



Geopolítica crítica en la implementación de un sistema de transporte multimodal, en la Amazonía colombiana para la proyección del poder Nacional

Rogel Sánchez Ruiz

Trabajo de grado para optar al título profesional:
Maestría en Seguridad y Defensa Nacionales

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

2018

MSDN 2018
082
EJ.2

Ministerio de Defensa Nacional
Comando General de las Fuerzas Militares
Escuela Superior de Guerra
Maestría en Seguridad y Defensa Nacionales

HOJA DE ACEPTACION

105776

GEOPOLÍTICA CRÍTICA EN LA IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA
DE TRANSPORTES MULTIMODAL EN LA AMAZONÍA COLOMBIANA
PARA LA PROYECCIÓN DEL PODER NACIONAL

Rogel Sánchez Ruiz

Firma Jurado

Director:
Coronel (Rva) CIPRIANO PEÑA CHIVATA

Firma Jurado

Maestría en Seguridad y Defensa Nacionales
Trabajo de investigación para obtener el título de
Magister en Seguridad y Defensa Nacionales
Bogotá – Colombia
2018

PAGINA DE ACEPTACION

Firma Presidente del Jurado

*"Una vez se agote el agua en el planeta,
ni las gotas habrán para los animales"
Herma Fortina Labrador*

_____ Firma Jurado

_____ Firma Jurado

Agradecimientos

Mas que sentirse feliz, es un honor poder optar al título de Magister en educación y
 de faga reconocida por el cual eterno gratitud con Dios todopoderoso que ilumina cada uno de
 mis días con la promesa que mi crecimiento académico e intelectual llegue a este momento.
 Agradezco a la organización, gracias por disponer, sin reparo, los recursos necesarios
 para la preparación de los estudiantes su constante preocupación y coordinación
 al tiempo en se convirtiera en verdugo del conocimiento, al personal docente,
 docentes maestros y al Señor Conde (Srta.) Cipriano P...
 en cuanto a la adquisición de nuevas capacidades y disciplinas, creamos un ambiente de
 satisfacción personal y profesional.

“Una vez se agote el agua en el planeta,
 ni lágrimas habrán para lamentarnos”.
Hermes Varillas Labrador

A Dios, mi esposa, a Tatiana, Paola y Juan Camilo, mis hijos, por su disposición de
 colaboración, comprensión y apoyo sacrificando intereses particulares con el único fin de ver
 crecer a un hijo, mi familia, de poder alcanzar el título de maestro, que esto sirva de
 ejemplo para sus hijos y para que como hasta ahora siga mi soporte espiritual.

Agradecimientos

Más que cualquier cosa, es un honor poder optar al título de Magister en seguridad y defensa nacionales, por eso mi eterna gratitud con Dios todopoderoso que ilumina cada uno de mis días y que ha permitido que mi crecimiento académico e intelectual llegue a este momento.

A la maestría como organización, gracias por disponer, sin reparo, los recursos necesarios en pro del avance de la preparación de los alumnos, a su constante preocupación y coordinación para que el tiempo no se convirtiera en verdugo del conocimiento; al personal docente, verdaderos maestros y al Señor Coronel (rva.) Cipriano Peña Chivatá por inspirar mi inquietud en cuanto a la adquisición de nuevas capacidades y disciplinas, elementos imprescindibles en el fortalecimiento personal y profesional.

A Lady, mi esposa, a Tatiana, Paula y Juan Camilo, mis hijos, por su disposición de colaboración, comprensión y apoyo sacrificando intereses particulares con el único fin de ver cristalizado un sueño, ahora familiar, de poder alcanzar el título de maestro, que esto sirva de inspiración para sus vidas y para que como hasta ahora sean mi soporte espiritual.

Geopolítica crítica en la implementación de un sistema de transportes multimodal en la Amazonía colombiana para la proyección del poder nacional¹

Resumen

El presente trabajo de investigación tiene como objeto de estudio el análisis de la implementación de un sistema multimodal de transportes en la amazonia colombiana, desde la perspectiva de la geopolítica crítica, en el entendido en que esta es una área, espacio vacío, dentro del territorio nacional, que requiere de especial atención para la proyección del poder nacional, es una área que se puede considerar como un activo geo-estratégico y geo-político del país. Dicho análisis resulta de una metodología descriptiva con enfoque cualitativo y se realiza desde los enfoques humanista, económico y de poder de la geopolítica; para esto los puntos más importantes serán los de la contextualización de la importancia que tienen para un Estado sus vías de transporte, cómo estas sirvieron para el control efectivo del territorio y cómo fueron la punta de lanza en el intercambio comercial y cultural en antiguas épocas de la historia de la humanidad. El diagnóstico actual del sistema de transportes de la amazonia colombiana, tratando de crear relación intrínseca entre los sistemas terrestres, fluvial y aéreo, y por último el alcance de influencia en ámbitos económico, humanista y de poder que este sistema multimodal puede tener en la proyección de poder nacional hacia el área estudiada. El desarrollo del trabajo busca también visualizar la importancia de la región amazónica en la relación con Estados vecinos, teniendo en cuenta el interés regional y global que esta cuenca muestra para el futuro del mundo

¹ Este trabajo contiene resultados del proyecto de investigación “GEOPOLÍTICA CRÍTICA EN LA IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE TRANSPORTES MULTIMODAL EN LA AMAZONÍA COLOMBIANA PARA LA PROYECCIÓN DEL PODER NACIONAL”, trabajo que se realiza como opción de grado para optar al título de Magister en Seguridad y Defensa Nacionales, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Colombia. El autor agradece a la Institución.

y donde las grandes potencias buscan optimizar su desarrollo con una incansable búsqueda de unir los océanos pacífico y atlántico a través del territorio continental.

Palabras clave: Amazonía, transporte multimodal, geopolítico, poder nacional, humanista, económico.

Keywords: Amazon, multimodal transport, geopolitics, national power, humanistic,

economic.

Abstract

The present research work has as an object of study the analysis of the implementation of a multimodal transport system in the Colombian Amazon, from the perspective of critical geopolitics, in the understanding that this is an area, empty space, within the The national territory, which requires special attention for the projection of national power, is an area that can be considered as a geo-strategic and geo-political asset of the country. This analysis results from a descriptive methodology with a qualitative approach and is carried out from the humanistic, economic and power approaches of geopolitics; for this the most important points will be those of the contextualization of the importance that their transport routes have for a state, how they served for the effective control of the territory and how they were the spearhead in the commercial and cultural exchange in ancient times of the history of humanity. The current diagnosis of the transportation system of the Colombian Amazon, trying to create intrinsic relationship between the terrestrial, fluvial and aerial systems, and finally the scope of influence in economic, humanistic and power that this multimodal system can have in the projection of national power to the area studied. The development of the work also seeks to visualize the importance of the Amazon region in the relationship with neighboring states, taking into account the regional and global interest that this basin shows for the future of the world and where the great powers seek to optimize their development with a tireless search to unite the Pacific and Atlantic oceans across the continental territory.

Keywords: Amazon, multimodal transport, geopolitics, national power, humanist, economic.

Contenido

| | |
|------------------------------------------------------------|----|
| Tabla de abreviaturas | 9 |
| Tablas | 10 |
| Figuras | 11 |
| Introducción | 12 |
| Importancia histórica de los sistemas de transportes | 13 |
| Los caminos en el imperio Romano | 13 |
| El Qhapaq Ñan (El camino del Inca) | 14 |
| Vías férreas: de concepción civil al uso militar | 16 |
| Sistema de transportes en la amazonia colombiana..... | 19 |
| Geopolítica critica | 25 |
| Enfoque humanista..... | 27 |
| Enfoque económico..... | 28 |
| Enfoque de poder..... | 30 |
| Colombia, proyección global y regional | 31 |
| El poder nacional..... | 34 |
| Conclusiones | 39 |
| Recomendaciones | 41 |
| Referencias bibliográficas..... | 42 |

Tabla de abreviaturas

| | | | |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Agenda estratégica de cooperación amazónica | AECA | Organización del tratado de Cooperación Amazónica | OTCA |
| Centro de investigación económica y social | FEDESARROLLO | Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo | PNUD |
| Consejo de cooperación amazónica | CCA | Programa de las Naciones Unidas para el medio ambiente | PNUMA |
| Crimen organizado transnacional | COT | Red de Seguridad y Defensa de América Latina | RESDAL |
| Departamento administrativo nacional de estadística (Colombia) | DANE | Red Latinoamericana de Cooperación técnica en Parques Naturales, Áreas Protegidas, fauna y flora silvestre | REDPARQUES |
| Fondo de las Naciones Unidas para la infancia | UNICEF | Reservas nacionales naturales | RNN |
| Fondo Monetario Internacional | FMI | Sistema de información ambiental territorial de la amazonía colombiana | SIAT-AC |
| Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia | FARC | Sistema de parques nacionales naturales | PNN |
| Integración de áreas protegidas del bioma amazónico | IAPA | Tratado de cooperación amazónica | TCA |
| Mercado Común del Sur | MERCOSUR | Unión de Naciones Suramericanas | UNASUR |
| Organización de Estados Americanos | OEA | Unión internacional para la conservación de la naturaleza | UICN |
| Organización de las naciones unidas para la alimentación y la agricultura | FAO | World wildlife fund (fondo mundial para la naturaleza) | WWF |

Tablas

Tabla 1 Análisis comparativo Geopolítica Clásica y Crítica 26

Tabla 2 Interacción de los factores de Geopolítica Crítica 31

Figura 1 Mapa de polígonos municipales con por lo menos una carretera básica asfaltada (NBI) 30

Figura 2 Estrategia para la integración de la Infraestructura Regional Suramazónica 34

Figuras

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 1 Ferrocarriles europeos en servicio 2010 | 18 |
| Figura 2 Región Amazónica Colombiana..... | 20 |
| Figura 3 Porcentaje de población municipal con por lo menos una necesidad básica insatisfecha (NBI) 30 | 30 |
| Figura 4 Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana | 33 |

Introducción

El mantenimiento de un Estado y la proyección de su poder nacional se logran, entre tantos aspectos, por la dinámica que pueda desarrollar en las regiones apartadas, en sus límites, en sus fronteras. Como manifiesta la teoría de Kjellén “el Estado es una entidad del mismo tipo fundamental que el hombre individualmente considerado; en una palabra es una revelación biológica o un ser viviente” (Ariza, 2005, pág. 22). Así pues, si vemos al Estado como un ser vivo, su resguardado heartland (corazón), debe influenciar hasta el último lugar, debe extender su hinterland (cuerpo) proveyendo todos los insumos que lo mantengan vivo, obligatoriamente, hasta sus límites, hasta su piel. En caso contrario estos sectores donde no hay influencia entran en deterioro y en el peor de los casos son perdidos por este cuerpo estatal.

La piel del organismo estatal no solo delimita su territorialidad si no que se convierte en el primer escalón de interacción con los organismos estatales próximos, es la primera impresión de lo que un Estado fue, es y será; es así como el poder de un Estado debe iniciar, debe proyectarse a partir de sus fronteras, estas deben ser fuertes, hasta aquí debe llegar su institucionalidad para garantizar esa fortaleza. En el caso colombiano, particularmente en la región amazónica, ese hinterland parece estar alejado, no hay influencia directa y efectiva del heartland, es un espacio vacío que debe ser llenado para evitar que por la ley de la oportunidad, dentro de las leyes de crecimiento del Estado de Friedrich Ratzel, sea tomado por los Estados vecinos, aprovechando una debilidad interna y/o el momento político favorable que les permita desarrollar su crecimiento en detrimento de otro Estado (Ariza, 2005, pág. 21). Como la piel, esta frontera necesita actividad continua, planeada y controlada por los organismos de gobierno, debe ser dinámica, importante e influyente; y solo hay una forma de lograrlo, llevar venas y arterias hasta esos puntos periféricos, vías de transporte y comunicación que logren establecer y

garantizar un continuo intercambio de bienes, servicios, dinero, personas e ideas en un proceso de integración fronteriza entendida como globalización (Álvarez & Zambrano, 2017).

Este distanciamiento entre Bogotá y las extensas tierras de la selva amazónica ha sido ya objeto de análisis de algunos tratadistas de geopolítica en Colombia quienes han sido conscientes de la necesidad de una eficaz red de transporte y comunicación para esta región, en palabras del señor Coronel Augusto Bahamón Dussan "Su incorporación económica en la cuenca más grande del Mundo, está todavía muy distante hasta tanto se habiliten las verdaderas vías de comunicación que enlacen efectivamente los afluentes colombianos, y se den las condiciones para establecer la navegación por la más vasta región de Suramérica" (Colombia, Geografía y destino. Visión geopolítica de sus regiones naturales, 2012, pág. 90).

Importancia histórica de los sistemas de transportes

Los caminos en el imperio Romano

Entre los siglos I y III d. de C. el imperio romano alcanza su mayor dimensión, luego de que el emperador Trajano llevara su expansión más allá del río Danubio y alcanzara sus límites en el oriente hasta las riveras del Éufrates; este gran imperio para la época comprendía los territorios de Hispania, Galia, la península itálica, Córcega y Cerdeña, Grecia, el norte de África y Asia menor. El factor determinante de control en tan vasto territorio se debe en gran medida al uso de las líneas de transporte y comunicación, como lo enunciara López Cruz esto permitió llevar a las provincias la ciudadanía romana, conceptos como el derecho romano y local, el sistema político (el imperio), la economía global, la educación, la tecnología, las comunicaciones, la presencia permanente del ejército y la vida urbana como agentes de la romanización de las provincias (Reseña de "Orbe Romano e Imperio Global. La Romanización desde Augusto a Caracalla" de Bancalari Molina, Alejandro, 2009).

Otro factor fundamental en el impulso de la red viaria romana fue el *cursus publicus* o correo estatal, implantado en el siglo IV a. de C., que adquiere con la llegada del imperio unas dimensiones desconocidas hasta el momento en ninguna civilización. (Moreno-Gallo, 2006, pág. 22)

Los caminos o carreteras romanas abrieron espacio al intercambio comercial que era la fuente primaria de nuevos conocimientos, de nuevas culturas. El imperio romano supo aprovechar la intrincada red de caminos y lo combinó con la construcción de unos nuevos, situación que no fue igual a las culturas posteriores que se dedicaron a meramente utilizar lo que encontraron ya construido. Las carreteras romanas fueron la proyección de Roma sobre sus distantes territorios, “sin ellas Roma nunca hubiera sido lo que fue y sin Roma las carreteras nunca hubieran alcanzado el papel civilizador que han tenido en la historia” (Moreno-Gallo, 2006, pág. 22)

No de otra forma esta cultura pudo mantenerse en el ámbito internacional desde el siglo VIII a. de C. hasta el año de 1453 cuando Constantinopla cae, cuando es reducido el último rezago de la gloriosa era imperial romana.

El Qhapaq Ñan (El camino del Inca)

Entre los siglos XV y XVI un gran imperio se erigía en territorio suramericano, un imperio que logro integrar a pobladores de los diferentes puntos cardinales y con diferentes características económicas, diferentes tendencias comerciales, en diferentes pisos térmicos. El imperio Inca (*Tawnatinsuyu*) alcanzó su mayor esplendor gracias a una intrincada red de caminos que conectaban un camino principal, el *Qhapaq Ñan*, o «camino del Señor» o «camino real» con muchos otros caminos que alcanzaron territorios al norte, que llegaban hasta los pastos

en actual territorio colombiano, por el sur hasta las actuales Mendoza, en Argentina y Maipo, en lo que hoy se conoce como Santiago, en Chile. Por el occidente cubría la costa desde Tumbes hasta Atacama y en el oriente se adentraba a la inhóspita y difícil selva amazónica (Martinez G. M., 2009)

El camino del inca, en su proyección geográfica comprendía 4 diferentes divisiones territoriales, norte *Chinchaysuyu*, oriente *Antisuyu*, sur *Qollasuyu* y occidente *Contisuyu*. La división territorial sirvió para que los pobladores pudieran realizar intercambio comercial, agrícola y de ganados, esta red de comunicación y transporte, de más de 23.000 kilómetros se ayudó de concepciones arquitectónicas como los *tambos* y *pucarás*, *canchas*, *callancas* y *colcas*² para que los viajeros pudieran llegar a sus destinos, con los respectivos descansos al término de cada jornada, y con la capacidad de acceder, desde estas construcciones a recursos de primera necesidad durante su movimiento o uso de los caminos. La construcción de puentes (colgantes, flotantes, de piedra o madera) servían para sortear los difíciles pasos que propone la geografía andina, todos ellos construidos con especial cuidado que permitiera su duración y su facilidad para el mantenimiento. Es también de resaltar que este camino cubre diferentes pisos térmicos, accediendo a áreas agropecuarias protegidas por cercados de piedra o madera, pero lo más importante de esta consideración es que los desafíos de terreno y clima fueron debidamente afrontados, existen espacios en los cuales el camino del Inca cruza tierras de más de 3.800 metros sobre el nivel del mar.

² Construcciones a lo largo del camino del inca, diseñadas para la defensa del territorio, para constituirse como punto de paso y descanso para viajeros y mensajeros del Inca y para el almacenamiento de recursos, cada una con características diferentes en su diseño y construcción dependiendo de su función principal.

El camino del Inca, desde una perspectiva geopolítica sirvió para llenar espacios vacíos si se tiene en cuenta que por allí se movieron los *mitimaes*³, garantizando que el imperio ejerciera control y poder en todo su territorio. La grandeza del imperio y el uso de los cientos de caminos obedecen, obviamente a una voluntad política de hacerlo, el uso dado a esta tipo de redes alcanza objetivos dependiendo de cómo se propongan y de quin los proponga, al llegar los conquistadores españoles, concentraron mucho más a la población indígena, la explotación y opresión a los pueblos indígenas relegaron el *Qhapac Ñan* a las intenciones de las huestes ibéricas. (Martinez G. M., 2009) Un gran imperio, un gran Estado debe garantizar por sí mismo que su territorio sea poblado y controlado por su nación, y que las acciones del gobierno, sea cual sea, llegue hasta el último de sus rincones, sin tomar las adversidades como disculpa para evitar esta obligación, si no haciéndolas una oportunidad de generación de nuevas técnicas constructivas y de expansión de la cultura.

Vías férreas: de concepción civil al uso militar

El continente europeo ha sufrido los más grandes conflictos bélicos registrados en la historia de la humanidad. Los grandes desarrollos tecnológicos del hombre han surgido gracias a las necesidades militares para afrontar una guerra, pero estos mismos adelantos se ponen posteriormente al servicio de la reconstrucción y renacimiento de los Estados.

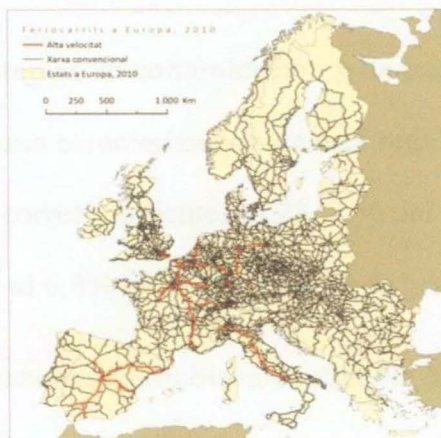
La primera guerra mundial, la gran guerra, movilizó gran cantidad de hombres desde y hacia el frente de batalla, y toda la logística que esta ambiciosa empresa conlleva. “El ferrocarril tuvo una importancia capital. Propició como nunca el rápido desplazamiento de la logística de guerra entre el frente y la retaguardia” (Iturralde, 2014). Los movimientos de grandes ejércitos y

³ Poblaciones de territorios anexados por los incas y desplazadas hacia otras regiones del Imperio como mecanismo de control político y territorial, con fines productivos, de equilibrio entre territorios y población entre otros.

el aprovisionamiento de las tropas serían el punto de inflexión en un enfrentamiento bélico que tenía como objetivo estratégico el desgaste de los recursos del oponente y para esto los Estados nación se suplieron con estructuras construidas con otros fines diferentes a la guerra. “En el imperio Austrohúngaro, Alemania y Bélgica se construyeron también muy tempranamente las primeras líneas. La mayoría de ellas, de servicio exclusivamente minero o de conexión de ciudades portuarias con vías navegables interiores” (Morillas, 2016). La primera concepción fue económica y comercial y debió cumplir con este objetivo, muestra de ello es que ese crecimiento de redes ferroviarias se creciera de manera vertiginosa en los últimos años del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX.

Posterior a esta concepción económica, la gran guerra, tuvo la necesidad de incorporar las redes férreas a su planeamiento y ejecución de actividades militares, los movimientos rápidos y la ubicación de soldados y pertrechos en la primera línea daban la ventaja a uno y otro bando, por eso toma valor la idea “del gran estratega y general alemán Helmut von Moltke (1800-1891) afirmaba, "no construyan fortalezas, construyan ferrocarriles", estaba resaltando la importancia del transporte en una posible victoria militar” (Iturralde, 2014)

La reconstrucción del continente también se realiza gracias a la compleja y coordinada red ferroviaria y después de esto une a la comunidad europea, haciendo que en la actualidad el tren sea la más utilizada de las formas de transporte entre los países.

Figura 1 Ferrocarriles europeos en servicio 2010

Nota: GeocritiQ

La intención con este pequeño aparte, es demostrar como una vía de transporte puede cambiar el panorama geopolítico, de relaciones internacionales y la configuración del sistema internacional, se puede evidenciar la importancia, en este caso de las vías férreas, para la defensa del territorio. Es pues para reflexionar porque naciones que han tenido desarrollos ferroviarios han dejado en el olvido sus bondades y se han casado únicamente con las carreteras a costo de imposibilitar la ocupación y control total del territorio.

Acabamos de visualizar tres ejemplos de grandes imperios y Estados, con amplias extensiones territoriales que no solo construyeron, sino que, aprovecharon las líneas de transporte y comunicación desde su centro de administración y organización hasta los puntos más alejados con el fin de proyectar, primero su comercio y economía y luego su poder, pues tuvieron la capacidad de mantener ejércitos en esas remotas áreas y lograron llevar productos nuevos a su corazón estatal o imperial haciendo crecer su cultura y supremacía sobre otros pueblos contemporáneos.

Sistema de transportes en la amazonia colombiana

Antes de hablar de los sistemas de comunicación y de transporte en la amazonia colombiana es prudente realizar una caracterización de esta región natural, una zona que comprende 483.164 kilómetros² correspondientes al 23,3 % del total del territorio colombiano incluyendo las áreas marítimas y al 6,8% de la totalidad de la gran cuenca del Amazonas.

La delimitación de la Amazonia colombiana contempla los siguientes puntos: partiendo desde la desembocadura del río Vichada en el Orinoco, siguiendo su vega (orilla sur), para luego con rumbo suroeste, pasar por los nacimientos de los ríos Uvía, Iteviare y Siare, hasta llegar a la boca del Caño Jabón en el río Guaviare y, Guaviare arriba hasta encontrar el río Ariari. Se sigue aguas arriba el río Ariari hasta la boca del Güejar y por este último aguas arriba hasta encontrar el río Sanza y siguiendo este hasta su nacimiento. Desde este punto en línea recta con dirección occidente hasta encontrar el río Guayabero, el cual se sigue hasta su nacimiento en el Cerro Triunfo. A partir del Cerro Triunfo se sigue dirección sur la divisoria de los ríos amazónicos hasta la frontera con Ecuador. El polígono se cierra siguiendo los límites internacionales amazónicos con Ecuador, Perú, Brasil y Venezuela, hasta encontrar la desembocadura del río Vichada en el río Orinoco. (Sistema de información ambiental territorial de la amazonía colombiana, 2015)

Figura 2 Región Amazónica Colombiana

Nota: Sistema de información ambiental territorial de la Amazonía colombiana

Colombia es uno de los 8 países que cuenta con parte de la cuenca del gran río del Amazonas, la cual es una de las más extensas y con gran capacidad hídrica del mundo, lo que permite en gran medida el mantenimiento del ecosistema, por esta razón es uno de los países miembros de La Organización del Tratado de Cooperación Amazónica en adelante OTCA (Agenda estratégica de cooperación amazónica, 2010).

Territorialmente la amazonia ocupa espacios en 6 departamentos de manera total (Caquetá, Putumayo, Guaviare, Guainía, Vaupés y Amazonas) y cuatro de manera parcial (Cauca, Nariño, Meta y Vichada)

Sus principales cuencas hidrográficas son las de los ríos Amazonas, Putumayo y Caquetá.

En Colombia y de acuerdo a ordenamiento territorial se recopilan los siguientes datos estadísticos: el 41,83% de la región es ocupada por resguardos indígenas, el 26,17% se considera como reserva natural, el 10,58% corresponde a áreas protegidas (Sistema de Parques Nacionales Naturales -PNN- y Reservas Nacionales Naturales -RNN-), el 7,21% esta sustraído a la reserva natural forestal para uso privado, el 3,8% del territorio destinado a distritos de manejo integrado el 3,62% son áreas con doble asignación legal. (PNN, RNN, Resguardos) y el 6,81%

corresponde a áreas que actualmente no tienen establecido con claridad su Estado legal. (Zona sur occidente de Nariño, Putumayo y Cauca), (Zona Nororiente de Vichada y Meta).

La población llega a 960.239 habitantes, el 2,3% de la población nacional; el 9% de la población es indígena; existen 52 pueblos indígenas con alrededor de 52 lenguas diferentes y 760 asentamientos indígenas distribuidos sobre ríos Guaviare, Vaupés, Putumayo y Caquetá.

Haciendo una división antrópica tenemos que la zona noroccidental tiene el 34,47% de población colona en los departamentos de Meta, Guaviare, Caquetá, Putumayo y fracciones de Nariño y Cauca, el área suroccidental 65,53% muestra menor transformación de ecosistemas; a su vez posee mayor población indígena en las regiones de Amazonas, Vaupés, Guainía y en menor porción Vichada, Caquetá y Guaviare.

Esta región denota de manera preocupante abandono por parte del gobierno central pues las políticas de gobierno no se cumplen a cabalidad y son crecientes las demandas de pobladores sobre su real situación.

Nunca se han planteado objetivos a largo plazo proyectables en el tiempo, todo proyecto viable ha sido sustituido o modificado por otro, anarquizando en tal forma la inversión que ha retardado el progreso vial, económico y social causando una profunda insatisfacción social, utilizada políticamente por la subversión y constituyendo el mayor obstáculo para el desarrollo actual de la región amazónica. (Gomez, Estrategia geopolítica del amazonas, 1996, pág. 3)

La amazonia por esta razón ha sido presa de los intereses criminales y delictivos de grupos al margen de la ley que usan los espacios vacíos como corredores de movilidad para cada una de sus actividades, han sabido aprovechar la ausencia del Estado y es por esto que son

participes de esa desmedida burocracia que parece interminable y en la que se sume la selva del sur.

A nivel geopolítico, las condiciones dadas en la región Amazónica sobre el ecosistema se elevan a un nivel de importancia demasiado alto, en razón a que, fenómenos como los cambios en el medio ambiente, el calentamiento global y la insuficiencia de recursos naturales en la mayoría de países desarrollados, han hechos que estos visualicen y se enfoquen en esta región como potencial para la obtención de estos recursos naturales y minerales para sostenerse en el futuro. (Muñoz, 2016)

Es así como esta zona ha cobrado un nivel estratégico y geopolítico de transcendencia muy alto en la esfera regional e internacional, afianzándose como una de las reservas naturales de mayor importancia en biodiversidad de fauna y flora, grupos étnicos, recursos minerales, yacimientos petrolíferos y de hidrocarburos, entre otros. Geopolíticamente la Amazonía colombiana “es una conexión entre dos grandes áreas estratégicas del nuevo mundo” (Barbosa Estepa, 2015, pág. 5) porque por el control de los pasos trasandinos, comunicaciones fluviales y terrestres han permitido el acceso a recursos, tales como el petróleo, los recursos bióticos (vivos), las fuentes de agua, y además el tráfico de narcóticos, posicionando a Colombia como un “pivote geopolítico” (Barbosa Estepa, 2015, pág. 5).

A decir verdad la región amazónica, es una región, que en Colombia, ha sufrido a causa del pensamiento mediterráneo que posee el país; la no proyección fluvial la ha tenido relegada a un segundo plano, abandonada y sin una efectiva presencia estatal. Un sistema de transportes multimodal debe coadyuvar a llenar espacios vacíos y “cuando esto se logre y los espacios baldíos territoriales desaparezcan, la dinámica de crecimiento del ecúmene colombiano cambiará su dirección en sentido de los Paralelos” (Gomez, Estrategia geopolítica del amazonas), optimizando

recursos y proyectando los elementos de poder nacional, no solo en beneficio de la población sino también de la promoción de la prosperidad general, la defensa de la independencia nacional y el mantenimiento de la integridad territorial como fines esenciales del Estado (Constituyente, 1991)

Se debe entender que un sistema multimodal de comunicaciones es aquel que articula diferentes medios de transporte, y varias vías, terrestres, fluviales y aéreas, que sirven para realizar de manera más rápida y eficaz las operaciones de movimiento de mercancías y recursos, ya sean de índole estatal o privados. El éxito de este tipo de sistemas radica no solo en las vías como tal (carreteras, aerovías, navegabilidad de los ríos) si no que tiene un alto porcentaje también de los centros de acopio, centros de comercio, intercambio cultural y asentamientos demográficos, que en teoría deben estar ubicados en el mismo sitio, deben convertirse en polos de desarrollo o áreas pivote.

Este sistema, en tal razón, debe traer consigo una fuerte carga de infraestructura de puertos, aeródromos o pistas de aterrizaje que hagan competitivo el sector y puedan de esta forma dinamizar estos lugares. Debe ser por si solo un punto donde la población este motivada al asentamiento como garantía de progreso evitando que el proyecto se quede en esto.

Actualmente la región amazónica carece de vías carretable que la comuniquen con el centro del país, las carreteras ubicadas más hacia el sur son las que surcan los departamentos de Putumayo y Caquetá dejando aislada la región más selvática que corresponden al departamento de Amazonas y en especial a su capital, Leticia. Los ríos más importantes de la cuenca, que se encuentran en territorio colombiano son los ríos Amazonas 7062 kms, Caquetá 2880 kms, Guainía 2250 kms, Putumayo 1813 kms, Guaviare 1497 kms, Vaupés 1050 kms y Apaporis 960 kms (Torres, s.f.), navegables únicamente por tramos y que han sido el bastión de culturización

de las etnias indígenas ya que sirven como vía de transporte y fuente de recursos naturales aptos para el comercio y el consumo propio

Los caminos, en su entendimiento no literal, si no en el entendido de vías de comunicación e intercambio entre personas son importantes en los teatros de conflicto y cooperación, y esta situación fue bien entendida por el coronel Mario Travassos en “los aspectos geográficos sudamericanos”, obra publicada en 1931 donde postula la importancia de un sistema vial y ferroviario hacia puertos de mejores ubicaciones que logren unir los océanos que bañan al continente optimizando la situación comercial y de poder. Ve en esta unión como mayor obstáculo las encumbradas alturas de los andes (Sisti, 1998), aun así con este obstáculo natural, Brasil ha entendido la importancia de su selva y ha proyectado la ciudad de Manaus como eje central del desarrollo económico, político y cultural de su amazonia.

En contradicción a la visión brasilera la importancia geopolítica de la región amazónica para Colombia está determinada por su condición no solo de riqueza natural si no de área de frontera en donde puede complementarse con

el espacio geográfico, su ubicación y tamaño conformando un marco de valor estratégico tan importante como la cantidad y calidad de recursos que alberga, la distancia de las materias primas necesarias para la industria y la facilidad de transporte a los centros de distribución. (Martinez M. , 2016)

y es aquí donde se presenta la mayor preocupación, pues la facilidad de transporte mencionada es inexistente y no solo no coadyuva al florecimiento de la región si no que pareciese debilitar las imagen estatal ante los nacionales y extranjeros.

Geopolítica crítica

En las concepciones ideológicas de O'Tuathail y Dalby la geopolítica crítica es la disciplina que va más allá de la mera relación entre el hombre con el territorio y el espacio; en esta nueva línea se deben considerar “agentes que han aparecido en el panorama mundial, como son los organismos no gubernamentales, las organizaciones internacionales y las diversas empresas transnacionales, entre otros actores” (Le Dantec, 2007 , pág. 73) sin disminuir el papel del Estado como principal protagonista en el ámbito internacional. Esta es, la relevancia dada a factores de carácter social, político y económico dentro de las relaciones surgidas entre las naciones y estos nuevos actores, o entre Estados y que determinan de manera decisiva el interés y relación de los agentes en el panorama internacional.

Salimos de la importancia única que tenía el poder en la geopolítica clásica, se abre un nuevo panorama en el cual estos nuevos agentes, sin necesidad de ser Estado influyen el normal transcurrir de las relaciones, es así como en lo económico por ejemplo una empresa, puede mover la relación de dos naciones haciendo elevar o disminuir el precio de un producto; una declaración de carácter político de alguna de las personalidades mundiales crea inconformismos o integra la misma relación y la más determinante de todas, cómo el hombre siendo el ser principal en la conformación del Estado hace variar las condiciones a su alrededor partiendo de la situación en la que el conglomerado se encuentra, ejemplo la pobreza extrema, las enfermedades, la relación con sus congéneres nacionales y con su mismo sistema de gobierno. Estas características de relación también determinan el desarrollo geopolítico de una nación.

En adelante veremos de manera gráfica y explicativa la comparación de las geopolíticas clásica y crítica, evidenciando en donde se presentan los mayores cambios y dando realce a esos

nuevos actores del sistema internacional, no se puede pensar que una escuela es mejor que la otra, no, se hace como preámbulo para el entendimiento de los enfoques que presenta la geopolítica crítica.

Tabla 1 Análisis comparativo Geopolítica Clásica y Crítica

| Geopolítica Clásica | Geopolítica Crítica |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| Paradigma autoritario y totalitario | Paradigma democrático |
| Europa como núcleo geopolítico | El planeta como núcleo geopolítico |
| El Estado como principal organización política | Diversidad organizacional como agentes geopolíticos |
| Teoría del poder como base de las RR.II. | Negociación integrativa para la resolución de conflictos |
| Demografía, factor prioritario de la política de población | Explosión demográfica como amenaza emergente (flujos migratorios) |
| El espacio geográfico más importante es el terrestre | Geopolítica de los tres espacios: terrestre, marítimo y aéreo |
| Euroasia como eje de la geopolítica | Geopolítica de los entornos |
| Defensa de los imperios coloniales | Crítica del imperialismo, colonialismo y neocolonialismo |
| Defensa de los modelos políticos autoritarios y totalitarios: Alemania nazi, Japón, URSS | Defensa de la democracia cosmopolita |
| Espacio vital | Medioambiente como microsistema geográfico; ecología como microsistema |
| Lucha por los recursos naturales | Cooperación en la distribución y uso de los recursos naturales |
| Predominio de la escuela geopolítica alemana | Predominio de las escuelas geopolíticas norteamericana y francesa. |

Nota: Revista electrónica latinoamericana de geopolítica (2007)

Debemos tener en cuenta que el poder nacional se proyecta por intermedio de la seguridad y defensa nacional, comprensión política y académica de la interdependencia entre la economía, los aspectos políticos y la seguridad militar en primera medida y después entendiendo que posterior a la terminación de la guerra fría lo que buscan los Estados para la solución de sus controversias es el dialogo y la cooperación, lejos de la confrontación bélica, la seguridad se determina en el bienestar del ser humano.

Enfoque humanista

No puede existir un conglomerado social, una nación, un Estado sin la imprescindible presencia del hombre, esto lo convierte en la base fundamental del actor geopolítico principal, y por qué excluirlo a la hora de proyectar el poder de dicho Estado más allá de sus confines?, el concepto de humanidad trae consigo preceptos como el de los derechos humanos y el respeto de estos se han convertido a nivel global en ícono de calificación y clasificación de una buena gestión estatal. Podríamos entender que el poder de una nación y su proyección internacional depende de que tan respetuoso sea de los derechos de las personas, no solo en su interior si no en la atención de las personas de naciones vecinas. “En otras palabras, se puede afirmar que la seguridad es un derecho humano fundamental” (Le Dantec, 2007 , pág. 77)

El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en su informe de los años 1993 y 1994 determina la seguridad humana a una necesidad básica del hombre apoyándose en la afirmación de:

No será posible que la comunidad de países conquiste ninguna de sus metas principales, ni la paz, ni la protección del medioambiente, ni la vigencia de los derechos humanos, ni la democratización, ni la reducción de las tasas de fecundidad, ni la integración social, salvo en el marco de un desarrollo sostenible que sea conducente a la seguridad de los seres humanos. (Le Dantec, 2007)

Se pone en consideración el enfoque humanista no solo por la reclamación de derechos que puede tener la población de la amazonia sino también por lo especial de sus características como grupo humano, el arraigo ancestral es de corte indígena conservando tradiciones religiosas,

gastronómicas, culturales y sobre todo de defensa de la naturaleza y del entorno que les ha brindado recursos para su subsistencia.

El mejoramiento o existencia de un sistema multimodal de transporte podría mejorar las condiciones de vida de los pobladores del amazonas, incrementaría su bienestar y abriría puertas a bondades como las brindadas por la salud y la educación.

Enfoque económico

El interés actual de personas y Estados, actores internacionales no estatales están íntimamente ligados con el aspecto económico, con la capacidad de autosuficiencia de recursos y la capacidad adquisitiva de las personas. Cualquier proyecto por pequeño que parezca mueve recursos financieros que no son despreciables para ninguna persona u organización. El poder pues entendido desde lo económico trata de la capacidad industrial, el acceso a las materias primas y la relación comercial de los Estados. Aquí toma gran importancia el desarrollo de fuertes sistemas de transporte con el fin de dinamizar este tipo de relación. En la oferta de servicios y productos, y viendo a futuro, se encuentran elementos de carácter de biodiversidad y administración de recursos naturales. Gran importancia estratégica toma entonces la amazonia como fuente generadora de este tipo de ofertas. No solo eso si no de punto de paso de los productos y servicios de los países vecinos en su afán de alcanzar la condición de bioceánidad, la conexión de atlántico y pacífico, en este caso aprovechando la cuenca del amazonas.

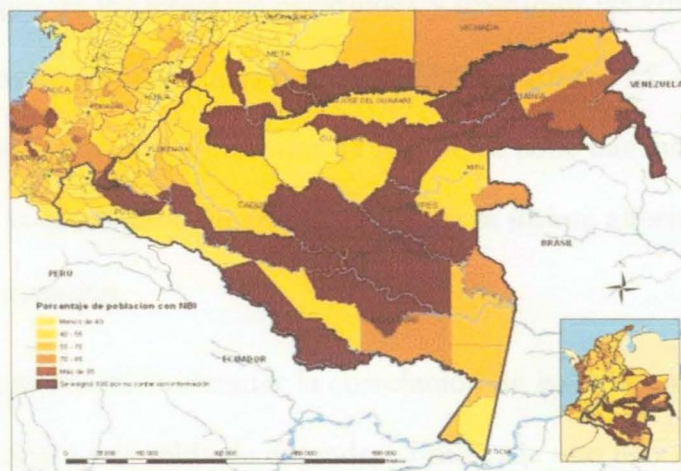
Se observa que la Amazonía es la región colombiana con menor participación en el PIB nacional. Esta relación es persistente, ya que en 1990 la participación de la Amazonía fue del 1,5%, lo cual sugiere que no se han desarrollado sectores con una incidencia significativa sobre el crecimiento económico”. (Banco de la república, 2013, pág. 68)

Una de las causas por la cual la región amazónica presenta una baja participación en el PIB nacional podría deberse a la falta de conectividad con las demás regiones del país, por ser una región geográficamente aislada, también se presenta al interior de la región el mismo fenómeno que limita las posibilidades de crecimiento económico; es decir, Leticia, que no cuenta con comunicación terrestre con el resto del país, tampoco con los demás municipios y corregimientos del departamento; la única manera de integrarse es a través de rutas aéreas y fluviales, costosas y de poca efectividad teniendo en cuenta la importancia estratégica de la que hemos venido hablando.

La solución para este problema está dada en la inversión en infraestructura vial para la región, y no se habla únicamente de carreteras, se podría pensar en el tendido de redes férreas entre puntos o el mejoramiento y ampliación de los medios aéreos, si bien la selva es una escenario inhóspito “la infraestructura puede afectar el producto de un país de manera indirecta a través de su impacto sobre el comercio internacional” (Cárdenas, Gaviria, & Meléndez, 2006)

La amazonia colombiana a falta de infraestructura y oportunidad comercial presenta altas tasas de pobreza, uno de los ítems de calificación por parte del DANE es el de la población con necesidades básicas insatisfechas, como podemos ver en el recuadro de figura siguiente son altos los índices en los departamentos del sur del país. “El único municipio en Amazonas, Guainía y Vaupés con menos del 40% de la población con NBI es Leticia. Tanto en 1993 como en 2005, el porcentaje de población con NBI de la Amazonía es significativamente mayor al nacional” (Meisel, Bonilla, & Sánchez, 2013).

Figura 3 Porcentaje de población municipal con por lo menos una necesidad básica insatisfecha (NBI)



Nota: (Meisel, Bonilla, & Sánchez, 2013)

Enfoque de poder

No puede negarse que el marco de las relaciones internacionales en la actualidad se basa en el constante proceso de globalización como consecuencia del fin del sistema bipolar materializado en la guerra fría, y es así que este proceso nos indica la necesidad de demostrar poder en “la búsqueda de control sobre la energía, el control sobre el agua potable y los recursos naturales y la búsqueda de mano de obra barata” (Dallanegra, 2010, pág. 20) como intereses futuros para la humanidad y los Estados.

El poder debe entenderse en cada uno de los entornos temporales en los que se mueve el sistema internacional, por ejemplo en la perspectiva militar dada por George W. Bush con la doctrina de intervención preventiva o la de negociaciones y cooperación entre Estados que promovió Barack Obama, solo por mencionar el caso de los Estados Unidos como referente de relaciones internacionales teniendo en cuenta su gran influencia.

Este enfoque del poder habla de cómo el Estado, se compromete con el conglomerado social al cumplimiento de sus objetivos e intereses, teniendo como base que “el ejercicio del

poder político se sustenta en los fines del Estado que mediante el principio de autoridad, debe obtener el consenso en el logro de los intereses nacionales y disminuir las controversias provocadas por antagonismos de actores reales o potenciales” (Martinez M. , 2016) tratando de llegar a entendimientos antes que acudir a acciones de fuerza, se debe dar manejo al espacio geográfico, en la actualidad la confrontación armada debe ser la última alternativa sin desestimar que pueda desaparecer como opción.

En la siguiente tabla podemos evidenciar la correlación de las diferentes variables de la geopolítica crítica, es una manera resumida de entender como cada uno de estos factores influencia y hace cambiar la concepción y proyección de un territorio.

Tabla 2 Interacción de los factores de Geopolítica Crítica

| Variable | Ecología (Vida) | Economía (Riqueza) | Sociedad (Apoyo) | Política (Poder) | Cultura (Conocimiento) |
|------------------|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Capital | Ambiental | Economico | Social | Politico | Cultural |
| Efectos | Sustentabilidad - desastre | Prosperidad - Pobreza | Equidad - inequidad | Paz - violencia | Sabiduría - ignorancia |
| Globalización | Un mundo de efectos asociados “efecto invernadero” | Lado oscuro de la globalización y competencia, mas inequidad | Refugiados Migraciones Híper urbanización | Gobernabilidad Regímenes globales Cooperación / conflicto | Identities valores |
| Uso de la fuerza | Bioterrorismo | Crisis financieras – terrorismo, lavado de dinero | Polarización, ingobernabilidad, rebelión, seguridad ciudadana | Antiminas. Niños en guerra. Armas livianas Desarme tradicional | Intolerancia y guerras religiosas. Identities locales en choque con naciones globales. |

Nota: (Rojas F. , 2003)

Colombia, proyección global y regional

La proyección global y regional de Colombia es necesaria para mantener los niveles mínimos de seguridad ya que este es “el concepto más complejo, considerando la aparición de amenazas de naturaleza muy distintas al ataque militar contra el propio territorio” (Le Dantec, 2007) en la cual otros factores de la naturaleza humana atentan contra la integridad de los

Estados, la militar ya no es la única amenaza, se ciernen otras más peligrosas y de menos evidencia palpable, en la mayoría de los casos es evidente cuando ya ha causado daños en un Estado.

La principal importancia de proyectar el poder nacional con vías de comunicación, es la de afianzar lazos de cooperación e intercambio en la triple frontera del sur de Colombia si se tiene en cuenta la situación real de los países latinoamericanos donde

Los Estados de la región carecen de la suficiente viabilidad individual como para afrontar ciertas tareas u objetivos o actuar de forma fragmentada en los procesos de negociación con Estados u organizaciones internacionales. Sus posibilidades de alcanzar sus objetivos son débiles, quedando siempre sujetos a las decisiones adoptadas por los más poderosos (Dallanegra, 2010)

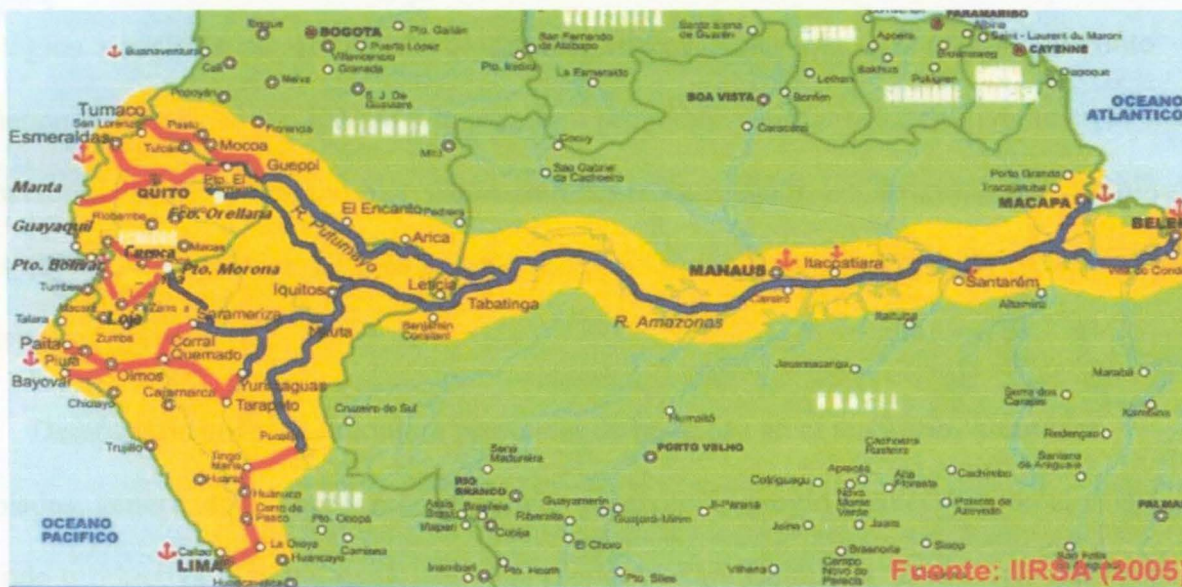
Y de allí que la cooperación posicione al país en la toma de decisiones regionales y porque no globales si se tiene en cuenta la no menospreciable riqueza que puede representar la amazonia.

La amazonia ha revestido gran importancia para los países miembros de la cuenca, es por esto que Colombia hace parte de significativos proyectos de integración como es el caso de Integración de las áreas protegidas del bioma amazónico – visión amazónica (IAPA), la Organización Nacional de Pueblos Indígenas de la amazonia colombiana (OPIAC), Red Latinoamericana de Cooperación técnica en Parques Naturales, Áreas Protegidas, fauna y flora silvestre (REDEPARQUES) en el ámbito ambiental que es el tema principal de asociación en esta región; También existen proyectos ambiciosos de unión entre pacífico y atlántico como el caso de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)

Todas ellas con el apoyo y auspicio de organizaciones de carácter mundial como Organización de las naciones unidas para la alimentación y la agricultura (FAO), Programa de

las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), World wildlife fund (fondo mundial para la naturaleza) (WWF), Programa de las Naciones Unidas para el medio ambiente (PNUMA), muchas dependientes directas de la Organización de las Naciones Unidas como organización preponderante de los asuntos en el hemisferio occidental.

Figura 4 Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana



Nota: IIRSA (2005)

Un caso ejemplar de como proyectar la nación puede ser el caso Perú; es un país que actualmente se ve como una “potencia media de presencia significativa en el mundo” (Rojas C. , 2013, pág. 54) teniendo en cuenta las bondades de sus ubicación geoestratégica, con acceso a 3.080 kilómetros de litoral sobre el pacífico, acceso a las cuencas del Orinoco, Amazonas y La Plata; ha entendido dentro de su visión geopolítica que es un Estado bioceánico, no por el acceso directo si no por la proyección de las cuencas anteriormente mencionadas que al igual que su interés, pone, los intereses de su vecinos a su disposición, casos Brasil, Bolivia y Argentina quienes buscan salida al pacífico. En las cosas importantes por cambiar para materializar esa

proyección está la de la conciencia nacional, educación de las riquezas y formas de aprovecharlas en pro del crecimiento de la nación (Rojas C. , 2013)

El poder nacional

Entendido desde la visión de Frederick H. Hartmann, son siete los elementos del poder nacional, el demográfico, geográfico, económico, científico – tecnológico, histórico – psicológico – sociológico, organizativo-administrativo y militar que aplicados en conjunto mantienen la integridad del Estado y le permiten proyectarse como actor influyente en el sistema internacional y no solo eso, también garantizan la salvaguarda de sus intereses y el cumplimiento de sus objetivos nacionales. Esto es posible si, y solo si, dicha aplicación se da en la totalidad de su territorio.

Demográficamente se requiere presencia de personas en el territorio, asentadas, apropiadas, generando cultura y recordación en el territorio propio y en el de todo el país, haciendo productiva la tierra, explotando los recursos. Para Colombia tarea fuerte pues poseemos hacia el oriente y suroriente (regiones Orinoquia y Amazonía) las más bajas tasas porcentuales de demografía, tenemos espacios vacíos que debemos llenar para cumplir con este primer requisito.

Geográficamente esta región del país, objeto de estudio, ha sido desaprovechada, si bien es la región selvática posee un potencial fluvial inexplorado hasta el momento; por ser una región de bajas alturas, casi plano, facilita el movimiento en largas distancias, además no menos importante es el área a aprovechar en las proyecciones geoestratégicas de nuestros vecinos, intenciones centenarias de unir el océano atlántico con el océano pacífico aprovechando la más primitiva vía de comunicación, la vía fluvial.

El factor económico puede verse desde dos diferentes enfoques, el de producción y el de aprovechamiento como línea de transporte tratando de unir regiones productivas de materias primas con los centros industrializados de transformación de dichas materias, y en sentido inverso con el de la comercialización de productos terminados, así pues, la economía se beneficia en la medida en la que una región provee productos susceptibles de ser comercializados como de las vías de comunicación que transportaran dichos elementos. El asentamiento de personas, el aprovechamiento de las condiciones geográficas deben impulsar de manera obvia el crecimiento económico.

El nuevo conocimiento, el adelanto científico, el avance tecnológico son las variables dominantes en los Estados de surgimiento a nivel económico, y como desconocer la riqueza oculta de la región amazónica en este particular. Por ser área poco explorada y explotada es una fuente de nuevo conocimiento natural, de biodiversidad y de recursos minerales, la selva guarda dentro de sí ciencias tan importantes como la farmacología nativa, el uso de plantas que puede proyectarse a nivel industrial en beneficio de la salud y tecnologías usadas o impulsadas con los elementos aquí conseguidos, claro está el uso de todos estos recursos debe realizarse de manera medida, controlada, con visión de renovación pues esta región es el tesoro verde del Estado colombiano.

Pocos Estados pueden tener el lujo que implica el descubrimiento de nuevas culturas, pocos Estados aún están construyendo su historia, pocas regiones, inclusive, del planeta tienen aún territorios inexplorados, comunidades y / o pueblos no descubiertos. Esta situación sociológica atrae la atención nacional e internacional, es fuente generadora de sentimientos de orgullo y de identidad como nación, la historia se convierte en un activo nacional que debe resguardarse.

Como no dar importancia al factor organizativo-administrativo si este es el que debe llevar cada una de las organizaciones del Estado hasta la región, es el que da cobertura y solución a las necesidades básicas de la población, es la cara del poder gubernamental en áreas alejadas, debe generar compromiso por parte de los habitantes, si el Estado me acompaña constantemente debo devolver con creces este reconocimiento, el trabajo diario se orientará al beneficio del Estado.

El factor militar no es más, en ese orden de ideas, que el factor protector de este sinnúmero de recursos que posee la región, es la punta de lanza de la presencia estatal y es no solo regionalmente si no internacionalmente el primer embajador de las relaciones internacionales. Es la fuerza del Estado en pro de la protección de los intereses y objetivos nacionales que se logran con la aplicación efectiva de los factores del poder nacional.

Si y solo si con la aplicación de estos factores el Estado es dueño total de su territorio, es un Estado completo, es un Estado en perfecto equilibrio e interacción de sus heartland y hinterland con todas las condiciones para ampliar su rimland o área de influencia más allá de la frontera. La aplicación de estos factores necesita de manera indiscutible y urgente la implementación de vías de comunicación que garanticen que esta utopía se haga realidad. Los Estados (virtuosos, grandes, maravillosos) son dueños de la totalidad de su territorio.

Para el logro de la legitimidad y alcance del poder nacional a nivel interno hay que pensar en una fuerza pública alineada con objetivos tendientes a una seguridad en el marco de la Organización de Naciones Unidas (ONU), como era ya inquietante para el Mayor David Andrés

Rodríguez Camacho, desde el año 2015, antes de la firma del acuerdo de la Habana⁴ quien enuncia los mas importantes, bienestar y seguridad de los habitantes del territorio nacional y la reconstrucción de la legitimidad y confianza de los pobladores en el Estado y en su fuerza pública (Reforma del sector de la seguridad y defensa en el escenario de posconflicto en Colombia, 2015). A estos objetivos antes mencionados debemos agregar el reto de contrarrestar el accionar de los factores desequilibrantes de la seguridad, en la amazonia el narcotráfico, la explotación ilegal de yacimientos mineros, trata de personas, tráfico de armas, explotación ilegal de recursos renovables y la trata de personas entre otros.

La seguridad y defensa de las naciones en el orden del actual sistema internacional basa su objeto de estudio en factores desequilibrantes como los “medioambientales, la delincuencia internacional, el narcotráfico, el terrorismo y la presión migratoria, entre otras” (Le Dantec, 2007) mucho más acentuadas en la medida en que las fronteras entre países presenten características de porosidad y cuando el poder y control gubernamental se aleja de estas, convirtiendo los vastos territorios amazónicos en espacios vacíos.

Además la acción del Estado debe combatir el ya mencionado fenómeno de la convergencia desviada en el cual flagelos como el terrorismo y el crimen organizado, nuevamente se hace imperante la necesidad de cubrir con real y efectiva presencia estatal los espacios vacíos, so pena de permitir que la debilidad institucional manifestada en “la corrupción, las instituciones cooptadas por actores ilegales, la falta de cohesión de las entidades públicas [...] la falta de herramientas jurídicas y el déficit de capacidades para contrarrestar los principales

⁴ Acuerdo final para la terminación del conflicto y la construcción de una paz estable y duradera, realizado en un proceso de negociación entre el gobierno de Colombia y el grupo insurgente de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC)

problemas que ponen en riesgo la soberanía del Estado” trasnacional (Barrera, 2017, pág. 97) permitan, en detrimento del Estado la pérdida de poblaciones, culturas y territorios.

Como la proyección del poder nacional está marcada en la relación con las demás naciones, en este caso específico las naciones vecinas es prudente que la doctrina a utilizar por Colombia sea una fina y elaborada combinación de la mejores características del *respice pollum*⁵ y el *respice similia*⁶, atendiendo a que la utilización de una sola doctrina no trae los mejores dividendos para el país. Esta combinación de conceptos afianza la cooperación de los países vecinos y mantiene relación directa de amistad natural con norte américa teniendo presente su capacidad de influencia siendo hegemón de poder a nivel mundial (Uribe, 2015)

La nueva conceptualización de poder nacional se liga íntimamente a la “democracia cosmopolita” que se ve obligada a la necesidad del “desarrollo de capacidades administrativas y de recursos políticos independientes a escala regional y global, con un complemento necesario a las políticas locales y nacionales” (Le Dantec, 2007 , pág. 75) logradas en la medida en que las entidades territoriales sean autosuficientes o lleguen por lo menos a un porcentaje de su suficiencia.

⁵ Doctrina acuñada por el presidente de la República Marco Fidel Suarez en el año de 1913, consistente en basar las relaciones internacionales en la dependencia de la “estrella del norte”, de mirar como principal aliado, llegando casi a la sumisión, a los Estados Unidos de América.

⁶ Doctrina acuñada por el Canciller colombiano Alfonso López Michelsen en el año de 1960, consistente en basar las relaciones internacionales en dar una mirada a los semejantes fortaleciendo las relaciones con los pares en el vecindario geopolítico.

Conclusiones

Primera: Analizada desde el punto de medioambiental y de disminución de fuentes hídricas sobre el globo la importancia estratégica de la amazonias esta soportada en la administración y mantenimiento de los recursos naturales, como lo preceptúa Francisco Le Dantec Gallardo “lo vigente es la valorización del medioambiente y la cooperación para la adecuada distribución y uso de los recursos naturales, indudablemente que desde una perspectiva económica” (Contribucion de la geopolitica crítica a la comprensión de la actual concepción de seguridad, 2007 , pág. 74).

Segunda: Proyectar vías de comunicación y transporte hacia la amazonia, desde el centro de poder, en Colombia, aumenta las posibilidades de una integración territorial teniendo en cuenta la proximidad o contigüidad geográfica y espacial, desarrollando los diferentes planes de que en torno a las fuentes hídricas se adelantan como el caso del Orinoco y del Plata.

Integración de Estados son símil de poder regional.

Tercera: La seguridad y defensa es ante todo responsabilidad del Estado, obligado a mantener los mínimos de seguridad y a garantizar los medios y recursos para ejercer la defensa en el momento y lugar que se necesite, mucho más si es dentro de sus propios límites, esto deberá lograrse en la medida en la que la presencia gubernamental (social – política - económica) llegue a los puntos más alejados del centro de poder, reto grande en los Estados centralistas como Colombia, apoyándose en una consistente y fuerte red de vías de transporte que dinamicen la frontera.

Cuarta: no existen políticas públicas, trascendentes en tiempo y espacio que permitan el mejoramiento de la zona amazónica y por esta razón la proyección del Estado sobre esta área está supeditado a las actividades de integración con los países vecinos.

Recomendaciones

Al igual que los demás países de la cuenca amazónica Colombia debe unir esfuerzos de todos los campos de poder para generar un documento de proyección estatal, no solo para la región amazónica sino para toda la configuración estatal, esta hoja de ruta “Libro Blanco”, determinará objetivos de nivel nacional y será la punta de lanza para la formulación de políticas públicas en cuanto a seguridad y defensa nacional.

Se debe abonar terreno en cuanto a la exploración y conocimiento exacto de todos los aspectos que conciernen a la amazonia con el fin de explotar y aprovechar, de manera responsable, las riquezas que posee la región natural de la amazonia, contrarrestando el aprovechamiento que sí le están dando organizaciones de carácter delincuenciales.

Referencias bibliográficas

Agenda estratégica de cooperación amazónica. (2010). OTCA. Brasilia.

Álvarez, C., & Zambrano, J. (2017). *Globalización desviada: plataforma de convergencia criminal*. (C. E. Calderón, Ed.) Bogotá, Colombia: Escuela Superior de Guerra.

Ariza, G. R. (2005). *Geopolítica y geoestrategia: liderazgo y poder*. (U. M. Granada, Ed.) Bogotá, Cundinamarca, Colombia: Instituto de estudios geoestrategicos.

Bahamon, A. (2012). *Colombia, Geografía y destino. Visión geopolítica de sus regiones naturales* (Cuarta ed.). (U. M. Granada, Ed.)

Banco de la república. (2013). *Geografía económica de la Amazonia colombiana*. Cartagena.

Barbosa Estepa, R. (2015). *Globalización, cultura política y tensiones fronterizas. De la geopolítica del Amazonas al Plan Colombia*.

Barrera, F. (2017). Posacuerdo en Colombia: Estado ideal para la convergencia entre el terrorismo y el crimen organizado transnacional. (C. A. Calderón, Ed.) *Ensayos sobre seguridad y defensa*, 11, 79 - 101.

Cárdenas, M., Gaviria, A., & Meléndez, M. (Febrero de 2006). La infraestructura de transporte en Colombia. *Cuadernos de Fedesarrollo*. (Fedesarrollo, Ed.) Bogotá, Colombia: La Imprenta. Obtenido de <http://www.repository.fedesarrollo.org.co/handle/11445/1913>

Constituyente, A. -N. (4 de Julio de 1991). Constitución Política de Colombia. Bogotá, Cundinamarca, Colombia. Obtenido de http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html

- Cruz, P. L. (2009). Reseña de "Orbe Romano e Imperio Global. La Romanización desde Augusto a Caracalla" de Bancalari Molina, Alejandro. *Redalyc*, 27(2), 249 - 253. Recuperado el 04 de Junio de 2018, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=59115485011>
- Dallanegra, L. (Septiembre - Diciembre de 2010). Teoría y metodología de la geopolítica. Hacia una geopolítica de la "construcción de poder". (U. a. Mexico, Ed.) *Revista mexicana de ciencias políticas y sociales*, 52(210), 15 - 42. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=42118500002>
- ESDEGUE. (s.f.). Guía de estudio, Geopolítica. *Geopolítica*. Colombia .
- Gomez, A. (Junio de 1996). Estrategia geopolítica del amazonas. *Revista de la facultad de artes y humanidades* (No. 5). Obtenido de www.sogeocol.edu.co/documentos
- Gomez, A. (s.f.). Estrategia geopolítica del amazonas. Universidad Pedagógica Nacional. Obtenido de www.sogeocol.edu.co/documentos
- Iturralde, M. (16 de Septiembre de 2014). Trenes para la guerra. *El Correo.com*. Obtenido de <http://www.elcorreo.com/bizkaia/sociedad/201409/16/trenes-para-guerra-20140916111957.html>
- Le Dantec, F. (2007). Contribucion de la geopolítica crítica a la comprensión de la actual concepción de seguridad. *Política y estrategia*(108), 71 - 82. Obtenido de <https://es.scribd.com/document/373979598/Dialnet-ContribucionDeLaGeopoliticaCriticaALaComprensionDe-5625304>
- Martinez, G. M. (15 de Marzo de 2009). Qhapaq Ñan: El camino inca y las transformaciones territoriales en los Andes peruanos. *Dialnet*, 21-38. Obtenido de <file:///C:/Users/rogel/Downloads/Dialnet-QhapaqNan-3053685.pdf>
- Martinez, M. (Marzo de 2016). La importancia geopolítica y la realidad de las naciones. (M. G. Salazar, Ed.) *Fuerzas Armadas*, 89(235), 45 - 52.

- Meisel, A., Bonilla, L., & Sánchez, A. (Octubre de 2013). Documentos de trabajo sobre economía regional. (C. d. regionales, Ed.) Cartagena de Indias , Ciolombia: Banco de la República.
- Moreno-Gallo, I. (2006). *Vias Romanas, ingeniería y técnica constructiva*. (C. A. Fernandez, Ed.) Madrid, España: El Ambroz. Recuperado el 04 de Junio de 2018, de <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=sLQlejIBTZUC&oi=fnd&pg=PA1&dq=vias+de+comunicacion+y+el+imperio+romano&ots=NieEfbPvyf&sig=p2NxxhQ4NupYu19YloundaYIPgnNg#v=onepage&q&f=false>
- Morillas, M. (20 de Febrero de 2016). *Geocritiq*. Obtenido de La expansión del ferrocarril en europa: <http://www.geocritiq.com/2016/02/la-expansion-del-ferrocarril-en-europa-1825-2010/>
- Muñoz, J. (2016). *LA AMAZONÍA COLOMBIANA Y SU IMPORTANCIA ESTRATÉGICA A NIVEL INTERNACIONAL*. Bogotá. Obtenido de <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/15482/3/Mu%C3%B1ozParraJessicaAndrea2016.pdf>
- Paredes, Y. (31 de Julio de 2010). Informe de seguimiento de caracterización de 16 ríos navegables y la actividad portuaria . Bogota, Colombia: Superintendencia de puertos y transporte . Recuperado el 27 de Abril de 2018, de <http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2014/delegada%20puertos/caracterizacion%20rios/INFORME%20CARACTERIZACION%20DE%20LOS%20RIOS.pdf>
- Rodriguez, A. (Julio de 2015). Reforma del sector de la seguridad y defensa en el escenario de posconflicto en Colombia. (C. A. Calderón, Ed.) *Ensayos sobre seguridad y defensa*, 8, 139 - 141.
- Rojas, C. (Diciembre de 2013). La nueva visión geopolítica del Perú. (M. G. Leal, Ed.) *Fuerzas Armadas*, 86(228), 48 - 55.

Rojas, F. (2003). Seguridad Humana: Concepto emergente de la Seguridad del siglo XXI. Nuevo contexto de Seguridad Internacional: nuevos desafíos, ¿nuevas oportunidades? *La seguridad en América Latina pos 11 de septiembre*. (Á. d. Estudios, Ed., & F. Rojas, Recopilador) Caracas, Venezuela: Nueva Sociedad. Obtenido de http://www.flacso.org/sites/default/files/Documentos/libros/secretaria-general/Seguridad%20Humana_0.pdf

Sistema de información ambiental territorial de la amazonía colombiana. (2015). Obtenido de <http://siatac.co/web/guest/region>

Sisti, R. A. (1998). La función geopolítica de los caminos en situaciones de conflicto y cooperación. (U. d. Latinoamericano, Ed.) *Invenio: revista de investigacion academica*(No. 2), 93 - 99. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4399835>

Torres, J. (s.f.). *lifer.com*. Recuperado el 27 de Abril de 2018, de Los siete rios de la región amazónica más importantes: <https://www.lifer.com/rios-region-amazonica/>

Uribe, S. (Septiembre de 2015). La política exterior de Colombia, análisis de dos tendencias complementarias. (G. J. Salazar, Ed.) *Fuerzas Armadas*, 88(233), 20 - 26.

BIBLIOTECA CENTRAL DE LAS FF. MM.
"TOMAS RUEDA VARGAS"
201003650