co/>, [Citado el: 19 de septiembre de 2009].

principalmente el desarrollo del corredor intermodal Tumaco – Puerto Asís – Belem Do Pará<sup>5</sup>, el cual involucra al río Putumayo.

Colombia cuenta con tres corredores fluviales, fuentes de gran capacidad para la generación de canales de comunicación desde el interior del país hacia los puertos nacionales y potencialmente útiles para una posible interconectividad suramericana. Estos canales corresponden a los ríos Magdalena, Atrato y Putumayo, los cuales cuentan con unas características adecuadas de navegabilidad y con posiciones especiales estratégicas, que los proyectan como importantes vías de comunicación. Estos factores son planteados en la investigación, para mostrar las nuevas condiciones de seguridad y los nuevos riesgos que sobre estos habrá; de tal manera que al preverlos sea factible considerar los roles para su defensa y considerar una estrategia posible para contribuir en su crecimiento.

La Armada Nacional, en concordancia con su misión institucional<sup>6</sup>, ha recobrado el control de las arterias fluviales y de los ríos navegables del país. Este logro se demuestra en el desarrollo de las regiones ribereñas que en el pasado eran controladas por los grupos narcoterroristas. Sin embargo, como se muestra en esta investigación, es muy factible la generación de nuevas condiciones de progreso en estas áreas ribereñas y es pertinente considerar de qué manera la Armada Nacional dentro de su proyección institucional contribuirá en el fortalecimiento del ámbito fluvial colombiano.

---

<sup>5</sup> COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Planificación desarrollo de la infraestructura [en línea], Medellín 2006, disponible en: <http://www.dnp.gov.co/>, [citado el: 19 de septiembre de 2009]

<sup>6</sup> COLOMBIA. ARMADA NACIONAL. Misión y Visión [en línea], disponible en: <http://www.armada.mil.co/>, [citado el: 15 de septiembre de 2009]

## 2.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuál podría ser la estrategia nacional para desarrollar el medio fluvial a partir de futuros escenarios que se generarán con la concepción de los canales de interconexión fluvial del país?

## 2.2 OBJETIVO GENERAL

Proponer una estrategia para el desarrollo fluvial con base en la proyección de los ríos Magdalena, Atrato y Putumayo como canales de interconexión nacionales, la cual fortalezca el crecimiento nacional colombiano y en la que la Armada Nacional contribuya de manera significativa.

## 2.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- 2.3.1 Elaborar un perfil general de los ríos Magdalena, Atrato y Putumayo, proyectándolos como canales de interconexión nacional e internacional, a partir de sus niveles actuales de desarrollo.
- 2.3.2 Proponer una estrategia nacional para el desarrollo fluvial colombiano y la Defensa de los Intereses Nacionales generados por los nuevos escenarios fluviales.
- 2.3.3 Dentro de la estrategia propuesta, plantear cuales serían las acciones que la Armada Nacional podría realizar para contribuir al crecimiento nacional, a través del desarrollo fluvial.

### 3. AMBIENTE FLUVIAL PARA LA GENERACIÓN DE LOS TRES CANALES DE DESARROLLO NACIONAL

#### 3.1 FACTORES GEOPOLÍTICOS QUE INFLUYEN EN EL MEDIO FLUVIAL

Colombia es un país que tiene múltiples posibilidades de aprovechamiento marítimo y fluvial gracias a sus dos costas sobre el océano Pacífico y el Mar Caribe, a lo cual se le suma una de las más ricas fuentes de recursos hídricos del planeta. Por esto, Colombia tiene la posibilidad y el reto de configurarse en un escenario único y propicio para considerarse como una de las naciones líderes en América y lograr la proyección de su entorno hacia el resto del mundo.

Entrelazar esta condición especial con la posibilidad de iniciar una etapa real de desarrollo nacional dentro de un nuevo entorno de seguridad interna, requiere diseñar un esquema de proyección y moldeamiento de escenarios que involucren los diferentes campos del poder nacional. Para lograr este proceso de *“crecimiento y expansión, el Estado tiende a incluir secciones políticamente valiosas: líneas de costa, cuencas y los ríos, llanuras y regiones ricas en recursos - Las zonas estratégicas dan más riqueza al Estado poseedor y adquieren importancia”*<sup>7</sup>.

De acuerdo con lo anterior, esta investigación plantea la necesidad de construir un mapa nacional que se apoye en la conectividad fluvial y que contribuya con las diferentes posibilidades de desarrollo del medio, por lo cual, a continuación se consideran algunos conceptos básicos geopolíticos y su influencia en los canales fluviales planteados en la investigación.

### 3.1.1 Geopolítica

La orientación del conductor político debe conocer de manera fundamental los diferentes factores físicos y estructurales que constituyen su Estado – nación, para concebir su control, integración y explotación con el fin de lograr el bien común público y el desarrollo integral del Estado. Para este fin, se considera la geopolítica “como una ciencia orientadora fundamentalmente al desarrollo nacional, siendo su objeto, el conocimiento de la influencia que ejercen los factores geográficos, económicos, sociales, históricos, culturales, científicos y tecnológicos en la vida del Estado”<sup>8</sup>. Partiendo de este concepto, podemos integrar al desarrollo nacional, las oportunidades que se generarían en Colombia a partir de una visión adecuada del desarrollo fluvial, basados en la capacidad de este medio y su posición geográfica.

Fundamentado en el anterior concepto de geopolítica, a continuación se consideran los cuatro factores físicos que determinan la contextura de un Estado, basados en el Módulo de Geopolítica, ya que sobre ello se encuentran componentes claros para sustentar la importancia que representan las arterias fluviales como elementos vivos y respetables para la integración y crecimiento del mismo Estado.

En primer lugar, está el Heartland (corazón-núcleo vital), siendo la zona de mayor atracción que presenta el espacio. La segunda, corresponde al Hinterland (espacio de crecimiento), siendo el área que media entre el Núcleo Vital y sus Fronteras, proporcionándole al Estado las bases para la satisfacción de sus necesidades vitales. La Frontera es la tercera, representa el límite entre dos Estados que están

---

<sup>7</sup> PINOCHET, Augusto. Geopolítica. Cuarta Edición, Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello. 1984. p. 249.

<sup>8</sup> COLOMBIA. ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA. Módulo de Geopolítica CEM 2009. Bogotá: p. 6-7.

frente a frente y es la marca que indica la extensión de la soberanía político-administrativa de carácter inmediata. Por último, encontramos sus comunicaciones, las cuales unen a los otros tres componentes, dan forma a esas masas y permiten el ejercicio del poder soberano en la acción del Estado<sup>9</sup>.

### 3.1.2 Fronteras Interiores

En esta investigación, el concepto de *fronteras interiores* corresponde con lo precisado por Patricio Montero. De acuerdo con el autor, las fronteras interiores son “espacios terrestres bajo soberanía no vinculados total o efectivamente a la acción del gobierno central y/o regiones donde se dificulta el desarrollo de las actividades humanas y productivas por su distancia del núcleo vital y geohistórico del país”<sup>10</sup>.

Teniendo en cuenta esta definición, se estudian los escenarios existentes proyectados en las regiones del país que tienen condiciones netamente fluviales, con déficit de vías de comunicación y que están separados del resto de la población nacional debido a factores geográficos adversos. La idea es mostrar la dinámica que se tiene en la interacción con todos los campos del poder y la influencia que tiene el sector militar, y en especial la Armada Nacional, en el futuro progreso de dichas áreas que en su gran mayoría sólo cuentan con el transporte fluvial como medio de comunicación y acercamiento al resto del país.

---

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 18/19/20/21/22.

<sup>10</sup> MONTERO, Patricio. Nuevo concepto de fronteras interiores - Disertación Sociedad Geográfica de Colombia 1997 [en línea], disponible en: [http://www.sogeocol.com.co/documentos/front\\_int.pdf](http://www.sogeocol.com.co/documentos/front_int.pdf), [citado el: 10 de julio de 2009].

### 3.2 LOS CANALES FLUVIALES COMO POLOS DE DESARROLLO

Los conceptos geopolíticos, desarrollados anteriormente, consideran las comunicaciones como un elemento constitutivo de cualquier Estado y muestran a los ríos como un medio natural útil para el logro de la integración y crecimiento de regiones lejanas y fronterizas. A continuación, se consideran algunas de las características que muestran el por qué se debe estimular el concepto de canales fluviales como medio generador de un alto desarrollo.

En forma general, el adecuado uso de las arterias fluviales, a parte de construir la integración regional, “se considera como un medio de transporte competitivo económicamente, su crecimiento estimula a la conservación del medio ambiente y contribuye al desarrollo sostenible y socialmente responsable”<sup>11</sup>. Los factores anteriores construyen una guía para proyectar oportunidades en las regiones generalmente desplazadas y ajenas al desarrollo marcando oportunidades de competitividad para el crecimiento general de la nación.

Otro factor que constituye una real ventaja de este medio para su implementación como medio de transporte, corresponde a la baja inversión inicial en comparación con la construcción de un nuevo corredor terrestre y férreo, además de los daños ambientales que son particularmente superiores en el desarrollo de este tipo de proyectos y que para un corredor fluvial prácticamente son mínimos. Dentro de las apreciaciones que realiza Roberto D. Bloch encontramos otros factores importantes que muestran las ventajas de este medio natural como son, principalmente la “generación de zonas industriales y agrícolas desarrolladas a lo largo del río, la existencia de un puerto marítimo importante en la desembocadura del río o cerca de ella con una conexión integral con el modo terrestre (ferrocarril y

---

<sup>11</sup> CANALEJO, Irene. Presentación Seminario Internacional Desarrollo de Puertos fluviales e Hidrovías. Barcelona. 2002

camión) constituyéndose el transporte multimodal”<sup>12</sup>. Por consiguiente, este medio compone no sólo un sistema eficiente de transporte, sino que se convierte en un motor generador de oportunidades a lo largo de su recorrido, irradiando crecimiento a diferentes comunidades que se unen sobre un mismo eje, inclusive de diferentes Estados – nación que confluyen sobre el mismo río.

### 3.3 GENERACIÓN DE CANALES FLUVIALES COMO INTERESES DE LA NACIÓN

Ahora bien, el análisis que se hace en esta investigación sobre las diferentes posibilidades de desarrollo de los tres corredores fluviales planteados, su valor nacional y la evaluación de su importancia para ser considerados como objetivos nacionales, parten del presupuesto teórico de que: “los intereses nacionales constituyen la aspiración natural, que contempla los deseos y necesidades básicas materiales, morales y espirituales de un pueblo o de su población, reflejado en su modo de sentir y su idiosincrasia”<sup>13</sup>. Considerar que, actualmente, el medio fluvial representa para el Estado un real interés permanente o actual no correspondería a la realidad, pero se pretende mostrar que en un futuro estos corredores fluviales sí se constituirán en un elemento importante para los conductores políticos y en general, para todos los miembros de esta Nación. A continuación, se definen los dos tipos de intereses nacionales:

---

<sup>12</sup> BLOCH, Roberto. “Transporte Fluvial (Síntesis del libro “Transporte Fluvial)”, [en línea], disponible en: [http://www.mindef.gov.ar/edna/biblioteca/coleccion/58\\_2001.htm](http://www.mindef.gov.ar/edna/biblioteca/coleccion/58_2001.htm), [citado el: 20 de septiembre de 2009].

<sup>13</sup> HORACIO Justiniano Aguirre Vicealmirante, Temas de Estrategia Naval, Imprenta Academia Naval Valparaíso Chile, 2000 p. 18.

### 3.3.1 Intereses Opcionales

“Los intereses opcionales son aquellos que pueden dejar de ser considerados por la conducción política de la Nación, sin que su abandono atente fundamentalmente contra la estabilidad de la comunidad nacional”<sup>14</sup>.

### 3.3.2 Intereses Vitales

“Los intereses vitales son de carácter imperativo y están ligados tan estrechamente a la existencia misma de la Nación, que de no preservarse u obtenerse, esta se ve abocada en una situación de estancamiento, regresión o desintegración”<sup>15</sup>.

## 3.4 PERFIL GENERAL DE LOS RÍOS MAGDALENA, ATRATO Y PUTUMAYO

A continuación, se desarrolla el perfil general de los ríos Atrato, Magdalena y Putumayo, con el fin de determinar su situación actual, su estructura general y su influencia regional. Elementos que servirán para observar sus condiciones físicas, las cuales son determinantes para proyectar las posibilidades teóricas de desarrollo como canales de conectividad fluvial y marítima.

---

<sup>14</sup> COLOMBIA. COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES. Manual de Defensa y Seguridad Nacional 3-43, primera edición. imprenta y publicaciones de la Fuerzas Militares: 1996. p. 21

<sup>15</sup> Ibid., p. 21.

### 3.4.1 Perfil cuenca del río Atrato

Este río es el más navegable del mundo y la principal vía de comunicación del Chocó. Nace en el cerro de Caramanta, su extensión es de 750 Km. y la máxima profundidad presentada cerca de la desembocadura del río Sautatá es de 39 m alcanzando una profundidad apenas de 4 m en la desembocadura del río Quito cerca a Quibdó. Su navegabilidad es de 508 Km<sup>16</sup>.

La cuenca del Atrato presenta tres sub-regiones: Alto Atrato, Medio Atrato y Bajo Atrato. El Alto Atrato se caracteriza por ser una sub-región minera, mientras que la otras dos son agrícolas; además existe un complejo de ciénagas en las cuales se acostumbra la pesca. En el Medio Atrato predomina la agricultura y la pesca y en menor proporción la minería y la extracción de madera bajo sistemas no tradicionales<sup>17</sup>. Los principales productos transportados por el río Atrato son el banano, la madera y los productos de la pesca.

### 3.4.2 Perfil cuenca del río Putumayo

Se forma en el Nudo de los Pastos y desemboca en el río Amazonas. Tiene una extensión de 1800 Km. navegables en la mayor parte, para embarcaciones de hasta 4 m de calado, durante todo el año<sup>18</sup>. Sin embargo, en época de lluvias, se presentan desprendimientos de greda, árboles y troncos de sus riberas por el

---

<sup>16</sup> CORREDOR, Edgar. Visión geopolítica de un canal interoceánico. Bogotá. 2001,52 p. Trabajo de fuerza. Escuela Superior de Guerra. curso CEM.

<sup>17</sup> COLOMBIA. GOBERNACION DE ANTIOQUIA. Documento técnico de Soporte para el esquema de ordenamiento territorial municipio de Murindó [en línea], disponible en: <http://www.murindo-antioquia.gov.co/>, [citado el: 28 Julio de 2009]

<sup>18</sup> BENAVIDEZ, Hermann. Estudio estratégico para la distribución de las patrulleras de apoyo fluvial No. VI a la X y su traslado al sitio de destino desde Cartagena. Bogotá.2006, 56 p. Trabajo de fuerza. Escuela Superior de Guerra.

efecto de la erosión, ocasionada por la deforestación, debido a la falta de siembra en sus orillas de una especie de árboles que con sus raíces contienen la tierra de la ribera del río; esto ocasiona que se formen grandes palizadas, entorpeciendo la navegación de las embarcaciones. En época de verano, se forman múltiples playas y bancos de arena, disminuyendo así el caudal de agua, retrasando el desplazamiento de ciertas embarcaciones.

Las velocidades medias del flujo de la corriente varían de 0,5 a 1,5 m/s, dependiendo de la época del año y del tramo de río considerado. Por ejemplo, la parte alta del río en época de caudales medios 500 m<sup>3</sup>/s alcanza los 1,5 m/s, mientras que en tiempo de estiaje 250 m<sup>3</sup>/s solamente llega a los 0,60 m/s. En la parte media y baja del río, con profundidades que oscilan entre 4 y 9 m, la velocidad varía alrededor de 0,9 m/s, para un caudal de 7000 m<sup>3</sup>/s a la altura de la población de Tarapacá. El río Putumayo tiene una gran variación de niveles en la parte alta de la cuenca, con diferencias mayores de 2 m en sólo 48 horas. Sin embargo, los niveles se van haciendo más estables en las partes media y baja, como lo evidencia el hecho en Tarapacá la mayor fluctuación en 48 horas sea de 0,5 m<sup>19</sup>.

### 3.4.3 Perfil cuenca del río Magdalena

Esta es la principal cuenca del país. Debido a su gran extensión, alberga el porcentaje más alto de la población del país, cubre la mayor parte de la demanda hidrológica y en su eje, se encuentran gran cantidad de recursos naturales.

---

<sup>19</sup> COLOMBIA. MINISTERIO DE TRANSPORTE. Mapa Fluvial del Río Putumayo. Bogotá: Dirección General de Transporte Fluvial. 1994.

El río Magdalena nace cerca de la Laguna de la Magdalena en el Páramo de las Papas en el departamento de Huila, Cordillera de los Andes, puntualmente en el eje central del Macizo Colombiano. Recorre 11 departamentos y baña 128 municipios y en la actualidad de los 1.150 Km, 930 Km son navegables entre Dorada y Barranquilla/Cartagena<sup>20</sup>.

Hay que tener en cuenta que: “La regularización de un río para la navegación, consiste, esencialmente, en diseñar secciones estables en los trayectos críticos y mantener dichas secciones mediante obras de encauzamiento, dirección y protección”<sup>21</sup>, trabajos que se están ejecutando para continuar con el mejoramiento paulatino del canal y sus riveras.

En cuanto a su economía, la cuenca del Magdalena – Cauca es la región que concentra la mayor parte de las actividades económicas del país, alrededor de 27 millones de hectáreas se encuentran altamente intervenidas en un 74 % por las actividades desarrolladas en los agro ecosistemas, la explotación minera, los asentamientos humanos y los bosques plantados. En la cuenca se encuentran una longitud de vías para transporte de carga y pasajeros de aproximadamente 26.000 Km<sup>22</sup>.

---

<sup>20</sup> ORGANIZACIÓN EL TRANSPORTE. Renace la mayor arteria fluvial del país. En: eltransporte.com: Bogotá: (Abril de 2009): p.06/07.

<sup>21</sup> APRON y Duque Ltda.- Ingenieros Consultores. Informe sobre Mejoramiento de las condiciones de navegación y aprovechamiento integral de la hoya del río Magdalena. Volumen I. Biblioteca Luis Ángel Arango. Bogotá. 1967.

<sup>22</sup> COLOMBIA CORPORACIÓN AUTONOMA REGIONAL DEL RIO GRANDE DE LA MAGDALENA. Estudio ambiental de la cuenca magdalena – cauca y elementos para su ordenamiento territorial. Bogotá. 2002. p.236.

### 3.5 PROYECCIÓN DE LOS RÍOS ATRATO, PUTUMAYO Y MAGDALENA COMO CANALES DE INTERCONEXIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL

Determinar las grandes oportunidades para Colombia dentro del marco marítimo y fluvial, como plataforma de integración oceánica, representa un valor fundamental para la proyección geoestratégica de la nación. La geopolítica es interesante para una nación en la medida que observa la influencia de los factores geográficos y de las relaciones de la fuerza del mundo en que vivimos sobre su futuro<sup>23</sup>. Por ejemplo, el comercio mundial muestra la necesidad de complementar el Canal de Panamá, el cual en el futuro no podrá cubrir los requerimientos más importantes de tráfico pesado, circunstancia que coloca a Colombia como la mejor opción para desarrollar un nuevo y más competitivo canal interoceánico. La necesidad sentida por parte de Brasil y Venezuela de tener salida al Océano Pacífico, se puede materializar al utilizar los diferentes medios de transporte del territorio colombiano, entre los cuales, el fluvial reviste la mayor importancia.

De igual forma, las necesidades internas de movimiento de transporte de carga y pasajeros muestran a los ríos Atrato, Putumayo y Magdalena, en algunas zonas, como los únicos medios de transporte disponible para estos fines. En términos económicos, estos ríos poseen ventajas competitivas que los posicionan en primer lugar con relación a otros tipos de transporte. Para muchas de las regiones lejanas de Colombia, estos ejes fluviales representan un medio de supervivencia básico; toda su economía gira en torno a estas líneas de comunicación. Sin embargo, estos ríos han sido también el medio utilizado por los grupos narcoterroristas para su desplazamiento y abastecimiento, generando un ambiente de inseguridad que impide el desarrollo integral de dichas regiones.

---

<sup>23</sup> BAHAMON, Augusto, Geopolítica del canal Atrato Truandó. (2006). [en línea], disponible en: [http://www.sogeocol.com.co/documentos/geo\\_atrato\\_tru.pdf](http://www.sogeocol.com.co/documentos/geo_atrato_tru.pdf) , [citado el: 22 Julio de 2009].

El Estado colombiano ha logrado contrarrestar, en gran medida, a los grupos narcoterroristas. Esto, sin duda, constituye un paso importante hacia el desarrollo integral del país y genera la posibilidad de utilizar sus recursos sin tropiezos. Es así como la recuperación de la estabilidad y de la seguridad nacional, le han dado la oportunidad a diferentes entidades gubernamentales y no-gubernamentales, de plantear proyectos de diversa índole para la utilización de los medios fluviales colombianos como canales de comunicación nacional, regional y mundial. A continuación, se presentan los proyectos más importantes planteados con base en los ríos Atrato, Putumayo y Magdalena y su conectividad sobre las costas colombianas en el Mar Caribe y el Océano Pacífico.

### 3.5.1 Canal Bioceánico Atrato-Truandó

En el nuevo marco del comercio y seguridad mundial que representa la integración global, se hace cada día más evidente la necesidad de establecer caminos marítimos apropiados, tanto para el desarrollo del sector económico, como para incrementar la eficacia en tiempo de entrega de los productos. Pero esta necesidad es más acentuada cuando se trata de la conectividad entre países separados por grandes espacios oceánicos. Así, la interconexión que se haga entre los océanos Atlántico y Pacífico, a partir del aprovechamiento de los canales naturales y de la construcción de canales artificiales, facilitará suplir las diferentes necesidades del país y de la región, acortando las distancias globales.

Actualmente, el Canal de Panamá, a pesar de las ampliaciones en ejecución, no logra cubrir con eficiencia las necesidades marítimas de transporte a gran escala, mostrando cada día más su limitación en velocidad de tránsito y su restricción para buques de gran tamaño, debido entre otras razones a los altos costos de

operación. Dichas circunstancias abren a Colombia una gran posibilidad para desarrollar el proyecto de construcción del Canal Bioceánico Atrato-Truandó, el cual se constituiría como el principal medio de interconexión directo entre los mercados dirigidos desde y hacia el Pacífico; mercados que cada día representan el mayor valor económico del mundo.

La posición privilegiada de Colombia dentro el marco americano y las características costeras y fluviales de su geografía, determinan la factibilidad de ejecución de este proyecto a gran escala: la construcción del canal que conecte a los dos océanos, utilizando el acceso marítimo en el Mar Caribe, por el Golfo de Uraba, a través de la conexión con los ríos confluentes Atrato y Truandó y que salga al Océano Pacífico a través de un canal artificial que atraviese la Serranía del Baudó y que tenga dos posibles puertos en Bahía Humboldt o en Bahía Octavia. En total, el canal tendría un recorrido de 172 Km, con un ancho que variaría entre 165 a 420 m (variación por definición de vía sencilla o doble vía). Su profundidad mínima sería de 26 m lo cual permitiría el tránsito de buques de 250.000 TON y 65.000 tránsitos al año<sup>24</sup>.

Entre las obras generales del proyecto se contemplan tres puertos: uno fluvial en Riosucio y dos marítimos: uno en Bahía Gloria y otro en Bahía Octavia, pero con algunas posibles variaciones de posición de los puertos. Adicionalmente la obra se complementaría con la construcción de dos carreteras paralelas al canal y de un aeropuerto internacional<sup>25</sup>. Pero el más complejo trabajo de ingeniería sería la construcción del corredor sobre la Serranía del Baudó, con una longitud de 26 Km, sobre los cuales se tendrían que hacer grandes excavaciones iniciando sobre su altura máxima de 270 m <sup>26</sup>, en un terreno extremadamente duro y antiguo. Para esta ejecución, se requeriría de excavaciones convencionales y no convencionales (nuclear), siendo la última la más controvertida, pero necesaria, por costos y

---

<sup>24</sup> MENDOZA, Alberto. El Canal Atrato – Truandó. Bogotá: Eco ediciones, 1996. p. 44

<sup>25</sup> Ibid., p.44.

tiempo de realización. De forma general, esta será la base principal del canal, con algunas posibilidades diferentes, principalmente en la determinación de los puertos tanto en el Golfo de Urabá, como en la Costa Pacífica.

Este proyecto representa para Colombia, desde diversos aspectos, un desarrollo nacional profundo que tendría una dimensión estratégica. Repercutiría no sólo en los beneficios económicos al país, sino el desarrollo lógico en los departamentos involucrados. Tan sólo considerar que gran parte del tráfico marítimo mundial dependería de Colombia, pondría al país en un lugar preponderante en el entorno americano, de tal forma que se limitarían las interferencias vecinales, ya que las amenazas tendrían una connotación global que muchos Estados no estarían dispuestos a soportar. Adicionalmente, “la mayor importancia estratégica (del canal Atrato – Truandó) para Colombia, es de índole militar”<sup>27</sup>, ya que le brindaría autonomía y seguridad al Poder Militar y Naval colombiano, al tener libertad de movimiento de las Unidades Navales entre los dos océanos.

### 3.5.2 Proyecto de Interconexión Pacífico Arquímedes

La costa pacífica por su configuración geofísica marcada por manglares presenta uno de los mayores retos para lograr su interconexión. “Con el fin de contribuir a la integración de los ríos navegables dentro del sistema de transporte del país, se desarrollarán actividades para determinar la factibilidad de mejorar las condiciones de conectividad fluvial”<sup>28</sup>. El Proyecto Arquímedes es un programa integral de desarrollo de la Región Pacífica colombiana, destinado al sector transporte, en

---

<sup>26</sup> Ibid., p. 50.

<sup>27</sup> ANGEL, Gustavo. La importancia geopolítica y estratégica del Canal interoceánico Atrato-Truandó. Trabajo de Fuerza. Escuela Superior de Guerra de Colombia. Bogotá: 2002. p. 36

<sup>28</sup> COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Documento CONPES 3491- Política de Estado para el Pacífico colombiano. 2007. p. 70

cumplimiento de la formulación de una política de Estado del Ministerio de Transporte, organismo que definió el Plan Regional Integral para el Pacífico -PRI Pacífico. Este proyecto tiene como base la Inversión en Infraestructura de Transporte, definida como “vehículo de generación de dinámicas económicas para el logro de mejores condiciones de vida”<sup>29</sup>.

Como lo describe el Doctor Darío Pardo, el Proyecto Arquímedes es básicamente una propuesta de comunicación y transporte que se basa en las ventajas comparativas que ofrece articular las vías fluviales naturales, con las pocas vías terrestres existentes, de forma que se generen sistemas intermodales y de comunicación. El proyecto total consta de dos componentes: El primer componente, en el sector norte, comprende el departamento de Chocó; y en el sector sur incorpora a catorce municipios del Pacífico sur y a los departamentos de Valle, Cauca y Nariño; y el segundo componente, en el sector sur, permitiría la comunicación interna entre la Bahía de Buenaventura y la Bahía de Tumaco, a partir de lo que se ha denominado la *Acuapista*<sup>30</sup>.

En el sector norte, comprende la articulación de los ejes fluviales río Atrato-río San Juan, a través del eje terrestre de 90 Km establecido entre Quibdó – Itsmina – Condotó -Chiquichóque. Al mismo tiempo, en este sector norte, se contempla una primera etapa que comprende la articulación del eje Gran Caribe-Golfo de Urabá-río Atrato, con el eje terrestre Quibdó – Ánimas - Pereira, centro del país. Estos ejes viales articulados permitirán una opción de tránsito para la carga que hoy pasa por el Canal de Panamá hacia Buenaventura, desde el Océano Atlántico para ingresar a Colombia. Adicionalmente, esta ruta podría articularse con el proyecto de ferry Urabá-Panamá, proyecto que se ha planteado como una alternativa de la ruta norte de la vía Panamericana, y como una respuesta a las

---

<sup>29</sup> PRADO, Darío. Documentos Plan Regional Integral para el Pacífico “PRI Pacífico”. PROYECTO ARQUÍMEDES. Asesor Ministerio de Transporte .Bogotá. 2009.

<sup>30</sup> Ibid., Documentos.

demandas que el TLC generará a las Américas. Este sistema sería complementario a la opción del Puerto en Tribugá.

La segunda etapa del sector Norte se desarrollará a partir de la construcción de la vía Condotó - Chiquichoque, río San Juan. En este lugar deberá existir otro muelle de tipo intermodal para permitir la continuación del tránsito de carga y turismo hacia el Océano Pacífico, pues el río San Juan, presenta condiciones de navegabilidad natural a partir de esta zona. Este proyecto permitirá, finalmente, llegar al Puerto de Buenaventura sin salir al mar, gracias a una carretera de siete kilómetros, aguas abajo de la población de Palestina, o por una comunicación continua de tipo fluvial a través de la construcción de un canal de once kilómetros.

Para el sector sur, se tiene contemplada la comunicación entre la Bahía de Buenaventura y la Bahía de Tumaco a través de la *Acuapista* que conectará entre sí a los esteros naturales existentes en esta región. Este proyecto facilitaría el transporte de Cabotaje a los catorce municipios de la región, favoreciendo a más de novecientos mil personas e incorporando más de cinco millones de hectáreas a la producción y comercialización del país<sup>31</sup>.

### 3.5.3 Corredor Integrado de Transporte Fluvial Amazonas-Putumayo-Pacífico

Suramérica cuenta con las mejores condiciones para desarrollar un sistema fluvial de conectividad regional, ya que cuenta con sólo 7% del área terrestre del planeta y con cerca del 30% del agua dulce en forma de ríos y lagos<sup>32</sup>, situación que representa una gran ventaja estratégica y competitiva para los países del

---

<sup>31</sup> Ibid., Documentos.

hemisferio. La anterior circunstancia ha generado en los gobiernos de la región la intención de desarrollar proyectos encaminados a su integración a partir de diferentes vías de acción. Dentro de esta visión, se generó la Iniciativa de Integración de Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), enfocada principalmente en los campos de transporte, energía y comunicaciones.

En ésta proyección, se están desarrollando 10 ejes de integración, dentro de los cuales, el eje Amazónico es para Colombia el más significativo. Este eje contempla la construcción de un corredor intermodal como mecanismo de comunicación entre Colombia y Brasil. Con dicho corredor, se espera unir los océanos Atlántico y Pacífico, utilizando principalmente los ríos Amazonas y Putumayo, con el propósito de generar un tránsito multimodal que comience en Tumaco, pase por Puerto Asís y termine en Belem de Pará. Para la consolidación de esta iniciativa se requiere en Colombia la adecuación del puerto de Tumaco y del puerto fluvial de Puerto Asís; de las vías terrestres de Santa Ana a Puerto Asís, de Pasto a Mocoa y Puerto Asís; y de la vía Perimetral de Túquerres<sup>33</sup>. De igual forma, se requieren trabajos de canalización y adecuación del río Putumayo. Para Brasil, la construcción de este canal representa el camino más adecuado para alcanzar el mercado del Pacífico, con unos costos bastante económicos.

---

<sup>32</sup> OSPINA, Mariano. SOCIEDAD GEOGRAFICA DE COLOMBIA. El sistema fluvial frente a la integración vial de Suramérica [en línea], disponible en: <http://www.sogeocol.edu.co/>, [citado el: 15 de Septiembre de 2009].

<sup>33</sup> CORTES, René. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Iniciativa para la integración de la Infraestructura regional suramericana – IIRSA [presentación] Bogotá. 2008. [en línea], disponible en: <http://www.unal.edu.co/ide/eventos/docs/IIRSA.pdf>, [citado el: 15 de Septiembre de 2009].

### 3.5.4 Plan de Desarrollo Integral del Río Magdalena

Durante muchos años, se consideró al río Magdalena como el principal medio de transporte desde el centro del país hacia la Costa Atlántica. Al inicio de su descubrimiento, en 1501, por Rodrigo de Batidas, éste se convirtió en la espina dorsal del desarrollo de la región, promoviendo el progreso de poblaciones de gran importancia para la economía del país, tales como Palto, Magangué, El Banco, Mompós, Puerto Berrío, Barrancabermeja y Honda. Pero esa condición tan especial se revirtió en los últimos veinte años por causa de las circunstancias de seguridad y narcotráfico que limitaron sustancialmente su progreso y utilización, además de la indiferencia de los gobernantes y corrupción en el manejo de los presupuestos.

En la actualidad, la entidad encargada de coordinar el desarrollo y explotación del recurso es la Corporación Autónoma del Río Grande de la Magdalena – CORMAGDALENA. La corporación tiene por objeto: “la recuperación de la navegabilidad y de la actividad portuaria, la adecuación y conservación de las tierras, la generación y distribución de energía, el aprovechamiento y preservación del medio ambiente, los recursos ictiológicos y demás recursos naturales renovables”<sup>34</sup>. Para esto ha implementado las siguientes estrategias:

- Plan de dragados en sitios críticos, tales como el canal de acceso al Puerto de Barranquilla, el Canal del Dique, y puntos críticos entre Puerto Salgar y Calamar.

---

<sup>34</sup> COLOMBIA. CORMAGDALENA. Misión institucional, [en línea], disponible en: <http://www.cormagdalen.com.co/>, [citado el: 20 Agosto de 2009]

- Obras de encauzamiento y de control de sedimentos: específicamente la construcción de obras para la rectificación de meandros, fijación de márgenes y cierre de brazos secundarios<sup>35</sup>.

Es así que CORMAGDALENA, durante el 2009, invertirá en: navegación y actividad portuaria, \$128.877 millones; adecuación de tierras y prevención de inundaciones, \$43.079 millones; desarrollo de la infraestructura y amoblamiento urbano, \$7.200 millones; y convenios inter-administrativos, \$ 4.000 millones<sup>36</sup>. Otro proyecto que se ha realizado y han contribuido al mejoramiento de la navegación, es el sistema de navegación satelital, señalización y balizaje del canal navegable para permitir la navegación las veinticuatro horas del día<sup>37</sup>,

Si bien se debe considerar que el río Magdalena será en un futuro cercano uno de los medios de transporte más apropiados y sostenibles en el eje central del país, es preciso continuar con los esfuerzos para lograr las condiciones de navegabilidad adecuadas, diseñar motonaves acoplables para el río y concientizar al país de las ventajas que representa la utilización de este medio fluvial.

### 3.6 ESTADO ACTUAL DEL MEDIO FLUVIAL EN COLOMBIA

El medio fluvial en Colombia no ha sido considerado como un elemento de importancia para el desarrollo nacional, por el contrario se ha constituido en un factor que genera riesgos y peligro en el campo militar y social. Esta corta visión se manifiesta en diferentes aspectos, por ejemplo: los ríos en Colombia no son

---

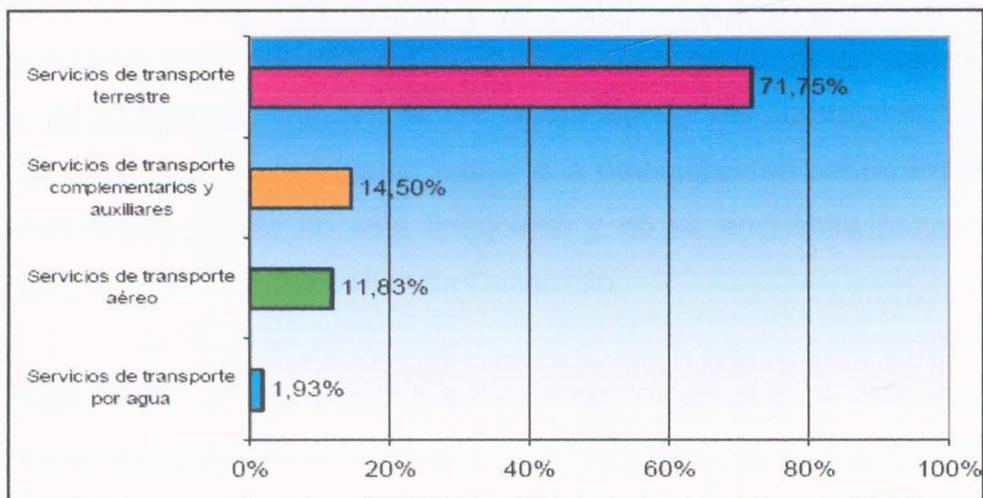
<sup>35</sup> SUÁREZ, Rátiva. PINEDO, Carlos, Relatoría Conferencia Desarrollo de Proyectos Portuarios y de Transporte Fluvial en Colombia 2009, Capitán de Navío (R) Carlos H. Oramas Leuro. p. 4

<sup>36</sup> Ibid., p. 4

<sup>37</sup> ORGANIZACIÓN EL TRANSPORTE. Renace la mayor arteria fluvial del país. En: eltransporte.com: Bogotá: (Abril de 2009): p.06/07.

para muchas regiones el principal medio de comunicación, pero al contrario, el medio que prima y genera más recursos es el terrestre, lo cual se puede observar en la siguiente grafica:

Figura No 1 - Contribución por modos al PIB de transporte



Fuente. Diagnóstico del sector Transporte 2008 – Ministerio de Transporte

Para el año 2007, observamos que el servicio de transporte por agua representa un mínimo porcentaje del total y en este mismo año el “movimiento portuario de carga transportada por el modo fluvial fue de 4.2 millones de toneladas, de las cuales 1.9 millones son conducidas a través de la cuenca fluvial del Magdalena por el río del mismo nombre y 2.2 millones por la cuenca del Atrato (Río Atrato 167.336 ton y Río León 2.05 millones)”<sup>38</sup>. Cifras que demuestran los bajos niveles de utilización de los medios fluviales disponibles.

<sup>38</sup> COLOMBIA. MINISTERIO DE TRANSPORTE. Diagnostico del sector transporte 2008. Bogotá. 2009. p. 92

Como se ha indicado en el capítulo anterior, en el año 2003 se expidió la Ley 853, con la cual se buscaba fomentar y propiciar el desarrollo del transporte fluvial en Colombia y su integración con el Sistema Fluvial de Suramérica<sup>39</sup>. En la misma, se daban los alcances y el impulso a la multiplicidad del uso fluvial y del transporte multimodal para la integración nacional y regional. Pero pasados seis años de la expedición de esta ley, no se observa una real promoción de este medio.

Actualmente el Departamento Nacional de Planeación, constituyó un plan para desarrollar un proyecto del corredor integrado de transporte Amazonas-Putumayo-Pacífico, el cual incluye trabajos en el desarrollo de los puertos de Tumaco y Puerto Asís, adecuación de vías terrestres y la navegabilidad del río Putumayo<sup>40</sup>. En general este proyecto no está financiado y no se encuentra proyectado en ningún documento CONPES o Plan de Desarrollo.

Lo correspondiente al río Atrato y a la integración fluvial del Pacífico con la Acuapista, se considera en el documento CONPES 3491 - Política de Estado para el Pacífico colombiano, y en el cual, con el fin de contribuir a la integración de los ríos navegables dentro del sistema de transporte del país, se desarrollarán actividades para determinar la factibilidad de mejorar las condiciones de conectividad fluvial en la zona del Pacífico. Al respecto, se tienen programados los estudios para el canal entre los Ríos Atrato y San Juan, la comunicación río San Juan – Bahía de Málaga – Bahía de Buenaventura y la comunicación por esteros (Acuapista) entre la Bahía de Buenaventura y la Bahía de Tumaco<sup>41</sup>. Dichos proyectos se encuentran dentro del plan de corredores para la competitividad.

---

<sup>39</sup> COLOMBIA. MINISTERIO DE TRANSPORTE. Ley 853 del 20 de noviembre de 2003 Preámbulo [en línea], disponible en: <http://www.imprenta.gov.co/>, [citado el: 19 de septiembre de 2009].

<sup>40</sup> CORTES, René. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Iniciativa para la integración de la Infraestructura regional suramericana – IIRSA [presentación] Bogotá. 2008. [en línea], disponible en: <http://www.unal.edu.co/ide/eventos/docs/IIRSA.pdf>, [citado el: 15 de Septiembre de 2009].

<sup>41</sup> COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Política de Estado para el Pacífico colombiano. Documento CONPES 3491. Bogotá, 01 de octubre de 2007, p. 63/70 [en

De igual manera, para el río Atrato en el año 1996 se expidió la Ley 53 del 18 de diciembre de 1984, con el propósito de realizar la construcción del canal bioceánico Atrato – Truandó. A partir de la expedición de esta ley, únicamente se realizaron algunos estudios preliminares que demostraron las posibilidades de la ejecución del proyecto, pero 25 años después de entrar en vigencia la mencionada Ley, el país y los gobiernos abandonaron la posibilidad de ejecutar un proyecto de esta magnitud para el desarrollo nacional.

Por otra parte, dentro del documento CONPES 3527 - Política de competitividad y productividad, se encuentra la estrategia que incluye al transporte, buscando solucionar las “deficiencias identificadas en la financiación de proyectos de infraestructura y en la regulación de la normatividad asociada al transporte de carga, la infraestructura y la logística<sup>42</sup>, la matriz de productos y actividades se incluye en la priorización de proyectos estratégicos de infraestructura, con la generación de un modelo intermodal de transporte actualizado y permanente para la priorización de proyectos y acciones en logística e infraestructura del transporte en los corredores de comercio exterior”, pero en ninguno de sus aparte se menciona puntualmente el medio fluvial como elemento de esta política.

Dentro de la Visión Colombia segundo centenario – 2019, se indica que: “para el 2019 el país deberá tener el 80 % de navegación mayor permanente en la red arterial fluvial (hoy solo tiene el 39 %) y movilizar el 10 % de carga (hoy solo moviliza el 3 %)”<sup>43</sup>, visión que requiere de un mayor impulso para que se haga realidad. En este sentido, el único medio fluvial que está recibiendo un real

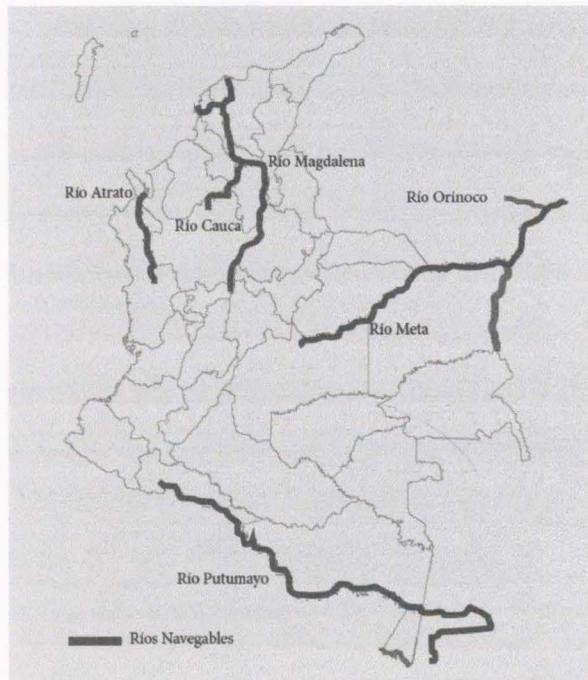
---

[línea], disponible en: [http://www.dnp.gov.co/archivos/documentos/Subdireccion\\_Conpes/3491.pdf](http://www.dnp.gov.co/archivos/documentos/Subdireccion_Conpes/3491.pdf) [citado el: 18 de julio de 2009].

<sup>42</sup> COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Política de competitividad y productividad. Documento CONPES 3527. Bogotá, 01 de octubre de 2007, [en línea], disponible en: [http://www.dnp.gov.co/PortalWeb/Portals/0/archivos/documentos/Subdireccion\\_Conpes/3527.pdf](http://www.dnp.gov.co/PortalWeb/Portals/0/archivos/documentos/Subdireccion_Conpes/3527.pdf) [citado el: 15 de julio de 2009].

impulso, es el río Magdalena, manejado por CORMAGDALENA, que dispone de unos proyectos para mejorar la navegabilidad del río y además cuenta con los recursos para su implementación. A continuación se muestra el mapa proyectado al 2019 de la red fluvial colombiana:

Figura No 2 - Red Fluvial – Colombia 2019



Fuente: COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Documento Visión Colombia segundo centenario 2019

Revisando la información anterior, se puede observar que dentro de la política nacional se contempla de manera limitada la proyección del desarrollo fluvial en

---

<sup>43</sup> COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Documento Visión Colombia segundo centenario 2019 [en línea], disponible en: <http://www.dnp.gov.co/>, [citado el: 15 de julio de 2009].

Colombia, se encuentra, que la mayoría de las proyecciones de desarrollo de transporte se enfocan al medio terrestre, con la construcción y recuperación de vías, sin establecer planes claros para el desarrollo de vías o canales fluviales para el transporte de carga y/o personal.

#### 4 RESPONSABILIDAD DE LA ARMADA NACIONAL EN EL MEDIO FLUVIAL

El medio fluvial se constituye en una de las mayores riquezas de Colombia y requiere su protección soberana. Parte fundamental de la “finalidad de las Fuerzas Militares es la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional”<sup>44</sup>. De acuerdo con esto, y de manera articulada con las demás fuerzas militares, la Armada Nacional tiene como misión “la defensa de la Nación a través del empleo efectivo de un poder naval flexible en los espacios marítimos, fluviales y terrestres bajo su responsabilidad”<sup>45</sup>. Es así que la protección y desarrollo de los ríos de Colombia se constituye en una responsabilidad primordial para la Institución.

La Armada Nacional ha sido un factor fundamental dentro de la proyección de los ríos a lo largo de la historia de la nación. Es claro que Colombia, como muy pocos países en el mundo, ha debido generar una completa doctrina de las operaciones fluviales en respuesta a su problemática interna y a sus características geográficas. Éste hecho ha permitido a la Armada Nacional, a través de su Infantería de Marina, que sea única en su género y cuente con miembros altamente capacitados para el desarrollo de operaciones en el medio fluvial. Sus unidades, que han sido diseñadas específicamente para atender a las condiciones hidrográficas del país, son las encargadas de velar por la seguridad y luchan a diario contra las amenazas de los diferentes agentes que están al margen de la ley.

---

<sup>44</sup> COLOMBIA. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA, Artículo 217

<sup>45</sup> COLOMBIA. ARMADA NACIONAL. Misión y Visión [en línea], disponible en: <http://www.armada.mil.co/>, [citado el: 15 de septiembre de 2009]

#### 4.1 CONSIDERACIONES HISTORICAS DE SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL EN EL MEDIO FLUVIAL

Durante muchos años, la Armada Nacional ha sido la principal institución del Estado en responder por la seguridad de las principales arterias fluviales de Colombia, tanto en la frontera como en el interior. Ahora, como parte del análisis de las fortalezas y debilidades de la institución, es primordial hacer un recuento general de las actividades que se han desarrollado a lo largo de los últimos años, además de los actuales roles que la Institución asume en el medio fluvial.

Uno de los primeros hechos en los que las Fuerzas Militares debieron desarrollar operaciones en el medio fluvial corresponde a la guerra con el Perú en 1932. En ella, el Gobierno colombiano destacó los recién adquiridos cañoneros Santa Marta y Cartagena al río Putumayo, estableciendo de esta forma la primera base militar del sur del país en el puerto de Caucajá. El 24 de mayo de 1933, finalizó el conflicto, con la firma del cese de hostilidades en Ginebra (Suiza)<sup>46</sup>. Años más tarde, el Ejército Nacional hizo entrega de la Flotilla de Guerra del Putumayo y de la Base Fluvial de Puerto Leguizamo a la joven Armada Nacional en noviembre de 1943. Con esto, se dio origen a la Fuerza Naval del Sur, Unidad que hace presencia y control fluvial hasta nuestros días<sup>47</sup>.

En la actualidad, la responsabilidad del control fluvial recae, en gran parte, en las Brigadas Fluviales de Infantería de Marina I y II, las cuales desarrollan operaciones de vigilancia y control en la red fluvial navegable del país. Estas Brigadas son el resultado de un proceso de evolución y desarrollo tanto de las unidades destinadas para operar en los ríos, como de la doctrina y procedimientos de las operaciones fluviales llevados a cabo por la Armada Nacional. Su historia

---

<sup>46</sup> Enciclopedia Historia de las Fuerzas Militares de Colombia, Tomo IV. Planeta. 1993. p. 331

contemporánea, con relación al control del orden público y su contribución para enfrentar las amenazas narcoterroristas del país, se remonta al 1956 cuando surgió la llamada Flotilla Avispa, constituida por botes tácticos de aluminio de 13 pies, la flotilla era tripulada por Infantes de Marina y su principal misión era patrullar los ríos del sur del país con el propósito de mantener el orden público y garantizar la soberanía nacional en las aisladas vías fluviales<sup>48</sup>.

Para 1970, en el Batallón de Selva de I. M., con sede en Puerto Leguízamo, se crearon los Comandos de Selva; una nueva organización conformada por cinco botes de aluminio de 13 pies, con 04 tripulantes cada uno, al mando de un Oficial de Infantería de Marina<sup>49</sup>. Mas adelante este modelo se implanto en otros sectores del país, como río Magdalena y al Oriente del país. Su propósito era contrarrestar el accionar delictivo de los grupos subversivos que estaban convirtiendo estas arterias fluviales, desprotegidas hasta entonces por el Estado, en el escenario de sus actividades delictivas.

A comienzos de la década de los 80, se cambiaron los botes de aluminio por botes de fibra de vidrio (un bote de comando de 17 p. y 4 botes tácticos de 13 p.). La doctrina operacional se basaba en formaciones tácticas que les permitían mayor eficiencia y capacidad de combate. A partir de ese momento, se les denominó *Elementos de Combate Fluvial* y se continuó su implementación en otras regiones del país, alcanzado a finales de la década de los 80, un total de dieciocho, bajo el mando operacional de unidades del Ejército o de la Armada Nacional, que tenían la jurisdicción terrestre en cada región.

---

<sup>47</sup> ROMAN. Enrique. Análisis Histórico del Desarrollo Marítimo Colombiano. Taller editorial Fondo Rotatorio ARC. Bogotá.2001, 273 p.

<sup>48</sup> *Ibid.*, p. 570

<sup>49</sup> COLOMBIA. ARMADA NACIONAL. QUINTO ANIVERSARIO DE LA BRIGADA FLUVIAL DE I.M. (2004) [en línea], disponible en: <http://www.armada.mil.co/?idcategoria=54687>, [citado el: 05 julio de 2009]. p. 1

En septiembre de 1989, ante la necesidad de contar con un ente director y coordinador para las Flotillas Fluviales del Magdalena y del Oriente, se creó la Fuerza Naval Fluvial, con puesto de mando en la guarnición de Bogotá. Las flotillas contaban con un importante número de Unidades fluviales (nodrizas, patrulleras fluviales, lanchas tipo LPR, remolcadores de río, Elementos de Combate Fluvial). Durante ese mismo año, se reestructuraron los Elementos de Combate Fluvial, para convertirlos en unidades con capacidades especiales, tales como poder de fuego, velocidad y maniobrabilidad, para que fueran capaces de hacer frente a las emboscadas que preparaban los grupos subversivos en los puntos críticos de las vías fluviales. La reestructuración contó con el apoyo del gobierno de los Estados Unidos, quien asignó botes tipo Piraña y Anguila de 23 p., con motores fuera de borda de 125 y 150 H. P. artillados con una ametralladora calibre 12.5 mm (.50) y cuatro ametralladoras calibre 7.62 mm. Así, inicialmente, se renovaron quince Elementos de Combate Fluvial<sup>50</sup>.

En noviembre de 1993, se creó el Comando de las Unidades Fluviales de Infantería de Marina (CUFLIM), asumiendo el mando administrativo de todos los Elementos de Combate Fluvial existentes en el país y convirtiéndose posteriormente en el Batallón Fluvial de Infantería de Marina No. 51; creado con el propósito de mantener la organización tipo de Infantería de Marina (Unidad Táctica)<sup>51</sup>.

Entre 1997 y 1998, se incorporaron a la Armada Nacional 60 botes de fabricación nacional, adquiridos con recursos del Plan de Fortalecimiento de la Institución. Con estos botes se renovaron, complementaron y activaron nuevos Elementos de Combate Fluvial, alcanzado un total de 28 Unidades<sup>52</sup>.

---

<sup>50</sup> Ibid., p. 1.

<sup>51</sup> Ibid., p. 2.

<sup>52</sup> Ibid., p. 2.

En agosto de 1999, se creó la Brigada Fluvial de Infantería de Marina con apoyo de los EU<sup>53</sup>, la cual a partir de ese momento se responsabilizó por toda la organización y control de todas las Unidades Fluviales del País. Debido al crecimiento de este componente, actualmente el control fluvial nacional está dividido en dos Brigadas Fluviales, la primera con sede en Bogotá y la segunda en Buenaventura.

Hoy, la acción de la Armada Nacional cubre más de 12.000 Km de ríos, tanto en el interior del país como en su frontera. Esta responsabilidad se mantiene actualmente en las dos Brigadas Fluviales de Infantería de Marina, las cuales están encargadas de las operaciones de vigilancia y control en la red fluvial navegable del país. Estas Brigadas Fluviales son el resultado de un proceso de evolución y desarrollo, tanto de las unidades destinadas para operar en los ríos, como de la doctrina y de los procedimientos de las operaciones fluviales llevados a cabo en el interior de la Institución. Adicionalmente, dentro de este crecimiento institucional, se debe resaltar el desarrollo tecnológico enfocado a la creación y mantenimiento de unidades fluviales por parte de COTECMAR, siendo éste, un factor fundamental para el logro de la consolidación de la seguridad en las principales arterias fluviales.

Además de la Armada Nacional, el Ministerio de Transporte es el principal organismo gubernamental responsable del desarrollo del ámbito fluvial, pues es el responsable directo, desde los campos político y administrativo, de su desarrollo y control. De ahí la importancia de hacer énfasis en la Ley 853 del 2003 por medio de la cual se busca fomentar y propiciar el desarrollo del transporte fluvial en Colombia y su integración con el sistema fluvial de Suramérica.

---

<sup>53</sup> ROMAN. Enrique. Análisis Histórico del Desarrollo Marítimo Colombiano. Taller editorial Fondo Rotatorio ARC. Bogotá. 2001, p. 583

De acuerdo con lo anterior, es evidente que Colombia, como muy pocos países en el mundo, ha generado una completa doctrina en torno al control fluvial, acorde con su problemática interna y con sus características geográficas. Además, es claro que el país cuenta con una unidad única en su tipo, dotada con personal altamente capacitado para el desarrollo de operaciones fluviales y con unidades a flote diseñadas específicamente para las condiciones hidrográficas de sus ríos.

#### 4.2 ROLES DE LA ARMADA NACIONAL EN EL ÁMBITO FLUVIAL

La Armada Nacional, como parte del cumplimiento de su misión institucional, ejerce de manera permanente el control de los ríos fronterizos, al hacer presencia allí con sus unidades fluviales. Esto mantiene, de forma reiterada, una influencia estratégica sobre los países vecinos al generar un alto poder militar de disuasión. Con ello se limita, en gran medida, cualquier intención de ejecutar algún tipo de acción ofensiva contra el país. El logro de este alto poder fluvial ha sido alcanzado gracias a la necesidad de cubrir el conflicto interno. Así se ha conseguido una alta cobertura sobre los ríos internos y fronterizos de carácter primario, secundario y terciario.

La capacidad disuasiva en el medio naval y fluvial colombiano se debe, en gran medida, a la continua participación de sus unidades en ejercicios combinados con marinas de diferentes países, en especial con la Armada de los Estados Unidos. Gracias a esto, se ha mantenido un alto entrenamiento y flexibilidad de las unidades navales y fluviales, y se han establecido alianzas permanentes que tienen suma importancia en el contexto internacional.

Ante la agudizada de las hipótesis de conflictos de Colombia, y frente a los obstáculos que le impone la actual confrontación interna al país, la capacidad

militar de proyección del poder naval cobra un papel preponderante; pues de ella depende el control del mar y de los ríos para la adecuada defensa y protección de los intereses nacionales.

De acuerdo con todo lo anterior, es indudable que hasta la fecha, la Armada Nacional ha ejercido de manera adecuada sus obligaciones de defensa y seguridad nacional. Sin embargo, es necesario precisar que ésta enfrenta limitaciones de fuerza que requieren ser atendidas por los sectores político y económico, con el fin de aumentar su capacidad de acción y lograr mayor efectividad al enfrentar a sus antagonistas.

Es así que, ante el alto riesgo que corre la soberanía y del territorio insular y peninsular colombiano, se hace imprescindible mejorar la capacidad de acción y reacción naval, a partir de la implementación de medios estratégicos altamente disuasivos, orientados al desarrollo de una flota lo suficientemente equilibrada que represente un alto riesgo para los potenciales enemigos de la nación. De igual manera, es necesario contar con mejores medios para proyectar el poder naval sobre tierra, de manera que sea posible aprovechar la alta capacidad profesional que ha desarrollado la Infantería de Marina, como respuesta al conflicto interno colombiano, con lo cual aumentaría sustancialmente la capacidad de disuasión de la Armada.

#### 4.2.1 Planteamiento acerca de los futuros roles de la Armada Nacional, en términos fluviales

Para la definición de los roles que debe asumir la Armada Nacional; en el ambiente fluvial, se debe entender el carácter trinitario que asumen las armadas de acuerdo con sus roles y con los cuales cumplen sus objetivos en lo militar, lo

diplomático, el control y fiscalización. Así mismo se deben considerar las ventajas que muestran los buques de guerra por el hecho de existir, las cuales se consolidan en su *versatilidad, gradualidad, movilidad, capacidad de proyección, potencial de accesibilidad, simbolismo y capacidad de permanecer*<sup>54</sup>, factores que demuestran igual importancia para el control fluvial.

Figura No 3 - Roles de una Marina de Guerra



Fuente: Almirante SOTO, Mauricio. El Poder Naval y su Desarrollo en Colombia, En: XII SEMINARIO DE PODER NAVAL (1:2006: Bogotá) Conferencia Introductoria.

De igual forma, la planificación del nuevo rol que deberá asumir la Armada Nacional debe estar en concordancia con los lineamientos Estratégicos del Gobierno Nacional y del Comando General. Así, es fundamental considerar las amenazas internas y externas actuales, la proyección institucional y la proyección de nuevas amenazas. Como fundamento de esta planeación (a corto plazo), se

<sup>54</sup> MEDINA, Adolfo. Cartilla de Estrategia Marítima. Escuela Superior de Guerra. Bogotá:1996,p. 102

deberá atender al *Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010*, “*Estado Comunitario: desarrollo para todos*”. En dicho plan, el Gobierno Nacional formula como uno de sus objetivos primordiales la *Política de consolidación de seguridad democrática*, estructurada con el compromiso activo de las Fuerzas Militares y la Policía Nacional<sup>55</sup>. Sobre ella, se ha proyectado toda la Estrategia Militar, en común acuerdo con el resto de los organismos de seguridad de la nación.

En el marco de esta orientación estratégica y bajo el mandato constitucional, es necesario revisar y actualizar los roles y funciones que deberán cumplir las Fuerzas Armadas. Esto, con el propósito de maximizar el empleo de los medios y recursos de los que dispone, para atender la agresión narco-terrorista que vive el país<sup>56</sup>. Para definir los roles es pertinente considerar la definición de los problemas, su solución y las tareas específicas.

En congruencia al desarrollo de estos roles, los Comandos Conjuntos corresponderán, en un futuro cercano, a la forma de conducción de las operaciones en todo el país. En la actualidad, ya hay proyectados cinco Comandos Conjuntos, y estos deberán cubrir todo el territorio nacional. Como parte de esta nueva concepción operacional, se deberán complementar y entrelazar las tres fuerzas militares, por lo cual, la definición del rol que a cada una le corresponderá aplicar, se convierte en una tarea de primer orden.

Otro aspecto importante a tener en cuenta es la proyección institucional individual, por lo cual se deberán considerar los roles propio de la marina de guerra. La Armada Nacional se proyecta a mediano y largo plazo involucrando los componentes naval, fluvial y terrestre; con la visión de lograr consolidar la paz

---

<sup>55</sup> COLOMBIA. COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES. Guía de planeamiento estratégico 2010. Bogotá: 2006. p.11.

<sup>56</sup> COLOMBIA. COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES. Directiva Permanente Nr. 003/2008 Difusión y Aplicación Tareas y Roles Fuerzas Militares.

para el 2019, habiendo incorporado el territorio marítimo al desarrollo del país y fortaleciendo la Autoridad Marítima y el CCO con una Ley del mar.

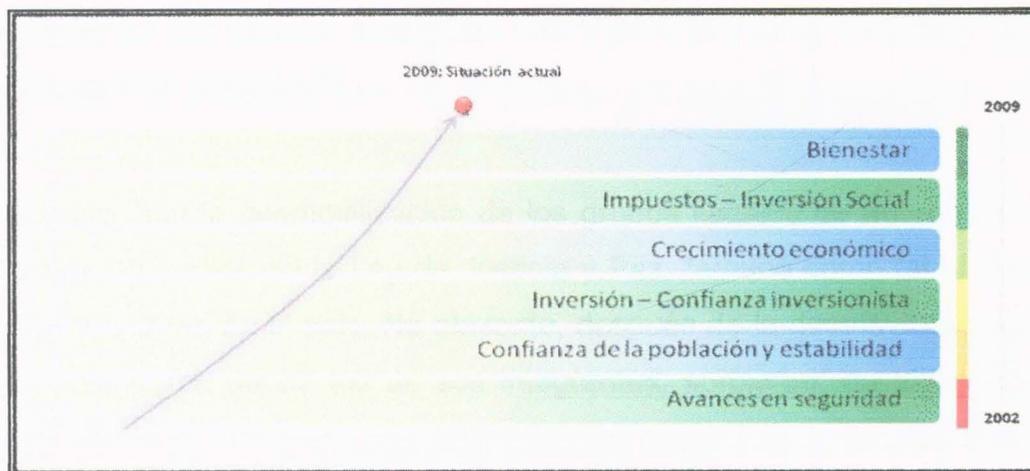
Actualmente, las capacidades fluviales en la Infantería de Marina superan las capacidades terrestres, situación debida a la evolución de la amenaza narcoterrorista. Como respuesta a esto, y considerado las nuevas amenazas externas, se proyecta la evolución de las capacidades anfibas y de defensa de costa, para lograr contrarrestar cualquier ofensiva estratégica o táctica. Así, es importante evaluar el crecimiento o decrecimiento de las capacidades fluviales de la Armada Nacional, sobre quien deberá recaer el control fluvial interno y de fronteras.

#### 4.3 CONDICIÓN ACTUAL DE SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL

Es importante determinar las actuales condiciones de seguridad y defensa de la nación para establecer cuál será la evolución de las mismas a mediano y largo plazo. A partir del 2002, se modificó la concepción estratégica con la que se hacía frente a las amenazas, hasta entonces, los grupos narcoterroristas de las FARC, ELN, Autodefensas Unidas de Colombia y todos los carteles dedicados al negocio ilícito del narcotráfico, intimidaban y/o violentaban a gran parte del territorio nacional y sus pobladores.

A partir de ese momento, y de acuerdo con la Política de Defensa y Seguridad Democrática puesta en marcha por el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Pública, la recuperación del control del Estado sobre el territorio nacional se convirtió en el principal objetivo estratégico del actual gobierno y particularmente se propuso dismantelar las actividades ilegales de los grupos armados y narcotraficantes.

Figura No 4 – Curva de Transformación del País



Fuente: COLOMBIA. COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES. Parentación Salto Estratégico Concepto General de Campaña – 2009

Al término de la primera administración del presidente Álvaro Uribe Vélez, y en los dos primeros años de su segunda administración, los resultados de tal estrategia fueron contundentes. La percepción de seguridad en los colombianos había mejorado ostensiblemente y con ella, la confianza inversionista y el progreso social. En general, en gran parte del territorio, se habían logrado establecer zonas muy seguras<sup>57</sup>, sobre las cuales aún se mantiene una seguridad y control permanente. De igual forma, se continúan asestando grandes golpes estratégicos a estas organizaciones narcoterroristas, ejecutadas a través de operaciones conjuntas contundentes basadas principalmente en la inteligencia.

Sin embargo, como ocurre en todo proceso dinámico, muchas cosas comenzaron a cambiar: las amenazas se comenzaron a adaptar a las nuevas circunstancias, y se hizo necesario continuar con otros énfasis y bajo distintos parámetros de

acción. Los nuevos factores de presión, tales como la guerra política, el momento político, la incidencia internacional y la evolución misma de la amenaza, se convirtieron en los nuevos elementos desestabilizadores que atentan contra la consolidación de la nación<sup>58</sup>.

Por ejemplo, con la desmovilización de los grupos ilegales de autodefensas y el inicio de la aplicación de la Ley de Justicia y Paz, terminó como tal el fenómeno del paramilitarismo en el país. No obstante, después de la desmovilización de sus líderes y de cerca de 32 mil de sus integrantes, surgieron, en algunas de sus antiguas zonas de influencia, bandas criminales al servicio del narcotráfico contra las cuales se requirió de una nueva estrategia.

Las Farc, por su parte, se rindieron a la evidencia de que no podían desarrollar una guerra de movimientos y fueron forzadas a retroceder a la fase de guerra de guerrillas, con emboscadas esporádicas, rápidas huidas y acciones terroristas. Los narcotraficantes, quienes también se transformaron para resistir a la ambiciosa estrategia antinarcóticos del Gobierno y de la Fuerza Pública, pasaron de sembrar grandes extensiones de cultivos ilícitos a pequeñas parcelas en sitios de difícil acceso, camufladas con cultivos legales<sup>59</sup>. Además, este grupo terrorista, debido al asedio de la Fuerza Pública, tuvo que desplazarse hacia las fronteras recibiendo el apoyo de gobiernos vecinos afectos a su filosofía, lo cual ha generado graves tensiones vecinales. En general, las Farc se mantienen bajo un esquema de fuerzas dispersas con capacidad terrorista, en el marco clásico de la guerra de guerrillas<sup>60</sup>.

---

<sup>57</sup> COLOMBIA. MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. Salto Estratégico [presentación], Bogotá, ESDEGUE 2009, [diapositiva 9]

<sup>58</sup> Ibid., [diapositiva 4]

<sup>59</sup> COLOMBIA. MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. Política de Consolidación de la Seguridad Democrática. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia, 2007. p. 9.

<sup>60</sup> COLOMBIA. COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES. Guía de planeamiento estratégico 2010. Bogotá: 2006. p.11.

## 4.4 AMENAZAS

A continuación, se establecen las amenazas de seguridad y defensa nacional actuales, y las que posiblemente se podrán presentar en las áreas de influencia fluvial del país, de manera particular en los canales de interconexión fluvial planteados en la investigación.

Antes de determinar cuáles son dichas amenazas, es preciso partir de su definición. Una amenaza "corresponde a las acciones reales o percibidas provocadas, consciente o inconscientemente, por un eventual adversario, a quien se le supone con cierto fundamento la intención y la capacidad para afectar negativamente intereses propios"<sup>61</sup>. De acuerdo con esto, se hace necesario evaluar todas las interferencias, tanto internas como externas, generadas por individuos particulares o por cualquier tipo de organización o Estado, que intenten producir condiciones que modifiquen el normal desarrollo de la sociedad y en general de la Nación.

### 4.4.1 Amenazas vigentes contra la Seguridad y Defensa Nacional

Considerando las actuales condiciones del país, en materia de seguridad, y su evolución en el tiempo, evolución que ha generado cambios tanto en el contexto interno como en el externo, el Comando General de las Fuerzas Militares, por intermedio de su Directiva Permanente No 003/2008, Difusión y Aplicación Tareas y Roles Fuerzas Militares, ha establecido de forma concreta las amenazas vigentes, a saber:

---

<sup>61</sup> CHILE. Libro de la Defensa Nacional de Chile - Parte II: Escenarios de la Defensa [en línea], disponible en: <http://www.resdal.org/Archivo/defc-glosario.htm>., [citado el: 10 de agosto de 2009].

*“De acuerdo con lo establecido en la Política de Defensa y Seguridad Democrática, la seguridad de los ciudadanos, de la democracia y de los intereses vitales de la Nación, como lo establece la Constitución Política, está hoy expuesta a una serie de graves amenazas, no solamente de tipo convencional sino ante todo de carácter asimétrico, derivadas del narcotráfico, el terrorismo, la criminalidad organizada y transnacional, la delincuencia común y otros graves factores como la corrupción, todo lo cual afecta sensiblemente tanto la Defensa y Seguridad nacional y del Estado, como la seguridad, la convivencia y la armonía social”<sup>62</sup>.*

Las consideraciones contenidas en la Directiva con relación a las actuales amenazas que tiene Colombia en los ámbitos interno y externo, muestran la evolución de factores que logran mantener un potencial de riesgo y limitan los intereses nacionales. A continuación se enumeran las amenazas actuales y proyectadas consideradas por las Fuerzas Militares en esta Directiva Permanente:

1) Afectan la defensa y seguridad nacional y del Estado (FF.MM):

1. Las organizaciones narcoterroristas
2. La alteración del balance militar
3. La alteración del orden interno de alcance estratégico
4. La suplantación del ejercicio de la autoridad del Estado
5. La pérdida del control territorial

2) Afectan la seguridad democrática (fuerza pública):

- a. El terrorismo
- b. El negocio de las drogas ilícitas

---

<sup>62</sup> COLOMBIA. COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES. Directiva Permanente Nr. 003/2008 Difusión y Aplicación Tareas y Roles Fuerzas Militares, Anexo “C”. Bogotá, 2008. p. 1

- c. Las finanzas ilícitas
- d. El tráfico de armas, municiones y explosivos
- e. El secuestro y la extorsión
- f. El homicidio<sup>63</sup>

#### 4.4.2 Apreciaciones de amenazas generadas por el desarrollo de los corredores fluviales Atrato, Putumayo y Magdalena

En este numeral, se debe considerar el avance de la política de consolidación, sobre la cual se logrará un nuevo orden nacional completamente diferente, con la persistencia de algunos de los riesgos actuales, pero bajo unas condiciones diferentes. Dentro de la proyección y el desarrollo de los proyectos expuestos anteriormente, se deben plantear nuevas amenazas, producto de nuevos intereses nacionales y de otros Estados que tendrán que ser protegidos de posibles interferencias. A continuación, se plantean dentro de los tres ejes fluviales algunas condiciones especiales que podrían generarse dentro del cambio proyectado:

Con respecto al río Putumayo y su proyecto de canal con Brasil, es necesario contemplar los objetivos nacionales de ese país, pues difieren de las concepciones económicas y políticas de Colombia. A continuación, se presenta un breve análisis de la situación actual de la República Federativa del Brasil, y la implicación que tendría el desarrollo conjunto de un canal fluvial con esta nación.

---

<sup>63</sup> Ibid., p. 1.

Hoy Brasil cuenta con buenas condiciones de crecimiento y desarrollo integral, posición alcanzada en gran parte por las oportunidades y recursos brindados por su extenso territorio (más 8,5 millones km<sup>2</sup>) y, en especial, por su inmenso espacio amazónico. Por otra parte, Brasil se posiciona como un actor influyente en el contexto internacional y se proyecta como una de las potencias emergentes de este nuevo siglo. Esta situación es el resultado de su proyección en los últimos cincuenta años haciendo de su economía una de las más prósperas y estables de América Latina. A esto se suma su crecimiento tecnológico, y su capacidad militar, particularmente desarrollada en el campo nuclear. Sin embargo, dentro de este entorno tan positivo, Brasil tiene una gran limitación geopolítica al no tener acceso directo al Océano Pacífico, sobre todo, cuando el comercio y las relaciones internacionales se direccionan cada día más hacia el hemisferio oriental.

Esta adversa circunstancia ha hecho que Brasil diseñe una política con la cual pueda establecer ciertos acuerdos que le permitan alcanzar la salida al Océano Pacífico. Para ello ha tomado como principal medio de proyección el río Amazonas. Así, por ejemplo (como se explicó en un numeral anterior), con Colombia tiene contemplada la construcción de un corredor intermodal.

Para Colombia es de vital importancia generar este tipo de proyectos de integración, pero se requiere una evaluación más profunda que no sólo atienda al contexto económico, sino que analice los riesgos que en el futuro puedan afectar su soberanía. Por esto, se deben tener en cuenta los rasgos históricos de la política de seguridad brasileña y el manejo de sus intereses. A continuación, se indicarán algunos aspectos en los cuales se puede observar la actitud estratégica de esa nación, con el fin de prever las posibles acciones, por parte de Colombia, para desarrollar estos proyectos sin dar lugar a amenazas contra la integridad territorial y la soberanía nacional.

En primer lugar, se debe considerar el concepto del *utis possidetis de facto*, sobre el cual Brasil ha determinado sus fronteras y donde se deja clara su posición dominante, la cual ya fue aplicada en la determinación final de límites con Colombia. En segundo lugar, es conveniente tener en cuenta la *Ley 11.631 del 07 de diciembre de 2007*, por la cual, en uno de sus artículos se advierte a los países vecinos que la República de Brasil podrá adoptar medidas defensivas en el caso de sentirse agredida, incluso cuando se trate de intereses asentados fuera del territorio brasileño. Y en tercer lugar, se deben observar las manifestaciones de soberanía brasileña desde donde se asume la totalidad de la Amazonía como asunto de su exclusiva competencia.

Las anteriores anotaciones obligan a considerar con cautela la conveniencia de suscribir este tipo de acuerdos, más aún cuando las condiciones económicas y militares entre las dos naciones son tan diferentes. De llevarse a cabo estos proyectos con financiamiento mayoritario por parte del Brasil, se podrían generar en el futuro riesgos para los intereses de la soberanía nacional. Es fundamental que dentro de las condiciones de negociación queden claros los aspectos de seguridad nacional, y que las inversiones que se ejecuten sean proporcionales entre los dos Estados. Estos proyectos en el futuro, serán un factor fundamental para el desarrollo y progreso nacional, pero deberán estar protegidos por un poder militar disuasivo que evite cualquier agresión o intensión de dominación extranjera.

Los aspectos de seguridad generados por el desarrollo de los proyectos en el río Atrato y, en general, en la costa Pacífica colombiana, que deberán ser considerados en el futuro, contemplan principalmente la consolidación de este territorio y el logro del desarrollo social de la región. Establecer a mediano plazo la comunicación del Mar Caribe con el Pacífico, a través de Colombia, por medio de la ejecución de proyectos a gran escala, puede implicar nuevos riesgos para la nación, tanto de carácter interno como externo.

Los riesgos internos de seguridad contemplados en esta zona tan compleja y sobre la cual se generan tantos intereses particulares, muy seguramente darán continuidad a las amenazas actuales que generan el narcotráfico, el terrorismo y la delincuencia común, manejada por las bandas emergentes tanto de las autodefensas, como de los grupos guerrilleros derrotados.

Figura No 5 – Amenazas Futuras - Armada Nacional



Fuente: Almirante BARRERA, Guillermo. ARMADA NACIONAL PRESENTE Y FUTURO, Cátedra Institucional Alumnos ESDEGUE por el señor COARC, 08 de julio de 2009.

Por otra parte, se deben contemplar otro tipo de amenazas de carácter global dentro del medio marítimo y de transporte mundial, entre los cuales, de acuerdo con el planteamiento de la presente investigación, se describen los siguientes: “el aumento de transporte de mercancías peligrosas (armas y explosivos), la trata de personas e inmigrantes, la contaminación del medio marino y fluvial, las acciones terroristas dentro del tránsito de mercancías o de buques en los canales

nacionales, la piratería y hurto de mercancía”<sup>64</sup>. Es posible decir, sin temor a dudas, que las anteriores actividades ilícitas son las que más se valen del ámbito fluvial de los canales de interconexión.

Las consideraciones de seguridad del río Magdalena son las más comunes y asentadas a la realidad actual del país, ya que sobre esta vía fluvial existe un mayor control y manejo por la Armada Nacional y de los diferentes entes de seguridad. Por consiguiente, las medidas que se planeen en el futuro para afrontar los nuevos riesgos, se deberán concentrar en las acciones delincuenciales contra el tráfico fluvial, tales como el hurto, el secuestro y el transporte de sustancias psicotrópicas.

---

<sup>64</sup> CAMACHO, Gustavo. Estrategia Marítima para el mejoramiento del Sistema de Protección Marítima como factor diferenciador para la Competitividad Nacional. Bogotá. 2006, 85 p. Trabajo de Fuerza. Escuela Superior de Guerra de Colombia.

## 5. GENERALIDADES TEÓRICAS PARA LA CREACIÓN DE UNA ESTRATEGIA

Considerar el planteamiento de una estrategia, cualquiera que sea, requiere la evaluación de múltiples factores que la complementen. Por lo cual, es adecuado para el diseño de una estrategia de carácter nacional la definición de los conceptos más relevantes, tanto para el planeamiento estratégico del desarrollo y la seguridad nacional, como el planeamiento estratégico de carácter particular. Para esta estrategia, se considerará, en primer lugar, los niveles de la estrategia nacional, fundamentalmente, el factor militar con todos sus escalones. Por otra parte, para el ámbito fluvial, se deben tratar los conceptos de la estrategia marítima y sus componentes.

Para comenzar con la descripción teórica y el planteamiento de una estrategia, se debe contemplar la visión, como factor que proyecta en el tiempo los sueños hacia una realidad, “la palabra visión evoca imágenes sobrenaturales, apariciones, profecías y revelaciones, y a los visionarios los sitúan en el panorama social al lado de los locos”<sup>65</sup>, por lo cual, el diseño de la estrategia para el desarrollo fluvial requiere de la imaginación de nuevas oportunidades entrelazadas con las características naturales a ser explotadas; “la necesidad de contar con una visión común y un sentido de trabajo en equipo”<sup>66</sup>.

---

<sup>65</sup> SALLENAVE, Jean P. La Gerencia Integral. Bogotá. Norma. 1994, p.183.

## 5.1 DEFINICIÓN DE ESTRATEGIA

Definir Estrategia de manera general, involucra diferentes conceptos y se enfoca a cualquier campo particular de acuerdo con su necesidad. En su origen etimológico no se encuentra claro cuál fue realmente su definición; algunos indican que su “raíz griega significa jefe o general, otros argumentan que significa ardid o treta”<sup>67</sup>, pero su campo de aplicación inicial correspondió al manejo de la guerra y cómo los hombres utilizaban las armas para ganar la batalla. Para Clausewitz, Estrategia es el “uso de los enfrentamientos para el propósito de la guerra”<sup>68</sup>. Sin embargo, la definición más actual y ampliamente expuesta en el ámbito castrense la especifica Raúl Castex en los siguientes términos: “la ciencia de la guerra que identifica los objetivos, esboza los planes, sincroniza la secuencia de las campañas y determina la marcha de las operaciones militares; en otras palabras, es la ciencia de los generales”<sup>69</sup>.

A partir de esta definición global, se pretende considerar los diferentes enfoques, tanto de la estrategia militar, como de la empresarial; las cuales nos se separan en sus conceptos y sus objetivos, todo esto, para lograr presentar el patrón más acertado que las integre y nos conduzca al logro esperado. La anterior consideración, muestra que seguido del establecimiento de una estrategia, se encuentra la *planeación estratégica*, la cual “diseña el camino de lo que será la organización, la dirección que tendrá, la posición que pretende ocupar y las capacidades que necesita desarrollar para lograr este objetivo”<sup>70</sup>.

---

<sup>66</sup> GOODSTEIN, Leonard D. Planeación estratégica aplicada. Mc Graw Hill. Bogotá. 1998, p. 48

<sup>67</sup> MEDINA, Neil Adolfo. Cartilla de Estrategia Marítima. Escuela Superior de Guerra. Bogotá: 2006. p. 21.

<sup>68</sup> Ibid., p. 21

<sup>69</sup> CASTEX, Raúl, Almirante. Teorías Estratégicas. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval. Tomo I. p. 14

## 5.2 ESTRATEGIA NACIONAL

Para trabajar en una estrategia que desarrolle el medio fluvial colombiano, se debe partir desde el más alto nivel de la planeación nacional. En la organización de un Estado, se encuentran los diferentes componentes que lo conforman, los cuales deben armonizar conjuntamente dentro de un plan de Estado. Aquí es necesario anotar que la Seguridad Nacional es fundamental para lograr el bienestar general y se discurre como “aquél fin en el cual los intereses de la nación se hallan a cubierto de interferencias y perturbaciones substanciales<sup>71</sup>”. Entre tanto, Defensa Nacional se resume “como el medio para mantener esta situación”<sup>72</sup>. Pero fundamentalmente, se debe entender que el Poder Nacional es una “capacidad para alcanzar los objetivos nacionales”<sup>73</sup>, el cual es manejado exclusivamente por el Jefe de Estado.

Estos aspectos definen que para lograr concebir cualquier estrategia que intente amalgamar desarrollo y seguridad nacional, requiere la decisión exclusiva del máximo director político de la nación, para que se pueda proyectar y llevar a la realidad. Para el manejo estructural del Poder Nacional “los medios encargados de actuar en la seguridad nacional, se agruparon en cuatro campos del poder”<sup>74</sup> y es sobre éstos que se proyectará la estrategia para el desarrollo fluvial:

- Campo político.
- Campo sicosocial.
- Campo económico.
- Campo militar.

---

<sup>70</sup> COLOMBIA. Departamento Administrativo de Bienestar Social del Distrito - Universidad de la Sabana. Habilidades Gerenciales. Bogotá. 2003, p. 18.

<sup>71</sup> COLOMBIA. COMANDO GENERAL DE LA FUERZAS MILITARES. Manual de Defensa y Seguridad Nacional 3-43, primera edición. imprenta y publicaciones de la Fuerzas Militares: 1996. p. 21

<sup>72</sup> Ibid., p. 25

<sup>73</sup> Ibid., p. 51

Partiendo de la Estrategia Nacional, la cual es de orden constitucional y legal<sup>75</sup>, se procede a explicar como el Estado concibe el planeamiento para la Defensa Nacional, el cual se divide en cinco fases, así:

- 1) **Apreciación Político Estratégica Nacional (A.P.E.N.)** – identificados los objetivos nacionales permanentes y actuales, se hace un estudio de la situación nacional en el orden interno y externo, para definir los problemas de defensa, determinar las hipótesis de conflicto y de guerra y buscar soluciones específicas para cada caso.
- 2) **Formulación del Concepto Estratégico Nacional (C.E.N.)** – se concreta y sintetiza la formulación de la política de seguridad en el concepto de estratégica nacional, que es el marco orientador como idea de maniobra del Presidente de la República.
- 3) **Emisión de las Directivas Gubernamentales (D.G.)** – se elaboran las directrices gubernamentales, que transmiten la decisión del conductor político a cada uno de los campos de poder.
- 4) **Elaboración de los planes y programas de los campos del poder** – en cada campo del poder nacional se desarrollan las directrices gubernamentales a través de las apreciaciones y planes correspondientes.
- 5) **Conciliación de los planes anteriores** – la coordinación efectuada por el Consejo Superior Nacional de los planes correspondientes a cada campo, constituyen el Plan de Seguridad Nacional.

---

<sup>74</sup> *Ibíd.*, p. 57

<sup>75</sup> COLOMBIA. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA, Artículo 342 – LEY 152 de 1994 [en línea], disponible en: <http://www.armada.mil.co/index.php?idcategoria=30162>, [citado el: 01 de octubre de 2009].

### 5.3 ESTRATEGIA MILITAR GENERAL

A este nivel, se establecen unos objetivos que deben ser alcanzados mediante el empleo de las Fuerzas Militares, siendo el conductor del Teatro de la Guerra el Comandante General de las Fuerzas Militares, quien dirige a los comandantes de los teatros de operaciones, apoyado del Estado Mayor Conjunto y los Comandantes de las Fuerzas. En un escalón inferior, se encuentra la Estrategia Militar Operativa, siendo el nivel intermedio entre la Estrategia Militar y la táctica, encargándose del planeamiento y conducción de la campaña para alcanzar metas estratégicas dentro de un teatro de guerra<sup>76</sup>.

### 5.4 ESTRATEGIA MARITIMA

Para continuar con el desarrollo de los objetivos considerados en el proyecto y principalmente para la definición de una estrategia acorde con las condiciones de seguridad en el medio fluvial, se analiza el concepto de Estrategia Marítima y sus componentes, para lograr proponer dentro del entorno marítimo y fluvial una estrategia acorde al ámbito fluvial. "La Estrategia Marítima es parte de la estrategia nacional, que trata de la creación, mantenimiento y empleo del Poder Marítimo del Estado, para promover y proteger sus Intereses Marítimos"<sup>77</sup>. Dentro de esta definición se deben considerar sus elementos y de forma principal, el Poder Naval, por ser el componente militar destinado a la protección de los

---

<sup>76</sup> CAMACHO, Gustavo. Estrategia Marítima para el mejoramiento del Sistema de Protección Marítima como factor diferenciador para la Competitividad Nacional. Bogotá. 2006, 37 p. Trabajo de Fuerza. Escuela Superior de Guerra de Colombia.

<sup>77</sup> MEDINA, Adolfo. (2006) Cartilla de Estrategia Marítima. Escuela Superior de Guerra. Bogotá. 2006.p. 124.

Intereses Marítimos y el cual está constituido por la fuerza y la posición estratégica manteniendo su unidad a través de la voluntad estratégica.

De igual manera, para determinar una estrategia de desarrollo nacional sobre el medio fluvial, se requiere conocerlo, entenderlo y estudiar las posibilidades que puede brindar. Este medio comparte conceptos tanto del ámbito terrestre como del marítimo, ya que un río como medio acuático, se mezcla directamente en un territorio generándole características especiales. A continuación se define el medio fluvial como un área fluvial y/o ribereña interna o fluvio marina (zona de intercambio o mezcla de aguas marinas y fluviales), caracterizada por vías limitadas de comunicación terrestre, mar extenso o vías fluviales internas limitadas, que provee rutas naturales de transporte y comunicación<sup>78</sup>. De este concepto, se puede indicar que el principal objetivo del espacio fluvial es el de servir como medio integrador principal para sus pobladores, en particular, para los tres ríos estudiados en la investigación, a partir de los cuales se puede afirmar que sus características de posición en la geografía colombiana los configuran como canales de vital importancia y se podrían constituir como Líneas de Comunicación Marítimas o Fluviales Vitales de Superficie en el contexto que encerrarían condiciones fundamentales para la economía y seguridad nacional.

Por su parte, considerar las amenazas en el ambiente fluvial colombiano y determinar cómo se contrarrestan, constituye el fundamento de la generación de la doctrina de operaciones fluviales, la cual, en la actualidad es definida como las operaciones que se “desarrollan en los ríos y áreas ribereñas por fuerzas de Infantería Marina o fuerzas conjuntas con el propósito de asegurar y mantener el dominio y el control de estas, su explotación como vías de comunicación, negándole simultáneamente su uso al enemigo y contribuyendo al ejercicio de la

---

<sup>78</sup> COLOMBIA. ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA. Manual Operaciones Fluviales CEM. Bogotá: 2009, p. 9

soberanía en las áreas fronterizas<sup>79</sup>, definición generada por un proceso de aprendizaje propio en las condiciones operacionales de un medio natural especial, como lo es el ambiente fluvial colombiano, con unas especificaciones particulares de localización y cubrimiento, bajo unas amenazas asimétricas, que en su gran mayoría dominaban la posición, tenían respaldo de la población y contaban con recursos producto de su acción delincinencial y en especial del narcotráfico.

## 5.5 OTROS CONCEPTOS PARA EL DISEÑO DE ESTRATEGIAS

En forma práctica y bajo un entorno empresarial, una estrategia es el patrón o plan que integra las principales metas y políticas de una organización y, a la vez, establece la secuencia coherente de las acciones a realizar<sup>80</sup>. Al Observar el siguiente esquema, se puede considerar que la integración de las concepciones de diseño de estrategias contempla factores que comparten su esencia y se enfocan de acuerdo con el tipo de organización y lo que se desea. La planificación de una estrategia se puede plantear de forma general en cinco puntos, así:

- I. Establecimiento de la Misión
  - A. Definición del negocio
  - B. Objetivos a largo plazo
- II. Revisión del Ambiente Externo
  - A. Ambiente Industrial
  - B. Macro Ambiente
  - C. Evaluación de oportunidades y amenazas
- III. Revisión del Ambiente Interno
  - A. Análisis de la cadena de valores

---

<sup>79</sup> Ibid., p. 226

- B. Análisis financiero
- C. Evaluación de fuerzas y debilidades
- IV. Definición de la Estrategia Empresarial
- V. Programas Integrados<sup>81</sup>.

Desde el concepto de planeación estratégica, el propósito buscado corresponderá en asegurar la eficacia y el crecimiento a largo plazo, bajo unas condiciones de incertidumbre y riesgo para la toma de decisiones<sup>82</sup>, para lo cual se pueden considerar cinco etapas para el desarrollo de este proceso:

- 1) Filosofía institucional: en esta etapa se desarrolla la visión y la misión, las creencias, principios y valores.
- 2) Diagnóstico estratégico: se determinan las necesidades y expectativas y se lleva a cabo el análisis externo e interno (análisis DOFA).
- 3) Identificación de áreas y metas estratégicas: se estudian las opciones de la institución para aprovechar las oportunidades, manejar las amenazas, optimizar sus fortalezas y mejorar sus debilidades.
- 4) Estrategias claves, planes de acción y presupuesto: se determinan las acciones con las que se logrará lo propuesto.
- 5) Divulgación del plan estratégico: para que la planeación tenga éxito se necesita que toda la organización la conozca y la comparta<sup>83</sup>.

---

<sup>80</sup> MINTZBERG, Henry, QUINN James y VOYER John. El proceso estratégico. Conceptos, contextos y casos. Mexico: Prentice - Hall, Inc A Simon & Schuster Company. 1997, p. 7

<sup>81</sup> Ibid., p. 59

<sup>82</sup> COLOMBIA. Departamento Administrativo de Bienestar Social del Distrito - Universidad de la Sabana. Habilidades Gerenciales. Bogotá. 2003, p. 23.

<sup>83</sup> Ibid., p. 24.

Al observar tanto los procesos de planeación para la Defensa Nacional, como los observados en el ámbito empresarial, se encuentra, que las características principales para el diseño de cualquier estrategia o de un planeamiento estratégico coinciden en sus elementos constitutivos.

- 1) Misión u objetivo general y objetivos específicos, parciales o intermedios.
- 2) Matriz DOFA; Ámbito interno: Fortalezas y Debilidades. Ámbito externo: Oportunidades y Amenazas.
- 3) Alternativas para enfrentar las amenazas, concepto estratégico o definición de estrategias, que consiste en definir el curso de acción de la organización para alcanzar los objetivos y determinar el modo en que se administrarán los recursos<sup>84</sup>.

El planteamiento de una estrategia nacional para el desarrollo fluvial colombiano, se considera un esquema que proyecta una intención, con una visión a largo plazo, la cual, conduzca al país a considerar y trabajar en consenso para la generación de posibilidades de crecimiento y en particular del medio fluvial y los canales de interconexión fluvial.

---

<sup>84</sup> CAMACHO, Gustavo. Estrategia Marítima para el mejoramiento del Sistema de Protección Marítima como factor diferenciador para la Competitividad Nacional. Bogotá. 2006, p. 58. Trabajo de Fuerza. Escuela Superior de Guerra de Colombia.

## 6. PROPUESTA DE ESTRATEGIA NACIONAL FLUVIAL

A continuación se plantea una estrategia para proyectar el desarrollo fluvial colombiano, enfocada principalmente en los tres canales fluviales de los ríos Atrato, Putumayo y Magdalena. Esta estrategia se soporta en la revisión de los conceptos e información contenida en los anteriores capítulos. A continuación se presenta la misión, visión y valores requeridos en el marco nacional, bajo los cuales se consolida la estrategia y desde donde se contemplan los factores que se deben analizar en los ambientes externos e internos. Finalmente se define la estrategia a través del establecimiento de objetivos planteados por niveles dirigidos a los diferentes campos del poder.

### 6.1 MISIÓN

Proyectar la ruta guía de orden con la cual se desarrollen los pasos adecuados para lograr el crecimiento y la competitividad de los corredores fluviales planteados y, en general, del medio fluvial colombiano, con el fin de que el Estado convierta a este medio en un elemento integrador y generador de grandes oportunidades, siendo coadyuvado por la Armada Nacional en el ámbito de la seguridad, a través de su experiencia y aporte creativo.

## 6.2 VISIÓN

Para el 2035 Colombia contará con unos canales fluviales altamente desarrollados que contribuyan a la competitividad del país en la región y al crecimiento y prosperidad en sus zonas de influencia. Los canales fluviales serán fundamentales para la conectividad colombiana y suramericana y tendrán altos estándares de seguridad que le permitan producir grandes ingresos para el país.

## 6.3 VALORES

Los valores que a continuación se proponen, son el fundamento para que la nación y el Estado intervengan en el proceso creativo del desarrollo fluvial colombiano:

- *Responsabilidad social:* Forjada sobre la base del compromiso nacional que genere un verdadero bienestar para las regiones con influencia fluvial.
- *Soberanía:* Como factor fundamental de cualquier decisión y sobre la cual no se tendrá discusión en caso de afectarse.
- *Preservación del medio ambiente:* Cualquier desarrollo fluvial a realizarse, tendrá como premisa la protección del medio ambiente y del ecosistema.
- *Desarrollo sostenible:* Como el logro de un crecimiento permanente y equilibrado, que asegure los recursos en el futuro.

- *Diplomacia*: Enfocada a lograr la persuasión de países vecinos para lograr un beneficio común con base en acuerdos que no afecten los intereses de terceros.
- *Corresponsabilidad*: Compartiendo entre Estados involucrados las responsabilidades para lograr la integración y la utilización del medio fluvial para el desarrollo conjunto.
- *Economía*: Entendida como el manejo adecuado de todos los recursos del Estado y de particulares, proyectados al desarrollo fluvial.

#### 6.4 PRINCIPIOS

- El desarrollo de los canales fluviales en Colombia tendrán como objetivo principal lograr el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de estas regiones.
- Generación, por parte del Estado, de una proyección del medio fluvial a través de planes concretos y garantizados.
- Las responsabilidades serán asumidas de forma compartida por todos los entes del Estado a escala nacional y regional, con la inclusión del sector privado y de la comunidad.
- La mantención de la Seguridad y Defensa Nacional se considerará un factor fundamental del desarrollo de los canales fluviales, tanto en el ámbito nacional, como en la integración suramericana.

## 6.5 ANÁLISIS DE FACTORES

A continuación se evalúan los diferentes factores que se integraron al presente trabajo y que sirven de insumo para lograr la misión concebida. Los planteamientos parten del análisis de oportunidades-amenazas (ambiente externo) y fortalezas-debilidades (ambiente interno), y se enfocan en los cuatro campos del poder; de ellos depende cualquier estrategia de orden nacional. Esta estrategia debe corresponder a las condiciones de seguridad que garanticen el libre crecimiento de la nación y, en particular, del medio fluvial. Por esto, y como parte del interés de esta investigación, se evalúan las amenazas actuales y futuras para los ríos Atrato, Putumayo y Magdalena, con el fin de establecer cuáles podrán ser los cursos de acción para neutralizarlas.

### 6.5.1 Análisis externo

Tabla No. 01 Análisis Ambiente Externo

DOFA	AMBIENTE EXTERNO	
	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
CAMPO POLÍTICO	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Integración suramericana a través de canales fluviales.</li><li>2. Posición geográfica privilegiada en el continente americano.</li><li>3. Fortalecimiento de las relaciones exteriores con países suramericanos.</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Interferencias externas sobre la política nacional con intención expansionista.</li><li>2. Países limitados por su posición y sin acceso directo al Pacífico.</li><li>3. Apoyo de países vecinos a las organizaciones narcoterroristas.</li><li>4. Países vecinos que se afectarían política y económicamente con el logro del desarrollo nacional y la</li></ol>

		<p>generación de canales fluviales o bioceánicos.</p> <p>5. Una vez se abran los canales de salida al Pacífico será difícil cerrarlos, lo cual podría convertirse en una presión.</p>
<b>CAMPO MILITAR</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alianzas estratégicas con países que atacan al terrorismo.</li> <li>2. Exportación de conocimientos militares y doctrina fluvial.</li> <li>3. Tecnología industrial y militar útil para brindar seguridad y defensa a los canales proyectados.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Amenazas países vecinos con incremento de sus capacidades bélicas que se muestran oponentes a las políticas de seguridad colombiana.</li> <li>2. Permanencia de la amenaza narcoterrorista, el secuestro, la extorción, entre otras.</li> <li>3. Nuevas interferencias para Colombia dentro del desarrollo del transporte fluvial a gran escala.</li> </ol>
<b>CAMPO SOCIAL</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Desarrollo de regiones lejanas y con altos índices de pobreza.</li> <li>2. Crecimiento urbanístico sobre ejes fluviales.</li> <li>3. Generación de infraestructura.</li> <li>4. Mejoramiento de la educación regular y proyección de la misma para el desarrollo del medio fluvial.</li> <li>5. Crecimiento del empleo.</li> <li>6. Nuevas oportunidades de empresa.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Influencia negativa de ONGs que buscan exclusivamente la obtención de recursos económicos.</li> <li>2. Destrucción de la biodiversidad y del ecosistema al generarse proyectos y crecimiento urbanístico.</li> <li>3. Crecimiento de problemas propios de la sociedad, tales como la prostitución y la delincuencia común.</li> <li>4. Afectación de la cultura propia de cada región.</li> </ol>

CAMPO ECONÓMICO	1.	Vías naturales para su explotación.	1.	Desplazamiento económico de pequeños productores.
	2.	Apertura de mercados.	2.	Absorción de mano de obra rural debido a nuevas oportunidades generadas en este medio.
	3.	Alianzas estratégicas por intereses económicos.		
	4.	Desarrollo económico de las regiones basado en los canales fluviales.		
	5.	Necesidad de países suramericanos de salir al Pacífico utilizando los canales fluviales colombianos.		
	6.	Limitación del canal de Panamá en su capacidad; producto del aumento de la necesidad de paso de buques de mayor tamaño.		
	7.	Ingreso a nuevos mercados.		

El ambiente externo deja entrever múltiples factores que aportan al desarrollo de una estrategia para lograr el desarrollo fluvial y proyectar los canales de interconexión fluvial. Se puede observar que la influencia del entorno regional marca unas condiciones un tanto negativas para lograr dichos avances, pero al mismo tiempo se muestra que la posición colombiana y sus capacidades naturales representan oportunidades para esos mismos países, circunstancia que puede moldearse para la orientación de los objetivos.

El medio ambiente y la conservación de los recursos se muestran como factores externos relevantes a la hora de diseñar la estrategia. La importancia de un desarrollo equilibrado y la protección de la diversidad biológica, dentro de la agenda internacional, juegan un papel estelar en esta época.

### 1.2.1 Análisis interno

Tabla No. 02 Análisis ambiente interno

DOFA	AMBIENTE INTERNO	
	FORTALEZAS	DEBILIDADES
<b>CAMPO POLÍTICO</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Esfuerzo permanente y sostenido del conductor político para eliminar los agentes generadores de violencia.</li> <li>2. Política de desarrollo de gobierno basadas en la competitividad.</li> <li>3. Inicio de una visión del país a largo plazo.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Falta de conciencia nacional sobre la importancia y oportunidades del medio fluvial.</li> <li>2. Zonas de bajo interés para el sector político.</li> <li>3. Dentro de los proyectos de desarrollo nacionales no es prioridad el medio fluvial.</li> <li>4. País atado a una visión continental, con poco interés sobre el mar y los ríos.</li> <li>5. Preferencia del transporte terrestre sobre los demás medios.</li> <li>6. Intereses políticos que mantienen el monopolio sobre el transporte terrestre.</li> </ol>
<b>CAMPO MILITAR</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alta experiencia del campo militar en el medio fluvial de carácter interno.</li> <li>2. Doctrina propia en este medio.</li> <li>3. Unidades altamente eficientes y adaptadas a los ríos colombianos.</li> <li>4. Tecnología militar propia.</li> <li>5. Operaciones conjuntas y coordinadas.</li> <li>6. Capacidad de operaciones especiales.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Por la gran extensión y difícil acceso no hay un cubrimiento permanente de todo los ríos principales.</li> <li>2. Medios y recursos limitados.</li> <li>3. Nuevas capacidades en armamento de ONTs.</li> <li>4. Capacidades estratégicas limitadas, sobretodo en frontera.</li> </ol>

<p style="text-align: center;"><b>CAMPO SOCIAL</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Poblaciones con deseos de explotar los canales fluviales para su beneficio.</li> <li>2. Crecimiento y desarrollo de las regiones de la cuenca del río Magdalena.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Baja inversión social en estas regiones.</li> <li>2. Departamentos con mayores índices de pobreza.</li> <li>3. Bajo cubrimiento en salud y educación sobre las poblaciones ribereñas.</li> <li>4. Desconocimiento de la protección del medio ambiente por parte de los pobladores.</li> <li>5. Destrucción del ambiente fluvial por el narcotráfico.</li> <li>6. Poco conocimiento de la importancia del medio fluvial por el común del pueblo colombiano.</li> </ol>
<p style="text-align: center;"><b>CAMPO ECONÓMICO</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. El transporte fluvial es el más económico para el transporte de carga.</li> <li>2. Incremento de trabajos y de proyectos sobre el río Magdalena para mejorar su navegabilidad.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Regiones con bajo nivel de generación de recursos propios.</li> <li>2. Poca explotación económica del medio fluvial en Colombia.</li> <li>3. Poca inversión privada en regiones lejanas.</li> <li>4. Mínima utilización del medio fluvial para el transporte de carga.</li> <li>5. No se explotan otras posibilidades económicas disponibles sobre estos ríos, como son el turismo, la pesca, los deportes náuticos, etc.</li> </ol>

### 6.5.3 Análisis de amenazas sobre los canales fluviales

A continuación se muestra una matriz que indica cuáles serían los posibles niveles de riesgo que se podrían generar en los ríos Atrato, Putumayo y Magdalena, al ser convertidos en canales de interconexión, teniendo en cuenta los riesgos internos y externos actuales y los planteados a futuro para este tipo de escenarios.

Tabla No. 03 Valoración amenazas a la defensa y seguridad

CANALES ANALIZADOS	ATRATO	PUTUMAYO	MAGDALENA
Afectan la defensa y seguridad nacional y del Estado (FF.MM):			
Las organizaciones narcoterroristas.	ALTA	ALTA	BAJA
La alteración del balance militar en la región.	MEDIO	ALTO	BAJO
La alteración del orden interno de alcance estratégico.	MEDIO	ALTO	BAJO
La suplantación del ejercicio de la autoridad del Estado.	MEDIO	MEDIO	MEDIO
La pérdida del control territorial por falta de cubrimiento.	MEDIO	MEDIO	BAJO

Tabla No. 04 Valoración amenazas a la Seguridad Democrática

CANALES ANALIZADOS	ATRATO	PUTUMAYO	MAGDALENA
Afectan la seguridad democrática (fuerza pública):			
El terrorismo	ALTO	ALTO	MEDIO
El negocio de sustancias psicotrópicas.	ALTO	ALTO	MEDIO
Las finanzas ilícitas	MEDIO	MEDIO	MEDIO
El tráfico de armas, municiones y explosivos.	MEDIO	ALTO	BAJO
El secuestro y la extorsión	BAJO	BAJO	BAJO
El homicidio.	BAJO	BAJO	BAJO

Tabla No. 05 Valoración amenazas proyectadas sobre canales fluviales

CANALES ANALIZADOS	ATRATO	PUTUMAYO	MAGDALENA
Amenazas proyectadas sobre canales fluviales desarrollados:			
Contrabando de Mercancías.	ALTO	ALTO	ALTO
Migración ilegal.	ALTO	MEDIA	BAJO
Hurto y robo de carga.	ALTO	ALTO	ALTO
Piratería contra buques.	ALTO	ALTO	BAJO
Ataques a embarcaciones.	ALTO	ALTO	MEDIO
Ingreso de enfermedades.	MEDIO	MEDIO	BAJO
Tránsito de mercancías peligrosas	MEDIO	MEDIO	MEDIO
Sabotaje y destrucción de infraestructura.	ALTO	ALTO	MEDIO
Trata de personas.	ALTO	MEDIO	BAJO
Trafico ilegal de especies naturales (flora y fauna).	ALTO	ALTO	BAJO
Trafico de armas y explosivos.	ALTO	ALTO	BAJO
Incremento de los niveles de contaminación de los ríos.	MEDIO	ALTO	BAJO

## 6.6 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

La consecución del crecimiento general de la nación concibe la decisión permanente del sector estatal y privado para afrontar retos y riesgos, sobre los cuales se puedan proyectar todos los campos y sectores nacionales. Pero adicionalmente se debe contar con unas condiciones de seguridad y estabilidad sostenibles a mediano y largo plazo, que permitan confianza para la inversión y el desarrollo social. Actualmente, Colombia está saliendo de un periodo oscuro, negativo e inseguro generado por múltiples aspectos sociales que afectaron profundamente a la nación y que en gran parte, fueron motivados por la ineficiencia del Estado.

El Gobierno actual, en cabeza del señor Presidente de la República Dr. Álvaro Uribe Vélez, ha consolidado un modelo que ha resultado altamente efectivo dentro del propósito de lograr desarticular las organizaciones narcoterroristas que azotan al país y que produce, seguidamente, el crecimiento nacional. A continuación, se muestra el *Círculo Virtuoso: Seguridad Prosperidad Social*, base fundamental de la estrategia nacional y sobre el cual se puede considerar viable el planteamiento de una estrategia para el desarrollo fluvial:

Figura 6 – El Círculo Virtuoso – Seguridad Prosperidad Social



Fuente. COLOMBIA. MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – Documento Política de Consolidación de la Seguridad Democrática 2008.

Partiendo de este método, la estrategia planteada considera el logro de una política de seguridad de Estado, perdurable en el tiempo y que continúe aportando a las políticas de desarrollo del gobierno de turno, generando finalmente, el bienestar social como fin primordial de todo Estado-nación. A partir de este esquema de seguridad y desarrollo, se procede a perfeccionar una estrategia que permita integrar a los ríos Atrato, Putumayo y Magdalena al crecimiento de Colombia y al desarrollo general del ambiente fluvial. En los siguientes numerales, se plantean los objetivos estratégicos para lograr la misión planteada.

#### 6.6.1 Impulso general a la visión del desarrollo fluvial colombiano

Considerar que Colombia mira su territorio como un sólo conjunto formado por su espacio terrestre y marítimo, aun hoy es una utopía, pero más lejana se encuentra la posibilidad de considerar a los ríos nacionales como un elemento de desarrollo primordial. Por lo tanto, esta estrategia debe iniciar con un trabajo adecuado que busque generar en los colombianos, y principalmente en la clase política un conocimiento acertado del medio fluvial y sus posibilidades. Este inicio, considera la creación de unos mecanismos que logren hacer realidad esa visión planteada, sirviendo de plataforma para desarrollar los siguientes pasos con el interés general de este propósito nacional.

Partiendo del conocimiento de los ríos y de las oportunidades que este medio brinda para lograr un desarrollo, a continuación se realiza el avance escalonado del primer objetivo, como elemento cimentador de una verdadera política del desarrollo fluvial colombiano.

- 1) Como primer responsable de los ríos en Colombia, se encuentra el Ministerio de Transporte y, en cabeza de su Ministro, le corresponde concretar las políticas de desarrollo para este medio. Por consiguiente, se

sugiere a este Ministerio, modificar la Ley 853 del 20 de noviembre de 2003, por medio de la cual se busca fomentar y propiciar el desarrollo del transporte fluvial en Colombia y su integración con el Sistema Fluvial de Suramérica.

Como parte de esta modificación, en primer lugar se deberá mejorar la asignación de responsabilidad a los diferentes ministerios, vinculándolos con tareas específicas que puedan contribuir con el desarrollo fluvial colombiano. En segundo lugar, es necesario determinar los proyectos de canales fluviales que deberán tenerse como prioridad a mediano y largo plazo, dictándose los parámetros de planeamiento y asignando los recursos que se requieran para su consecución.

- 2) El Gobierno Nacional deberá considerar cuál entidad será la responsable, a nivel nacional, del desarrollo e investigación del medio fluvial colombiano.

Esta entidad trabajaría con prioridad en el desarrollo de los canales fluviales internos, en el canal Bioceánico con base en el río Atrato y en los canales interoceánicos de corte multimodal. Así mismo, determinaría la viabilidad de descentralizar y delegar este manejo a corporaciones regionales que conduzcan directamente el desarrollo de cada canal. Este planteamiento se basa en el actual desarrollo del río Magdalena, generado gracias a la creación de CORMAGDALENA.

- 3) Paralelamente, dentro de las responsabilidades institucionales, el Ministerio de Educación Nacional requerirá implementar unos programas de educación técnica y profesional, para lograr generar, a un mediano plazo, las capacidades necesarias para enfrentar las actuales y nuevas condiciones del medio fluvial en progreso.

Dentro de las carreras que se deben proyectar, se requieren ingenieros hidráulicos fluviales, ingenieros civiles especializados en desarrollo portuario fluvial, ingenieros industriales y administradores con énfasis en el transporte y desarrollo fluvial. Se hace necesario generar la investigación en la construcción de embarcaciones fluviales diseñadas para las características fluviales nacionales, entre otras.

- 4) Se deberá involucrar permanentemente al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y a los organismos de protección ambiental en la contribución del desarrollo y protección del medio fluvial.

Para ello, el Ministerio tendrá que formular políticas de regulación para la conservación del ecosistema, ya que este se verá afectado por el desarrollo de los canales fluviales; asegurando así la protección de los recursos naturales, la correcta y equitativa utilización de los bienes ambientales explotados para asegurar su sostenibilidad. Adicionalmente, tendrá una alta responsabilidad en el control sobre la contaminación de los ríos desarrollados. Este ministerio mantendrá el equilibrio entre el componente económico-comercial y el mantenimiento de la seguridad ambiental.

- 5) En esta primera fase, el campo diplomático deberá actuar de forma adecuada, para lograr influenciar a los países que se puedan ver afectados por la implementación de alguno de los proyectos o por su participación en los mismos, teniendo en cuenta los ríos que constituyen fronteras con otros países.

El ambiente actual, a nivel vecinal, no es el más óptimo y ello en el futuro podría convertirse en un gran obstáculo para el desarrollo de los proyectos más importantes. Por esto, el esfuerzo diplomático por la consolidación de buenas relaciones con los vecinos del país, en pos del desarrollo fluvial,

debe comenzar de forma inmediata, considerándose como una oportunidad de apoyo regional que beneficiaría a las poblaciones de las naciones que comparten un río.

- 6) Es preciso determinar para los demás Ministerios, cuáles serían sus responsabilidades para con el desarrollo fluvial. Además el progreso regional de las zonas más alejadas y que cuentan como único acceso, el medio fluvial, deberán ser priorizadas dentro de los planes de desarrollo, conduciéndolas a una integración nacional que logre generar unas condiciones justa de vida, que generen expectativas positivas a futuro, para el crecimiento de estos medios y de dichas regiones.

La correcta planificación territorial de estas zonas, incluyendo la modelación de las áreas urbanísticas, es un deber del gobierno nacional y regional. Al proyectar estos canales fluviales se debe concebir un completo esquema de crecimiento regional que garantice un ordenamiento de los nuevos esquemas sociales y económicos de cada región.

Es muy importante comprender cómo, hasta ahora, para lograr la visión de desarrollo se ha tratado de adaptar drásticamente el medio fluvial, lo cual ha generado un impacto negativo en las posibilidades que se podrían lograr gracias a una correcta y justa utilización de los ríos. Por lo tanto, el fruto de esta visión también se debe fundamentar en cómo el hombre y el Estado se pueden adaptar al medio fluvio-marino, sin afectar sustancialmente su condición natural, a través de la innovación y la tecnología. Por ejemplo, siempre se ha planeado en este tipo de proyectos, la profundización de grandes sectores para el paso de las embarcaciones ya existentes, sin embargo el orden lógico consiste en “diseñar embarcaciones modeladas a las características de cada canal fluvial”<sup>85</sup>, con lo

---

<sup>85</sup> ORAMAS, Carlos. DESARROLLO DE PROYECTOS PORTUARIOS Y DE TRANSPORTE FLUVIAL EN COLOMBIA. Conferencia al Curso Estado Mayor. Bogotá. 2009

cual, a largo plazo se conseguiría la disminución de los costos de canalización y mantenimiento y un bajo impacto ambiental.

#### 6.6.2 Proyectos económicamente rentables y de fácil implementación a corto y mediano plazo.

Contando con unas bases más robustas para construir un futuro alrededor del medio fluvial y entendiendo su potencialidad, se debe iniciar con la implementación de proyectos que se puedan ejecutar en unos periodos medios y que representen buenos intereses, tanto para el sector estatal como para el privado. Dentro de este paso, se pueden considerar los siguientes factores:

- 1) La normatividad requerida para el desarrollo del medio fluvial y para su correcto manejo, deberá estar prácticamente reglamentada, y tendrá que ser conocida por toda la nación para ser aplicada adecuadamente.
- 2) Las instituciones educativas deberán establecer claramente las necesidades propias de este ámbito, de manera que contribuyan al desarrollo tecnológico del medio.
- 3) A partir de los estudios previos, se podrá realizar la asignación de los recursos requeridos para cada proyecto. Dentro de este compromiso, los gobiernos regionales y el Estado deberán asignar los recursos adecuados para la implementación de los proyectos planteados en esta fase. Las obras de canalización, desarrollo de puertos fluviales, las carreteras y vías férreas, para el logro de los canales multimodal, las capacidades de conectividad con los puertos marítimos, entre otros; representaran los mayores retos para el logro de las vías fluviales a este plazo.

- 4) Se deberán establecer y firmar los acuerdos regionales, nacionales e internacionales propios para iniciar el proceso de construcción de cada canal fluvial, buscando la financiación y concesión de cada uno. Para ese entonces, ya se deberá tener claro cuáles serán los gobiernos que considerarán oportuno invertir en un desarrollo conjunto.
- 5) Un factor fundamental de esta estrategia es el logro del crecimiento regional y de sus pobladores, por lo cual paralelamente a la implementación de grandes proyectos se deben iniciar con la generación de planes de menor envergadura que garanticen oportunidades factibles para los pobladores y que, a medida que se desarrollen los macro proyectos, se beneficien de las nuevas posibilidades que su implementación les brinda. A continuación se indican algunas de las posibilidades:
  - Promover el crecimiento del sector agrícola sobre las cuencas fluviales desarrolladas.
  - Crear empresas derivadas del transporte fluvial-multimodal y de otro tipo de industria que se beneficie de un nuevo esquema de conectividad nacional.
  - Continuar con la implementación del turismo ecológico, la pesca deportiva y deportes afines, utilizando espacios conexos a los ríos, como ciénagas y lagunas que son altamente apropiadas y llamativas para este renglón.
  - Incrementar la pesca artesanal bajo unas condiciones de productividad más elevadas y económicamente más rentables.
  - Ampliar la utilización del medio fluvial para la generación de energía eléctrica.

A este nivel podemos considerar la ejecución de la gran mayoría de los proyectos descritos en el tercer capítulo de esta investigación, siendo de alto impacto nacional el corredor generado sobre el río Putumayo, eje para la conectividad entre Brasil y el Pacífico. Así mismo, el Proyecto Arquímedes cuenta con una alta posibilidad de ejecución a corto plazo, partiendo del hecho de la gran necesidad de comunicación que tienen en la mayoría de las comunidades del pacífico colombiano.

En esta etapa, Colombia junto con los países que comparten fronteras fluviales, tendrán que asumir en forma conjunta convenios para la protección de este preciado recurso, a pesar de las diferencias de carácter político o de otro orden que puedan existir. Estas acciones serán el garante de la seguridad y supervivencia de las comunidades limítrofes fronterizas y, más específicamente, de la conservación y buen uso del recurso más valioso en un futuro, *el agua*. Los proyectos sobre estos ríos muy seguramente tendrán que ser compartidos y asumidos de forma conjunta, tanto en su implementación, como en la seguridad y beneficios que de ellos se generen.

### 6.6.3 Desarrollo de megaproyectos de alto impacto a nivel internacional

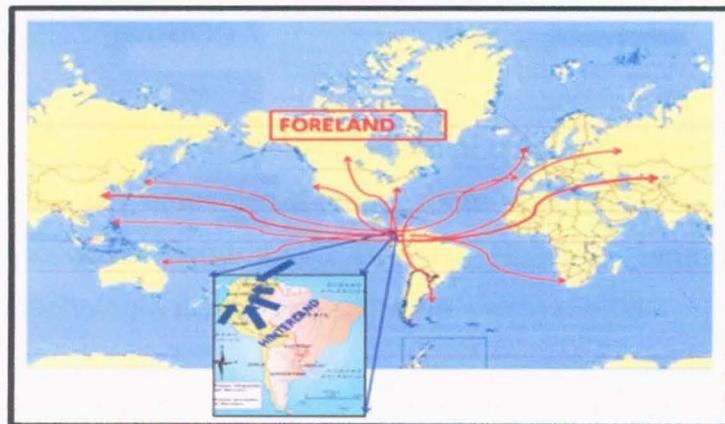
En esta fase se considera la generación de proyectos de un alto impacto nacional e internacional, que requieren de una elevada inversión de capital para su consecución. Particularmente para este caso, se tiene planteado desde muchos años atrás, la construcción de el canal bioceánico Atrato-Truandó, explicado más ampliamente en el capítulo tercero. Este proyecto reviste especiales condiciones de índole político a nivel internacional, al ser relativamente contradictorio a los intereses económicos de Panamá.

Pero esta condición no debe limitar las oportunidades que este canal generaría para todos los colombianos, “no se puede renunciar a los designios que un

proyecto de tanta envergadura estratégica, le depara a un pueblo favorecido por su posición geográfica<sup>86</sup>. El llevar a cabo este proyecto, representa un cambio total en las condiciones socio-económicas de la región del Choco y se constituirá en un medio de crecimiento de toda la nación.

El convencimiento de todos los colombianos sobre las posibilidades de ejecutar este canal, representa el principal acierto para sacarlo adelante. Por esto, desde el inicio de la primera etapa, será fundamental revivir el interés de esta oportunidad como un objetivo nacional, que actúe como un factor importante en la política del país. Este canal representa para el comercio internacional una necesidad. El movimiento marítimo muestra la confluencia del mundo sobre este sector, el cual ya no es suficiente para cubrir la demanda mundial.

*Figura No 7 Proyección de la actividad portuaria*



Fuente: Capitán de Navío (R) ORAMAS, Carlos. Desarrollo de Proyectos Portuarios y de Transporte Marítimo en Colombia 2009. Presentación Curso CEM - Armada 2009

Reasumir este trabajo implicará integrar a muchos sectores. El Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte serán las entidades responsables del restablecimiento de los estudios técnicos del canal y

<sup>86</sup> ANGEL, Gustavo. La importancia geopolítica y estratégica del Canal interoceánico Atrato-Truandó. Trabajo de Fuerza. Escuela Superior de Guerra de Colombia. Bogotá: 2002. p. 35.

establecerán el cronograma para su ejecución. Los estudios realizados muestran diferentes posibilidades para la ejecución de este proyecto e indican cuáles serían las rutas más apropiadas y factibles para el mismo. Por esta razón, el primer paso para este objetivo será reanudar las investigaciones y realizar un cronograma para establecer los tiempos límites de ejecución de los pre-estudios.

Retomar este proyecto con otra visión es un deber del Estado colombiano. Realizar las proyecciones, establecer los acuerdos diplomáticos con los países que se sientan afectados por el canal y buscar los recursos para su ejecución serán los retos de los próximos gobernantes, pero para esto se requiere de la decisión y exigencia unánime de los colombianos.

## 6.7 LA ARMADA NACIONAL INTEGRADA AL DESARROLLO DE ESTOS NUEVOS ESCENARIOS

Dentro de todo este proceso la Armada Nacional tendrá una gran oportunidad para contribuir al desarrollo y crecimiento fluvial, tanto regional como nacional. Esto no sólo en el campo de la Seguridad y Defensa Nacional; también aportando su experiencia y la tecnología disponible aplicable a este medio.

Los espacios marítimos se complementan, en buena medida, con las vías de comunicación internas, que hacen posible conectar los centros de producción del interior del país y las fronteras lejanas, con el mundo exterior, a través del mar. En Colombia, la responsabilidad de la seguridad de estas vías ha estado en manos de la Armada Nacional, al mantener su control de manera permanente y al contrarrestar los ataques narcoterroristas de los diferentes grupos ilegales. Complementariamente, a lo largo de estos años, el acompañamiento de la Armada a las diferentes comunidades, la han convertido en parte importante de su desarrollo y de su cultura, compartiendo y apoyándolas en las dificultades.

Concibiendo que en un corto plazo la amenaza narcoterrorista se encuentre controlada y limitada, la Armada Nacional direccionará sus objetivos estratégicos hacia el crecimiento de su capacidad de proyección y operaciones expedicionarias, delimitando su rol en el ámbito fluvial a los ríos principales. Por lo tanto, este trabajo es válido y cubre este esquema, siendo conducente al planteamiento de posibilidades, tanto en el campo de la seguridad y defensa, como en la complementariedad de la misión, en apoyo al desarrollo nacional.

A continuación se exponen algunas consideraciones bajo las cuales la Institución podrá aportar y perfeccionar la estrategia para el desarrollo fluvial colombiano, con un mayor enfoque en los ríos que generarán los canales de interconexión fluvial.

#### 6.7.1 Contribuir a los objetivos estratégicos de la Política de Consolidación de la Seguridad Democrática.

Las expectativas de mejoramiento y crecimiento nacional se fundamentan en la derrota definitiva de la agresión narcoterrorista, razón por la cual el desarrollo fluvial colombiano cimienta sus posibilidades de crecimiento en esta misma proyección de seguridad. Por lo tanto, a la Armada Nacional, dentro de los cinco objetivos de estrategia de consolidación de la Seguridad Democrática<sup>87</sup>; en la jurisdicción fluvial, le corresponde mantener, a través de las unidades de Infantería de Marina, el máximo esfuerzo para lograr consolidar el control territorial y obtener la irreversibilidad de la derrota de la amenaza.

#### 6.7.2 Proyección operaciones fluviales post-victoria

---

<sup>87</sup> COLOMBIA. COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES. Guía de Planeamiento Estratégico 2001, FFMM. Bogotá. 2008, p30

La persistencia en las operaciones contra los agentes generadores de violencia que pretendan continuar delinquir, representará un factor fundamental para el control y limitación de cualquier intento de resurgimiento de amenazas narcoterroristas casi desmanteladas. Para el caso de las operaciones fluviales se debe considerar la cobertura de los ríos, la cual constituye un elemento difícil de controlar, debido al tamaño de los ríos y la facilidad para la movilidad de los agentes generadores de violencia. Para la Armada Nacional este rol se mantendrá sobre los ríos que se conserven bajo su jurisdicción, dentro de las operaciones conjuntas de los teatros de operaciones conjuntos.

El narcotráfico posiblemente presentará renuencia a desaparecer de algunas áreas fluviales, siendo éste otro factor sobre el cual se continuará ejerciendo un esfuerzo, inclusive posterior a la victoria.

En las áreas fluviales fronterizas y sobre los canales de interconexión proyectados en estas zonas, el enfoque de Defensa Nacional, exige una reorientación de los potenciales existentes, para enfrentar en caso necesario una agresión externa. Por esta razón, los medios fluviales posiblemente mantendrán sus capacidades actuales para enfrentar agresiones narcoterroristas, pero estos mismos medios serán los encargados de la defensa nacional en estas zonas, requiriéndose su adaptación para obtener unas capacidades estratégicas disuasivas. Posiblemente, en pocos años las amenazas internas estarán totalmente dominadas y debilitadas, con lo cual, la Defensa Nacional y sus capacidades representaran la principal prioridad para las Fuerzas Militares, enfocando su desarrollo hacia altas capacidades estratégicas.

El logro del desarrollo de los canales de interconexión fluvial y bioceánicos abrirá una nueva puerta al crecimiento de país, pero generará nuevas amenazas que tendrán que ser atacadas en diferentes frentes, por lo cual la Armada Nacional con sus medios fluviales, tendrá que asumir parte de esta nueva responsabilidad.

Estos riesgos determinados en la *Tabla No. 05 Valoración amenazas proyectadas sobre canales fluviales*, serán recurrentes y propios a este tipo de desarrollos, por lo que su protección requerirá de una adaptación de las capacidades actuales y una nueva concepción de seguridad.

Las condiciones anteriores, muestran que el concepto de operaciones fluviales tendrá que ampliarse y re-adaptarse hacia unos nuevos lineamientos. La doctrina, de igual forma, será complementada para integrar nuevos enfoques y operaciones. Los medios tendrán que contemplar nuevas adaptaciones tecnológicas para responder a nuevos enemigos, logrando brindar un ambiente de seguridad y defensa afectivo.

El cubrimiento de las áreas fluviales tendrá que utilizar capacidades aéreas para detección y operaciones especiales; los medios satelitales muy seguramente serán otra herramienta aplicable al medio fluvial y los sistemas no tripulados apoyarán las operaciones de las unidades ofensivas. Los anteriores factores, complementarán a las unidades fluviales que realicen las diferentes operaciones, logrando mejorar el tiempo de respuesta, una alta movilidad y mejorando su cubrimiento.

### 6.7.3 Contribución de la Armada Nacional al impulso de Desarrollo Fluvial

El conocimiento del medio fluvial en el país es una de las mayores limitaciones para poder proyectar su real desarrollo. En este aspecto la Armada Nacional y, en especial, la Infantería de Marina deben realizar un gran esfuerzo para ayudar con la concientización de muchos sectores de la población y así poder iniciar una real utilización de éste recurso, en beneficio de todos. Además se debe considerar la posibilidad de integrar al medio fluvial dentro de las líneas de acción de la

*Comisión Colombiana de Océano*, lo cual podría aproximar de alguna manera el proceso de conciencia marítima; hacia el despertar de la conciencia fluvial. De igual forma, lograría en un futuro servir de base para generar centros propios de estudio del medio fluvial.

En otro campo en el que la Armada Nacional ha logrado ser líder es en el desarrollo de la construcción naval y, en particular, de la construcción fluvial, al utilizar el ingenio nacional y al adaptarse, a través de la experiencia, a las características de los ríos nacionales. Esta capacidad la hace generadora de conocimiento, conocimiento que en el futuro podría servir diseñar y construir embarcaciones de carácter comercial.

Muy seguramente, dentro de la estrategia nacional para el desarrollo fluvial planteada en esta investigación, la influencia social altamente positiva que generará la Armada Nacional y su Infantería de Marina, se constituirá en uno de los mayores aportes a este crecimiento y a la consolidación de una verdadera paz con base en la seguridad que permita el bienestar de los colombianos, en especial, el de los que se encuentran en regiones alejadas y bajo condiciones de alta pobreza.

## 7. CONCLUSIONES

La política de seguridad establecida en los últimos años, han propiciado una nueva condición de estabilidad nacional, la cual ha abierto la puerta a la generación de nuevas proyecciones de desarrollo, con visión de crecimiento y estabilidad. Este hecho genera oportunidades de desarrollo del medio fluvial, oportunidades dentro de las cuales el desarrollo de los canales de interconexión fluvial representa una gran alternativa de competitividad frente al mundo para Colombia y para los países de Suramérica que los requieran utilizar.

Colombia cuenta con unas características particulares en cuanto a su posición geoestratégica y con recursos naturales insuperables dentro de los cuales se encuentra su alto potencial fluvial. Esta particularidad la ha llevado a desarrollar su propio sistema de seguridad con el objeto de contrarrestar las diferentes amenazas que le causan daño. Dicho sistema a hecho que la Armada Nacional sea la institución militar destinada para su defensa y seguridad, circunstancia que se mantiene vigente en actual proceso de consolidación de la Seguridad Democrática, y que en el futuro se conservará debido a la capacidad militar obtenida, la cual difícilmente podría ser trasladada o asumida por otra institución.

A pesar de las características y capacidades fluviales del país que facilitan la construcción de un sistema integrado de transporte, con alta preeminencia de sus ríos, los intereses económicos y políticos prevalentes hasta el momento han eliminado la posibilidad de su implementación. Es claro que la proyección nacional para el transporte de carga y pasajeros se enfoca exclusivamente en el desarrollo del transporte terrestre por carretera, quedando prácticamente limitados los otros sistemas de transporte.

La responsabilidad del Estado para con las regiones lejanas y fronterizas irrigadas por fuentes fluviales, requiere también de un verdadero empuje y compromiso social. Tal responsabilidad y compromiso coadyuvarán a la consolidación de una paz duradera basada en la generación de oportunidades de desarrollo, a partir de las cuales se aprovechen sosteniblemente los recursos existentes, de tal forma que al adaptarse a sus condiciones naturales particulares se logre su supervivencia a largo plazo.

Elaborar el diseño de una estrategia que permita el desarrollo fluvial en Colombia requiere del estudio de los múltiples factores e integra conceptos de estrategia nacional y militar en asocio con estrategias particulares y económicas vigentes. La articulación de tales factores y de los conceptos facilitará la elaboración de un esquema específico, que determine la misión y visión, guías del proceso y bases del planteamiento de los objetivos de la estrategia final requerida.

Gracias al estudio de las características de los ríos Atrato, Putumayo y Magdalena, se hacen tangibles los factores diferenciadores que determinarán su desarrollo. Así, para cada uno de estos ríos, de acuerdo con sus particularidades, se deberán implementar diferentes estrategias que los posicionen como canales de interconexión nacional e internacional. Cada proyecto incrementará de manera diferente las oportunidades de generar el desarrollo regional y la conectividad desde el interior del país hacia el comercio marítimo mundial.

Para la Armada Nacional el medio fluvial representa la oportunidad para contribuir al crecimiento nacional, cumpliendo así además con su función de mantener la libertad en este tipo de líneas de comunicación vitales para muchas regiones, y proyectando su poder naval y fluvial para garantizar la soberanía nacional. La Armada Nacional espera intervenir en la construcción del desarrollo fluvial, aportando su conocimiento y tecnología, y generando una posible conciencia fluvial.

## 8. RECOMENDACIONES

El presente trabajo representa un análisis inicial de un desarrollo programado del medio fluvial colombiano, proyección que en forma general no ha sido visualizada de manera integral y prospectiva. Por esto, es importante considerar la continuidad de este tipo de investigaciones, de forma que además se integren otros elementos importantes, tales como la investigación y el análisis sobre canales de interconexión fluvial desarrollados en otros países, y la consideración de otros ríos nacionales con las capacidades y condiciones para ser planteados como canales fluviales.

A través del proceso educativo y del desarrollo de este tipo de proyectos de investigación a nivel profesional, se puede dar inicio a un proceso de conocimiento del potencial natural encontrado en el medio fluvial colombiano, y dar forma al concepto de “desarrollo fluvial”, razón por la cual se debe considerar la posibilidad de establecer convenios de cooperación entre las cátedras de las escuelas de formación militar y las universidades.

En el futuro próximo será necesario realizar una aproximación a la Vicepresidencia de la República, al Ministerio de Transporte, y al Departamento Nacional de Planeación, con el propósito de plantear el estudio de los proyectos de interconexión fluvial nacional y de los canales bioceánicos y interoceánicos, poniendo de relieve el interés de la academia en la búsqueda de nuevas posibilidades de desarrollo nacional y de integración regional.

## 9. BIBLIOGRAFIA

ÁNGEL, Gustavo. La importancia geopolítica y estratégica del Canal interoceánico Atrato-Truandó. Trabajo de Fuerza. Escuela Superior de Guerra de Colombia. Bogotá: 2002.

APRON y Duque Ltda.- Ingenieros Consultores. Informe sobre Mejoramiento de las condiciones de navegación y aprovechamiento integral de la hoya del río Magdalena. Volumen I. Biblioteca Luis Ángel Arango. Bogotá. 1967.

BAHAMON, Augusto, Geopolítica del canal Atrato Truandó. (2006). [en línea], disponible en: [http://www.sogeocol.com.co/documentos/geo\\_atrato\\_tru.pdf](http://www.sogeocol.com.co/documentos/geo_atrato_tru.pdf) , [citado el: 22 Julio de 2009].

BARRERA, Guillermo, Almirante. ARMADA NACIONAL PRESENTE Y FUTURO, Cátedra Institucional Alumnos ESDEGUE por el señor COARC, 08 de julio de 2009.

BENAVIDEZ, Hermann. Estudio estratégico para la distribución de las patrulleras de apoyo fluvial No. VI a la X y su traslado al sitio de destino desde Cartagena. Bogotá.2006.Trabajo de fuerza. Escuela Superior de Guerra.

BLOCH, Roberto. "Transporte Fluvial (Síntesis del libro "Transporte Fluvial)", [en línea], disponible en: [http://www.mindef.gov.ar/edna/biblioteca/coleccion/58\\_2001.htm](http://www.mindef.gov.ar/edna/biblioteca/coleccion/58_2001.htm), [citado el: 20 de septiembre de 2009].

CAMACHO, Gustavo. Estrategia Marítima para el mejoramiento del Sistema de Protección Marítima como factor diferenciador para la Competitividad Nacional. Bogotá. 2006. Trabajo de Fuerza. Escuela Superior de Guerra de Colombia.

CANALEJO, Irene. Presentación Seminario Internacional Desarrollo de Puertos fluviales e Hidrovías. Barcelona. 2002

CASTEX, Raúl, Almirante. Teorías Estratégicas. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval. Tomo I.

COLOMBIA. ARMADA NACIONAL. Misión y Visión [en línea], disponible en: <http://www.armada.mil.co/>, [citado el: 15 de septiembre de 2009]

COLOMBIA. ARMADA NACIONAL. QUINTO ANIVERSARIO DE LA BRIGADA FLUVIAL DE I.M. (2004) [en línea], disponible en: <http://www.armada.mil.co/?idcategoria=54687>, [citado el: 05 julio de 2009].

COLOMBIA. COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES. Directiva Permanente Nr. 003/2008 Difusión y Aplicación Tareas y Roles Fuerzas Militares, Anexo "C". Bogotá, 2008.

COLOMBIA. COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES. Guía de planeamiento estratégico FFMM 2010. Bogotá: 2006.

COLOMBIA. COMANDO GENERAL DE LA FUERZAS MILITARES. Manual de Defensa y Seguridad Nacional 3-43, primera edición. Imprenta y publicaciones de la Fuerzas Militares: 1996.

COLOMBIA. COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES. Presentación Salto Estratégico Concepto General de Campaña – 2009

COLOMBIA. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA. 1991.

COLOMBIA. CORMAGDALENA. Misión institucional, [en línea], disponible en: <http://www.cormagdalena.com.co/>, [citado el: 20 Agosto de 2009]

COLOMBIA. CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL RIO GRANDE DE LA MAGDALENA. Estudio ambiental de la cuenca magdalena – cauca y elementos para su ordenamiento territorial. Bogotá. 2002.

COLOMBIA. Departamento Administrativo de Bienestar Social del Distrito - Universidad de la Sabana. Habilidades Gerenciales. Bogotá. 2003.

COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Documento CONPES 3491- Política de Estado para el Pacífico colombiano. 2007.

COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Documento Visión Colombia segundo centenario 2019 [en línea], disponible en: [http://www.dnp.gov.co /](http://www.dnp.gov.co/), [citado el: 15 de julio de 2009].

COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Política de competitividad y productividad. Documento CONPES 3527. Bogotá, 01 de octubre de 2007, [en línea], disponible en: <http://www.dnp.gov.co/PortalWeb/Portals/0/archivos/documentos/Subdireccion/Conpes/3527.pdf> [citado el: 15 de julio de 2009].

COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Planificación desarrollo de la infraestructura [en línea], Medellín 2006, disponible en: <http://www.dnp.gov.co/>, [citado el: 19 de septiembre de 2009]

COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Política de Estado para el Pacífico colombiano. Documento CONPES 3491. Bogotá, 01 de octubre de 2007, p. 63/70 [en línea], disponible en: [http://www.dnp.gov.co/archivos/documentos/Subdireccion\\_Conpes/3491.pdf](http://www.dnp.gov.co/archivos/documentos/Subdireccion_Conpes/3491.pdf) [citado el: 18 de julio de 2009].

COLOMBIA. ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA. Manual Operaciones Fluviales CEM. Bogotá: 2009.

COLOMBIA. ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA. Módulo de Geopolítica CEM. Bogotá. 2009.

COLOMBIA. GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA. Documento técnico de Soporte para el esquema de ordenamiento territorial municipio de Murindó [en línea], disponible en: <http://www.murindo-antioquia.gov.co/>, [citado el: 28 Julio de 2009]

COLOMBIA. MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. Política de Consolidación de la Seguridad Democrática. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia, 2007.

COLOMBIA. MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. Salto Estratégico [presentación], Bogotá, ESDEGUE 2009.

COLOMBIA. MINISTERIO DE TRANSPORTE. Diagnostico del sector transporte 2008. Bogotá. 2009.

COLOMBIA. MINISTERIO DE TRANSPORTE. Mapa Fluvial del Rio Putumayo. Bogotá: Dirección General de Transporte Fluvial. 1994.

COLOMBIA. MINISTERIO DE TRANSPORTE. Ley 853 del 20 de noviembre de 2003 Preámbulo [en línea], disponible en: <http://www.imprenta.gov.co/>, [Citado el: 19 de septiembre de 2009].

COLOMBIA. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Visión Colombia Segundo Centenario: 2019. Bogotá: DNP, 2004.

CORREDOR, Edgar. Visión geopolítica de un canal interoceánico. Bogotá. 2001. Trabajo de fuerza. Escuela Superior de Guerra. Curso CEM.

CORTES, René. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Iniciativa para la integración de la Infraestructura regional suramericana – IIRSA [presentación] Bogotá. 2008. [en línea], disponible en: <http://www.unal.edu.co/ide/eventos/docs/IIRSA.pdf>, [citado el: 15 de Septiembre de 2009].

CHILE. Libro de la Defensa Nacional de Chile - Parte II: Escenarios de la Defensa [en línea], disponible en: <http://www.resdal.org/Archivo/defc-glosario.htm>., [citado el: 10 de agosto de 2009].

ENCICLOPEDIA HISTORIA DE LAS FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA, Tomo IV. Editorial Planeta. 1993.

GOODSTEIN, Leonard D. Planeación estratégica aplicada. Mc Graw Hill. Bogotá. 1998.

HORACIO Justiniano Aguirre Vicealmirante, Temas de Estrategia Naval, Imprenta Academia Naval Valparaíso Chile, 2000.

MEDINA, Adolfo. Cartilla de Estrategia Marítima. Escuela Superior de Guerra. Bogotá: 1996.

MENDOZA, Alberto. El Canal Atrato – Truandó. Bogotá: Eco ediciones, 1996.

MINTZBERG, Henry, QUINN James y VOYER John. El proceso estratégico. Conceptos, contextos y casos. México: Prentice - Hall, Inc A Simon & Schuster Company. 1997.

MONTERO, Patricio. Nuevo concepto de fronteras interiores - Disertación Sociedad Geográfica de Colombia 1997 [en línea], disponible en: [http://www.sogeocol.com.co/documentos/front\\_int.pdf](http://www.sogeocol.com.co/documentos/front_int.pdf), [citado el: 10 de julio de 2009].

ORAMAS, Carlos. DESARROLLO DE PROYECTOS PORTUARIOS Y DE TRANSPORTE FLUVIAL EN COLOMBIA. Conferencia al Curso Estado Mayor. Bogotá. 2009

ORGANIZACIÓN EL TRANSPORTE. Renace la mayor arteria fluvial del país. En: [eltransporte.com](http://eltransporte.com): Bogotá: (Abril de 2009).

OSPINA, Mariano. SOCIEDAD GEOGRÁFICA DE COLOMBIA. El sistema fluvial frente a la integración vial de Suramérica [en línea], disponible en: <http://www.sogeocol.edu.co/>, [citado el: 15 de Septiembre de 2009].

PINOCHET, Augusto. Geopolítica. Cuarta Edición, Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello. 1984.

PRADO, Darío. Documentos Plan Regional Integral para el Pacífico “PRI Pacífico”. PROYECTO ARQUÍMEDES. Asesor Ministerio de Transporte .Bogotá. 2009.

ROMÁN. Enrique. Análisis Histórico del Desarrollo Marítimo Colombiano. Taller editorial Fondo Rotatorio ARC. Bogotá.2001.

SALLENAVE, Jean P. La Gerencia Integral. Bogotá. Norma. 1994.

SOTO, Mauricio, Almirante. El Poder Naval y su Desarrollo en Colombia, En: XII SEMINARIO DE PODER NAVAL (1:2006: Bogotá) Conferencia Introductoria.

SUÁREZ, Rátiva. PINEDO, Carlos. Relatoría Conferencia Desarrollo de Proyectos Portuarios y de Transporte Fluvial en Colombia 2009, Capitán de Navío (R) Carlos H. Oramas Leuro.

