



La infraestructura vial y su implicación en la
seguridad Nacional : un estudio de caso del
municipio de Saravena Arauca

José Antonio Ortega Berg

Trabajo de grado para optar al título profesional:
Maestría en Estrategia y Geopolítica

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

TME V6 2019

030

EJ 1

**LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU IMPLICACIÓN EN LA SEGURIDAD
NACIONAL: UN ESTUDIO DE CASO DEL MUNICIPIO DE SARAVERA
ARAUCA.**

JOSE ANTONIO ORTEGÓN BERG

**ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA
MAESTRÍA EN ESTRATEGIA Y GEOPOLÍTICA - CEM**

BOGOTÁ - 2019.

**LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU IMPLICACIÓN EN LA SEGURIDAD
NACIONAL: UN ESTUDIO DE CASO DEL MUNICIPIO DE SARAVENA
ARAUCA.**

JOSE ANTONIO ORTEGÓN BERG

Trabajo para obtener el título de Magister en Estrategia y Geopolítica - CEM

Asesora: XIMENA CUJABANTE VILLAMIL

**ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA
MAESTRÍA**

BOGOTÁ – 2019

Resumen

El municipio de Saravena, se encuentra localizado en el espacio geográfico de la Orinoquía. Representa uno de los paisajes más complejos en términos de su biodiversidad, de su conformación fisiográfica, de sus procesos culturales y de su dinámica de poblamiento. Sin embargo, la presencia de grupos armados en el territorio araucano, surgió debido entre otras a la incapacidad del para proveer servicios e infraestructuras básicas, que permitan a los habitantes un adecuado desarrollo de sus actividades.

De esta manera, es esencial para la resolución del problema de seguridad en el municipio, asumir una aproximación que supere las concepciones clásicas, centradas en la seguridad del Estado y pensar en cambio, en una aproximación que permita centrar la reflexión en torno a la seguridad de los individuos y la resolución de todos aquellos aspectos que pueden impactar su seguridad.

La investigación propone entonces, a partir de la revisión documental, un examen sobre la categoría de seguridad y la aplicación de concepto de Seguridad Humana para abordar la problemática del municipio, de igual manera se realiza un diagnóstico de las condiciones de vida del departamento y el municipio, así como del desarrollo del conflicto armado en la región, elementos que permiten esbozar algunas estrategias de mejoramiento de estas problemáticas, con la participación de las fuerzas armadas y el conjunto del aparato estatal.

Palabras clave:

Saravena, Arauca, Infraestructura Vial, Seguridad Humana, Conflicto armado.

Abstract

The municipality of Saravena, is located in the geographical space of the Orinoquía. It represents one of the most complex landscapes in terms of its biodiversity, its physiographic conformation, its cultural processes and its population dynamics. The municipality of Saravena limits the north with the Bolivarian Republic of Venezuela from the mouth of the Bojabá river to the Arauca river, until the inspection of Puerto Lleras. South: With the municipality of Fortul. East: With Arauquita and Fortul. West: With the Department of Boyacá, on the Bojabá river basin. According to data from INDEPAZ (2017), the presence of the ELN in the Araucanian territory, arose due among others to the inability of the state and the social movement, to handle the conflicts, its presence is more characterized especially in the municipality of Saravena.

On the other hand, and as mentioned in the reports of the Institute for Development and Peace Studies (INDEPAZ) “the lack of social services and communication infrastructure exacerbated distances between social dynamics and the state, which was becoming more complex and the distances being enlarged to the point that part of the peasant dynamics of colonization becomes a guerrilla organization in the late 1970s, which is the emergence of the Domingo Laín Front in Arauca, and the arrival of the FARC, systematically, the Armed Groups apart from the law, they have taken root in this region mainly due to the distrust generated by the distances with the state. Within the Strategic Plan of the Military Forces that is projected until 2030, goals are set that would contribute to the development and progress of the country, the recovery and control of the territory, the stabilization and consolidation of peace; Understanding these factors through the specific case study of the municipality of Saravena, allows the evaluation of actions directed by the government and those developed by the Military Forces, as part of the National Security and Defense strategy, aimed at counteracting the actions of the Illegal Armed Groups.

Key words: Conflict, Saravena, Arauca, Infrastructure, Human Security, Roads.

Tabla de Contenido

INTRODUCCIÓN	6
Capítulo 1. DESDE LA DEFENSA NACIONAL, HACIA LA SEGURIDAD HUMANA.....	11
La importancia de la inversión en Infraestructura vial. Aspectos conceptuales.	17
Capítulo 2 DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL DEL MUNICIPIO DE SARAVERENA.....	23
Departamento de Arauca.....	23
Conflicto en el Departamento de Arauca.....	24
El Municipio de Saravena	25
Actividad y Estructura Económica.....	26
Presupuesto del Municipio de Saravena	30
Estado de las Vías y Conexiones del Municipio	31
Conexiones Aéreas.....	33
Conexiones Terrestres.....	34
Conexiones Fluviales	35
Sistema de comunicación vial regional.....	35
Acceso Humanitario.....	40
Capítulo 3 SARAVERENA DEL ABANDONO ESTATAL A LA GUERRA	43
Contexto departamental y grupos armados	43
Estrategias de Mejoramiento.....	52
CONCLUSIONES	54
BIBLIOGRAFÍA	57

INTRODUCCIÓN

La preocupación en torno al concepto de seguridad ha sido una vieja reflexión que ha girado en torno a los Estados nacionales modernos, y ubicada en el escenario internacional en donde se identifican amenazas externas y posibles estrategias para afrontar guerras internacionales. Posteriormente, con el final de la guerra fría se desarrollan proposiciones en torno a la seguridad ciudadana y el manejo del orden público a nivel interno, en donde se identifican múltiples factores que afectan la seguridad y de manera creciente se traslada la atención desde la seguridad de los Estados, hacia la seguridad de los individuos. En este contexto, este trabajo plantea como elemento determinante de la seguridad, la existencia de una adecuada infraestructura vial en las regiones.

Teniendo en cuenta la problemática planteada anteriormente y la coyuntura actual, las Fuerzas Militares deben retomar su función constitucional de la defensa de la soberanía y la integridad territorial de manera adecuada, es decir dejando atrás la visión reduccionista que presenta la denominada seguridad nacional tradicional. Esto implica el ir desligándose de su participación en actividades de orden público, continuar con el apoyo en la reestructuración de las instituciones para que el Estado tenga presencia en el territorio y ejercer más control de los territorios inhabitados, zonas abandonadas por las antiguas FARC (estructuras de las FARC que dejaron sus armas), la protección ambiental y el patrullaje de las fronteras, aspectos en los que la infraestructura vial juega un rol preponderante.

Si no se comprende bien esta situación, es muy probable que los factores anteriormente mencionados se fusionen e integren y den origen a nuevos agentes propagadores de terrorismo, fundamentados y alimentados por canales de financiación que a su vez han sido estimulados de forma indirecta por

problemas sociales, abandono estatal y déficit en la infraestructura, especialmente en las áreas más apartadas del país (Lavaux, 2007; Maya, M; Muñeton, G y Horbath, 2018).

Con esta investigación, se parte de la identificación, análisis y evaluación por medio de un estudio de caso de los riesgos, amenazas y vulnerabilidades de las infraestructuras críticas dentro del municipio de Saravena, facilitando el desarrollo de nuevos modelos de gestión del riesgo y los planes de protección y operativos para garantizar la presencia del Estado, su funcionamiento y la confianza de la ciudadanía para enfrentar las amenazas de seguridad y efectuar una adecuada defensa de la soberanía y la protección de infraestructuras viales estratégicas, que permiten desarrollar los derechos constitucionales de los que son titulares todos los colombianos.

Finalmente, se busca describir como las Fuerzas Militares están llamadas a desarrollar y contribuir a las estrategias que frenen el actuar de los Grupos Armados Ilegales aún presentes; además, busca que se presente como el ente motivador y facilitador de todas las instituciones públicas para que vuelquen su oferta sobre las zonas más golpeadas por el conflicto armado, atiendan las áreas vulnerables, con el fin de generar presencia institucional permanente y legítima, mediante la garantía de acceso a servicios públicos y atención a las necesidades de la población local, con ello garantizar una defensa de la soberanía y la integridad territorial y así contribuir a la construcción de un país más justo, que garantice una paz sostenible a largo plazo.

En este sentido, en la investigación se ha propuesto identificar las implicaciones de la falencia de infraestructura vial, en la Seguridad Nacional, a través del estudio de caso del municipio de Saravena (Arauca). Para este cometido, ha sido necesaria la identificación de una serie de categorías de análisis que, articuladas con el marco teórico de la Seguridad Humana permitan establecer una visión, para

explicar porqué la existencia de una infraestructura vial adecuada puede tener un impacto sobre la seguridad, relación que como se verá, se desarrolla en torno la presencia institucional y la prestación de servicios estatales; la movilización de las fuerzas de seguridad del Estado y el adecuado desarrollo de las economías locales de los habitantes.

El método que se aplicó en esta investigación es propositivo con enfoque cualitativo: En el cual se plantea una hipótesis que es posible analizar deductivamente; identificar causas y caracteres que son del objeto del estudio de caso, para de esa manera buscar respuestas sobre las implicaciones de la infraestructura vial sobre la seguridad. Se desarrolló un estudio cualitativo caracterizado por un proceso de revisión teórica a través de un estudio de caso, el cual es útil para una investigación empírica especialmente cuando se estudian fenómenos contemporáneos enmarcados en la vida real.

Para abordar esta investigación fue necesario el compendio de una serie de elementos conceptuales que se entrelazan a través de diferentes disciplinas y saberes. En primer lugar, es necesario ahondar en la comprensión de la noción de seguridad, haciendo el recorrido desde la clásica concepción ligada con el llamado "interés nacional", para luego avanzar y comprender la pertinencia de adoptar las nuevas corrientes teóricas, dentro de las cuales se ha desarrollado el concepto de Seguridad Humana, que permite explicar de manera integral, un abordaje diferenciado de la provisión de seguridad por parte de los Estados, en función de las necesidades humanas de la población.

Por otra parte, es pertinente de manera posterior, comprender la importancia de la infraestructura vial en términos económicos para las regiones en desarrollo, por lo cual es necesaria la revisión desde las teorías económicas del desarrollo, de la importancia atribuida por los economistas a la existencia de una infraestructura

vial adecuada, sin que con ello se pretenda hacer de este un estudio económico, sino más bien, respaldar teóricamente, la tesis sobre la importancia de la infraestructura vial que permita a la población del municipio de Saravena, el desarrollo de actividades económicas que la desliguen de una participación o colaboración con grupos armados, agregando además las facilidades en términos de la presencia institucional del Estado entorno a los desarrollos viales, en la provisión de servicios complementarios y la movilización oportuna de la fuerza pública.

De esta manera, el trabajo desarrolla en un primer apartado la identificación de las categorías teóricas de análisis, abordando de manera sucinta el desarrollo del concepto de Seguridad, desde el enfoque de Seguridad Nacional, hasta llegar al concepto de Seguridad Humana, el cual permite comprender que es necesario realizar intervenciones por parte del Estado, que no sean exclusivamente policivas o militaristas, para la gestión de la seguridad de los habitantes del territorio; posteriormente se realiza la revisión de diferentes estudios que dan cuenta del impacto de las inversiones en infraestructura vial, sobre el crecimiento económico de las regiones y se analiza cómo este tipo de infraestructura puede tener un impacto positivo en términos de la seguridad humana y para evitar la vinculación de los habitantes del territorio en ciclos de economías ilegales.

En un segundo momento, se desarrolla un diagnóstico del departamento de Arauca y en específico del municipio de Saravena, en relación con la presencia institucional, las necesidades de la población y el estado de las vías, de esta manera se busca caracterizar el contexto del estudio de caso, tratando de establecer la relación entre la situación actual del departamento y el municipio, con la existencia de infraestructura vial adecuada.

En un tercer apartado, se busca evidenciar cómo las falencias en la presencia institucional y la infraestructura vial puede haber favorecido históricamente la presencia de grupos armados en la zona y el desarrollo de economías ilegales. Para ello se realiza la revisión de la presencia de actores armados y su accionar en el territorio en contra de la población civil, así como la presencia de cultivos de uso ilícito.

Finalmente, el lector encontrará algunas conclusiones en torno a la relación de la infraestructura vial con la seguridad que facilitaran el desarrollo de nuevos modelos de gestión del riesgo y los planes de protección y operativos para garantizar la presencia del estado, en regiones vulnerables como la estudiada. Igualmente, se plantean algunas recomendaciones en torno a la visión de seguridad humana, aplicable en contextos como el colombiano y en específico para regiones que hasta nuestros tiempos adolecen de una insuficiente inversión en seguridad vial y una presencia institucional limitada.

Capítulo 1. DESDE LA DEFENSA NACIONAL, HACIA LA SEGURIDAD HUMANA

El origen de las discusiones teóricas sobre la Seguridad, bien puede rastrearse en la obra de Thomas Hobbes (2018), para quien el Leviatán cumple la tarea fundamental de proteger la integridad de sus ciudadanos y de librarlo de las posibles agresiones de sus semejantes, en el llamado Estado de Naturaleza. Para Hobbes el concepto de seguridad no se restringe únicamente a la garantía de la existencia física, sino que va más allá y se extiende, también, a la estabilidad social que permite disfrutar de una vida libre de amenazas. En este sentido, es evidente que, para Hobbes, la existencia del Estado-Leviatán, se justifica en la preservación de la seguridad de los individuos, posibilitando su propiedad y su supervivencia, gracias a la existencia de una autoridad superior a todos los individuos, tal como un monstruo capaz de devorar a quien corrompa el orden. Sin embargo, el propio Hobbes reconoce la imposibilidad de abolir el estado de naturaleza, en el plano de las relaciones internacionales, en donde no se vislumbra posible la existencia de una autoridad supranacional que sea capaz de controlar las relaciones entre los diferentes Estados. Por lo que, en este escenario, cabe plantearse la necesidad de trazar mecanismos de defensa nacional, frente a las agresiones provenientes de otros Estados.

Es así que, el surgimiento de las fuerzas armadas latinoamericanas y en concreto las fuerzas armadas en Colombia, se encuentra estrechamente ligado con el origen del Estado-Nación surgido luego de las guerras de independencia, y por tanto desde su origen, las funciones de las fuerzas armadas en Colombia estuvieron ligadas a la defensa de la nación frente a las posibles amenazas externas (Nina, 1979), en un principio encarnadas por la metrópoli española y luego, de manera temprana, por los numerosos Estados nación, surgidos a lo

largo del continente con pretensiones que iban desde expansión territorial, hasta la mera supervivencia.

En este sentido las primeras nociones de Seguridad, se encontraban ligadas a la defensa de la nación y por lo tanto a la defensa de la supervivencia del naciente Estado Colombiano, que en un principio enfrentó principalmente amenazas externas, por lo que el concepto de la seguridad, se encontraba articulado principalmente al escenario internacional y en un plano exclusivamente militar. Es así que la preocupación fundamental de la reflexión de la seguridad, estaba ligada casi que exclusivamente a la disposición de hombres, armas y pertrechos para la guerra eventual, en procura de la defensa de la nación y el territorio.

Bajo este escenario se desarrollaría las primeras guerras internacionales en las que tuviera participación Colombia, en defensa de su territorio. Tal fue el caso de 2 guerras libradas contra la vecina república del Perú en 1829 y 1932. Disputas en las que se vio cuestionada la soberanía del Estado colombiano sobre los territorios fronterizos y de las cuales se desprenden los límites actuales establecidos con el vecino país. En igual sentido, figura la confrontación que se dio con la república del Ecuador para el año 1863, en la que se repelió la intervención en territorio nacional, de tropas ecuatorianas comandadas por el mismo comandante en jefe del ejército del Ecuador general Juan José Flores (Pardo R, 2015).

Este concepto de la Defensa Nacional como principal preocupación en la reflexión en torno a la seguridad, predominó no sólo en Latinoamérica, sino en el mundo entero e incluso su aplicación explica en buena medida las confrontaciones armadas que se desarrollaron a lo largo y ancho del planeta, en procura de expansiones territoriales de los Estados, o el estallido de guerras civiles en favor de la conformación de Estados Nación, se inscriben aquí incluso, tanto la primera guerra mundial, como su segunda edición, en la que las pretensiones territoriales y

los intereses principalmente militares, definieron la agenda de seguridad de los Estados.

Fue solo hasta el final de la Segunda Guerra mundial y el advenimiento de la guerra fría, que surge desde los Estados Unidos, la llamada Doctrina de Seguridad Nacional, la cual cuestiona profundamente, la noción de seguridad centrada en la defensa nacional y en el plano militar, para proponer desde el concepto de Guerra Total (Collins, 1973), involucrar un conjunto de recursos políticos, militares, económicos y psicológicos en el tratamiento de la Seguridad de los Estados, identificando no sólo un enemigo externo, sino sobre todo, para el caso de los países latinoamericanos, un enemigo interno, que cuestiona la existencia misma del Estado (Velásquez, 2002).

En este sentido, la Doctrina de la Seguridad Nacional consideraba que el mundo de la época se encontraba dividido en dos fracciones: el occidente cristiano y el oriente comunista (Briones, 1978). Este enfrentamiento encontraba su expresión en Latinoamérica, a través de la subversión interna que permitía el desarrollo del conflicto sin el riesgo de una guerra internacional: *“(...) los países latinoamericanos eran objeto de subversión interna en la medida en que formaban parte del bloque político occidental; la subversión provenía, por lo tanto, del enemigo, del comunismo; la seguridad nacional y la sociedad misma estaban en peligro y, en esas condiciones, el hombre común (el pueblo en general) se encontraba inerte, era incapaz de enfrentar esa conspiración que le quería arrebatar “su ser nacional”. En consecuencia, no quedaba más alternativa a las fuerzas armadas que asumir la conducción política del Estado en defensa de esos valores, preservando su seguridad (...)”* (Velásquez, 2002, pp3).

De igual manera, se puede afirmar que el enfoque la Doctrina, parte de una concepción totalizante de la sociedad, en la que se define la existencia de “el amigo” y “el enemigo”, en términos de los intereses del Estado, y enfrenta a la

sociedad en su conjunto a movilizarse para respaldar una posición, considerada “buena” por ser defendida por el Estado. En este sentido se emprendió al interior de las sociedades latinoamericanas, la lucha contra el comunismo y la defensa de las naciones, que no dependía exclusivamente del presupuesto militar, de la cantidad de tropa y armas, sino de su potencial económico, de sus valores e ideología y de la solidez de sus estructuras políticas y sociales (Nina, 1979).

Así, la llamada lucha contra el comunismo involucró además del aspecto militar, un conjunto de elementos del orden político y social, que buscaban enfrentar los discursos subversivos y reprimir cualquier asomo comunista, aún en el plano de la vida civil o cotidiana. Se implementaron entonces estrategias de inversión que entre otros aspectos tuvieron en cuenta las infraestructuras viales y habitacionales, el mejoramiento de las relaciones laborales, la reducción de las brechas sociales, entre otros. Sin embargo, este enfoque seguía centrado en el llamado interés nacional y la seguridad centrada en el mantenimiento del Estado-Nación. Es decir, que pese a que se involucraron un conjunto de elementos más allá de lo militar, estos únicamente eran implementados, siempre y cuando se identificara que podrían aportar en la preservación de la seguridad del Estado, sin tener en cuenta de manera suficiente las necesidades de los individuos.

Se ha considerado entonces, que es pertinente la revisión del concepto de seguridad Humana, surgido en los años 90 del siglo XX en el marco de la Organización de las Naciones Unidas. En este marco conceptual se considera que la seguridad de los individuos no depende exclusivamente de la defensa de los intereses del Estado Nacional, sino que pasa por la preservación de las libertades necesarias para el desarrollo humano, de cada individuo, en el marco de la sociedad. Es decir que, contrario a los preceptos clásicos ligados al concepto de Seguridad Nacional y las relaciones internacionales (Morgenthau & Kenneth, 1985), en donde el centro de la discusión era el interés nacional y por tanto el análisis del concepto de seguridad centrado en el Estado, la Seguridad Humana,

se encuentra ligada al desarrollo humano y por tanto centrada en el beneficiario final de la seguridad: El ser humano (ONU, 2019).

El concepto acuñado en el seno de las Naciones Unidas por el PNUD, en el informe sobre el desarrollo humano de 1994, implicaría la ampliación de las capacidades humanas para el desarrollo y la plena garantía de tres libertades: la libertad de vivir sin miedo, la libertad vivir sin necesidad (o miseria) y la libertad para vivir con dignidad:

*“(...) **Libertad del miedo**, implica proteger a las personas de las amenazas directas a su seguridad y a su integridad física, se incluyen las diversas formas de violencia que pueden surgir de Estados externos, de la acción del Estado contra sus ciudadanos y ciudadanas, de las acciones de unos grupos contra otros, y de las acciones de personas contra otras personas. **Libertad de la necesidad o de la miseria**, se refiere a la protección de las personas para que puedan satisfacer sus necesidades básicas, su sustento y los aspectos económicos, sociales y ambientales relacionados con su vida. **Libertad para vivir con dignidad**, se refiere a la protección y al empoderamiento de las personas para librarse de la violencia, la discriminación y la exclusión. En este contexto, la seguridad humana va más allá de la ausencia de violencia y reconoce la existencia de otras amenazas a los seres humanos, que pueden afectar su sobrevivencia (abusos físicos, violencia, persecución o muerte), sus medios de vida (desempleo, inseguridad alimentaria, amenazas a la salud, etc.) o su dignidad (violación a los derechos humanos, inequidad, exclusión, discriminación). (...)”* (Instituto Interamericano de Derechos Humanos, 2010).

En este sentido, la seguridad humana es un concepto amplio que integra varios elementos y que se aparta de un concepto de seguridad ligado exclusivamente al

carácter militar y la defensa de la integridad del territorio del Estado y su institucionalidad, para descender a la escala del individuo, entendiendo que si ciertas capacidades y libertades de éste se ven limitadas, se pone en riesgo la seguridad, por lo que es necesario ampliar la matriz de análisis y considerar todos aquellos elementos que pueden limitar al individuo y directa o indirectamente afectar la seguridad (Leal, 2005).

Este marco conceptual, evidentemente va más allá en términos de la garantía de derechos a los ciudadanos, bajo la premisa de la seguridad (ONU, 2012). Sin embargo, parece pertinente para el estudio adelantado, dado que sólo a través de este concepto, se puede comprender que las inversiones en infraestructura vial, están estrechamente relacionadas con la seguridad humana, de quienes habitan los territorios en los que se dispone la inversión, dado que permite la garantía de la “libertad de vivir sin miseria” y la “libertad para vivir con dignidad”, puesto que este tipo de inversión, como se verá a continuación favorece el desarrollo de actividades económicas de los pobladores, alejándolos de esta manera la vinculación a grupos armado o a economías ilegales.

La importancia de la inversión en Infraestructura vial. Aspectos conceptuales

Además de la discusión en torno al concepto de Seguridad, es necesario caracterizar conceptualmente la importancia de la inversión en infraestructura vial, en términos del desarrollo de actividades económicas. Para ello se han tenido en cuenta estudios económicos que se han realizado sobre este tipo de inversiones y el impacto que generan en el crecimiento económico.

Se han revisado diversas investigaciones en torno a la Inversión en infraestructura vial y su impacto en el crecimiento económico cuyo objetivo es analizar la evolución y la relación entre inversión e infraestructura vial y el crecimiento económico de Colombia, comparando con algunos países de Latinoamérica. Adicionalmente, se ha establecido la relación por medio de indicadores macroeconómicos e infraestructura vial, de competitividad de Colombia frente a países vecinos. Este tipo de investigaciones, surgen como resultado de la revisión de la bibliografía asociada a la tendencia internacional de vincular mayor participación del sector privado de la economía en el desarrollo de proyectos de infraestructura vial, por medio de asociaciones público-privadas (APP) como mecanismo de vinculación.

Al respecto (Rozas & Sánchez, 2004) han desarrollado una revisión conceptual, en la que en general afirman que las inversiones en infraestructura efectivamente influyen en el aumento de la productividad, la reducción de los costos y la competitividad de las regiones o países: *“(...) las inversiones en infraestructura influyen indirectamente en la productividad del resto de los insumos en el proceso productivo y de las firmas. En el caso de los factores productivos, la tierra, el trabajo y el capital físico aumentan su productividad con las inversiones en*

infraestructura que facilitan el transporte de los bienes e insumos intermedios o la provisión de los servicios antes mencionados, en el caso que su prestación se realice de manera eficiente. En el caso de las firmas, su competitividad se ve beneficiada por la disminución de los costos, dado que las inversiones hacen más eficientes las cadenas de provisión de insumos, de almacenamiento y de distribución. Esto permite, además, manejar de mejor manera los inventarios, acceder a nuevos mercados y aumentar las economías de escala. (...) (2004, pág. 11)

De esta manera, de manera lógica se puede concluir que, en ausencia de estas inversiones, se ve afectado el crecimiento de las regiones y por lo tanto se ven amenazados, aspectos que guardan relación con la seguridad humana, en donde se dificulta la garantía de las libertades que esta implica, más aún en contextos de conflicto armado y en presencia de actores armados y economías ilegales, en regiones como el municipio de Saravena en el departamento de Arauca.

En igual sentido, un informe publicado por el ministerio de transporte describe la transformación de la infraestructura vial, durante la última década, en específico durante el gobierno de Juan Manuel Santos, señalando lo importante de estas inversiones en concordancia con la apuesta de paz de ese gobierno. De este modo, se describe como en los últimos ocho años “La Revolución de la Infraestructura” multiplicó en más de siete veces la inversión en infraestructura de transporte y aceleró cinco veces el ritmo de construcción en comparación con períodos anteriores, señalando que esta inversión es esencial para que el campo, durante años acosado por el conflicto, pueda ahora cosechar los frutos de la paz y salir adelante.

Es relevante tener en cuenta esta información, dado que se puede encontrar en el informe, la relevancia que crecientemente se ha dado a la inversión en infraestructuras viales, dando cuenta que este tipo de inversiones las que en

definitiva pueden contribuir a superar los escenarios de violencia en diferentes regiones del país. (MINTRANSPORTE, 2018)

En igual sentido, aplicando distintos modelos económicos para medir el impacto que las inversiones en infraestructura vial tienen sobre el crecimiento económico, (Durango, 2016) y (Ramírez, 2015), han concluido que las inversiones realizadas en el departamento de Antioquia y a Nivel nacional, han significado importantes impactos positivos sobre el desarrollo económico, logrando demostrar las relaciones que guardan estas inversiones con el crecimiento del producto interno bruto y los índices de competitividad de las regiones y del país en general.

En igual sentido, se tuvieron en cuenta estudios que analizan el efecto de la infraestructura de transporte, entendida ésta como la construcción o restauración de vías, sobre las condiciones de vida de los hogares rurales, sobre su inserción en los mercados y sobre sus decisiones de consumo y producción. De acuerdo con Sánchez (2016), es posible estimar el impacto de una intervención vial en las variables de consumo, ingreso y producción con base en datos obtenidos en investigaciones como la de Sánchez (2016) de la Encuesta Longitudinal Colombiana de la Universidad de los Andes, donde se presentan efectos heterogéneos las intervenciones en infraestructura vial según niveles de riqueza. Los resultados mostraron que las vías aumentan, en promedio, un 9% el ingreso anual de los hogares, 10,4% el consumo de los hogares más ricos y 8,4% los más pobres.

Por otra parte, los menores costos de transacción y la mayor integración a los mercados, resultado de un mayor acceso a vías, suscita en los hogares rurales mayor especialización y menor producción para el autoconsumo. Asimismo, las estimaciones sugieren que una mayor provisión de vías está asociada con una reducción de la pobreza rural incluyendo la pobreza extrema. Finalmente, Sánchez (2016) señala que mayor provisión de vías tiene rendimientos decrecientes en el

número de intervenciones sobre el consumo, el ingreso y la riqueza (Sánchez, 2016).

Finalmente; Gonzalez, Carol, & Acero, (2006), identifican que las vías son las que permiten que el proceso de producción, distribución y consumo no se entorpezca y entre otras ventajas, se mejore la calidad de vida de los habitantes, los autores revisan la evolución de las vías dentro del proceso de desarrollo llevado a cabo por el sector transporte en Colombia, medida en términos de presupuesto, inversión y los resultados de los diferentes gobiernos a partir de 1994; se estudió el comportamiento de las carreteras en el país desde el proceso de liberación económica sufrida a inicios de la década de 1990 y mediante el análisis de las fortalezas, oportunidades, debilidades y estrategias que tuvo cada periodo presidencial (Gonzalez, Carol, & Acero, 2006).

Por otro lado, no se debe perder de vista que las inversiones en infraestructura vial, si no se adelantan con los cuidados necesarios, pueden llegar a causar también conflictos sociales que derivan en nuevas formas de inseguridad en las regiones, en este sentido se ha tenido en cuenta que Rincón Avellaneda (2016), muestra el origen de algunos conflictos territoriales a causa de la implementación de proyectos de infraestructura vial en Colombia desde el punto de vista del ordenamiento territorial y su complejidad. La autora, explora este fenómeno, centrada en el estudio de los diez primeros proyectos de las vías de Cuarta Generación, 4G, y algunos ejemplos de otras vías construidas anteriormente bajo el esquema de concesiones. Para ello, realizó una revisión bibliográfica y un trabajo de campo, consistente en entrevistas a los habitantes de las regiones en las que se implementaron estos proyectos (Rincón, 2016).

En relación con la infraestructura vial en el contexto del conflicto armado interno, se señala que las poblaciones donde se ha asentado el conflicto con mayor crudeza, normalmente están en zonas aisladas y de difícil acceso lo que facilita la permanencia de grupos armados en estas regiones. En este sentido, se propone

que es necesario planificar los corredores de comunicación vial, fluvial o de otro tipo de tal forma que permitan mejorar las condiciones de las comunidades allí asentadas, sin propiciar nuevas oleadas de colonización.

Finalmente concluye, que es necesario fortalecer las vías rurales, para garantizar el suministro de alimentos en las ciudades, pero también como mecanismo para disminuir la conflictividad armada. En este sentido, se propone priorizar el acceso a comunidades aisladas, pero que ya cuentan con asentamientos establecidos, para no generar nuevos focos de colonización y disminuir las afectaciones ambientales de los proyectos viales. Para ello también es necesario tener en cuenta un aspecto participativo de estas comunidades, para que puedan ser incluidos en su planeación y construcción (Rincón, 2016).

De esta manera, ha sido posible observar que distintos autores han puesto su atención en la relación existente entre las inversiones en infraestructura vial y el crecimiento económico de las regiones, que puede redundar en un bienestar mayor para los habitantes. En igual sentido, se ha podido establecer que la infraestructura vial efectivamente juega un rol importante para garantizar la presencia institucional y la provisión de servicios estatales, acelerando los ciclos económicos al permitir reducir los costos de transporte de productos e insumos y a su vez, dando acceso a los mercados que permitan la comercialización efectiva de la producción de las regiones.

Atendiendo a estos resultados, y teniendo presente el concepto de Seguridad Humana, centrado en las necesidades de los individuos y en la garantía por parte del Estado de las condiciones mínimas para vivir la “libertad de vivir sin miseria” y la “libertad para vivir con dignidad”, puesto que este tipo de inversión, favorece el desarrollo de actividades económicas de los pobladores, incrementa su productividad y el producto interno bruto alejando de esta manera a la población civil de la vinculación a grupos armados, cuyos discursos justifican la lucha armada a partir de la desigualdad social y las dificultades económicas. Así mismo,

gracias a este tipo de inversiones, se puede equiparar la producción de diversos productos, a los rendimientos obtenidos por las economías ilegales, que solo son atractivas para la población en la medida en que otras actividades productivas resultan menos rentables.

Capítulo 2 DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL DEL MUNICIPIO DE SARAVENA

Departamento de Arauca

Arauca, un departamento fronterizo, limita por el oriente y el norte con Venezuela, por el occidente y sur con Boyacá y Vichada, este departamento se caracteriza por el encuentro de diferentes poblaciones migratorias y comunidades indígenas, este departamento marcado por los procesos de colonización ha sido relacionado con el conflicto y la violencia asociada al territorio en parte por el incentivo de la riqueza petrolera (Rubio, 2016). En la figura 1 se puede apreciar el mapa del departamento de Arauca, donde se aprecian los 7 municipios que lo conforman: Saravena, Fortul, Tame, Arauquita, Arauca, Cravo Norte y Puerto Rondón.



Figura 1. Mapa político del Departamento de Arauca. Tomada de: Repositorio libre de imágenes de Wikipeda.

Llama la atención como en el boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia de 1968, Molano, (1968) reporta que la problemática ambiental también ha sido

protagonista, ya que el río Arauca que tuvo un gran volumen de agua había disminuido por la tala sin control y la colonización de sus riberas (Molano, 1968), "Arauca dispone de una rica red hidrográfica utilizable solamente en la época de invierno. Pertenece a dos cuencas, la del Río Arauca y la del Río Casanare" (Molano, 1968).

Arauca es uno de los departamentos con mayor índice de alertas sobre la vulneración de niños y niñas dentro del periodo 2011-2012, además, el departamento es el tercero respecto vulneración étnica, cerca del 62% de las víctimas registradas en este territorio a causa del conflicto son menores de 26 años, por lo que en el departamento impera la violencia sobre los huérfanos con acciones que van desde el secuestro, desplazamiento o reclutamiento de los menores, daños a su integridad física, emocional y sexual (Rubio, 2016).

Conflicto en el Departamento de Arauca

El Sociólogo Omar Jaime Gutiérrez Lemus, interpreta el desarrollo del conflicto armado en el departamento de Arauca, como una causa de la violencia política y de la intencionalidad de los actores bélicos, para llegar a esta afirmación, desarrolla una revisión histórica, sobre el poblamiento del departamento, la presencia de grupos armados, el desarrollo económico de la región y la presencia del estado en el departamento (Gutiérrez, 2010). Lemus sugiere la existencia de una presencia selectiva del Estado dentro el municipio, que se basa en la dinámica de la confrontación armada y la presencia de recursos naturales, afirmación respaldada desde el boletín de Molano Campuzano. Se resalta que la presencia del estado ha sido insuficiente y únicamente presente en un plano coercitivo (reactivo al conflicto), el cual ha sido privilegiado sobre la capacidad de la institucionalidad para regular los conflictos (Gutiérrez, 2010).

Respecto a la capacidad de respuesta del Estado antes las amenazas presentes en el territorio, Arauca cuenta con una Defensa de Fronteras como mecanismo de seguimiento de la situación en las comunidades, con miras a la generación de rutas de atención para los afectados, adicionalmente, la Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas (UARIV) está presente dentro de los municipios del territorio, teniendo como eje central la zona de Saravena (OCHA, 2014).

El Municipio de Saravena

Este municipio colombiano, es considerado como el tercero en importancia para el departamento de Arauca, este municipio nace a partir de la población de grupos provenientes de todo el territorio colombiano a mitad del siglo XX en la colonización (Gobernación de Arauca, 2016). Según datos de la Cámara de Comercio del Piedemonte Araucano, Saravena tienen una superficie de 907 Km² y una población estimada a partir de las proyecciones del DANE 2005 – 2020 de 48.318 habitantes (Cámara de Comercio del Piedemonte Araucano, 2018). En la Figura 2 se puede apreciar el mapa del territorio comprendido por el municipio de Saravena.

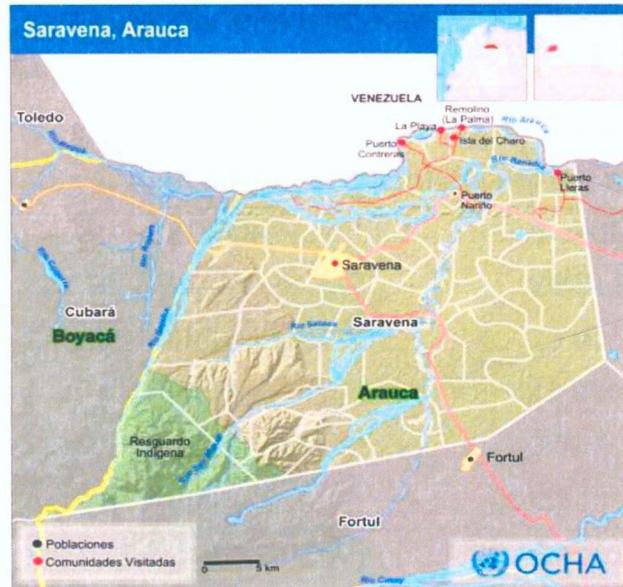


Figura 2. Mapa del municipio de Saravena. Tomada de:(OCHA, 2014).

Actividad y Estructura Económica

Se puede afirmar que el comportamiento de la actividad económica desarrollada en Saravena es de carácter sistémico, “al sistema tienen entrada: insumos, capital, tecnología, oferta natural, mano de obra, energía de diferente tipo; factores productivos que se combinan, transforman o procesan para producir bienes y servicios aptos al consumo humano y que se transan en el mercado local o regional” (Cámara de Comercio del Piedemonte Araucano, 2018). En el área rural de Saravena se pueden encontrar las actividades denominadas como primarias, es decir basadas en la explotación de un recurso natural, entre ellas se tienen las actividades agrícolas pecuarias como la ceba de ganados sabaneros y la explotación de doble propósito y la extracción de recursos forestales y mineros (Secretaría de Planeación e Infraestructura Municipal de Saravena, 2018). En la tabla 1 se puede apreciar de mejor manera las actividades económicas del municipio por sector y el porcentaje de generación de empleo y capital; la

información de las actividades del área rural, se puede apreciar más claramente en la tabla 2.

Tabla 1. Actividades económicas por sector

ACTIVIDAD ECONOMICA	SECTOR	% GENERACION DE EMPLEO Y CAPITAL
Ganadería	Rural	25 %
Agricultura	Rural	15 %
Minería	Rural y urbano	2 %
Forestaría	Rural	0.5 %
Industria	Urbano y rural	4.5 %
Comercio	Urbano y rural	45 %
Servicios	Urbano y rural	8 %

Fuente: Secretaría de Planeación e Infraestructura Municipal de Saravena año 2018- Trabajo de Campo CCPA.

Tabla 2. Actividades del área rural

PRODUCTO	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
Plátano	Hectáreas cultivadas	3.665 Has
	Producción al año	80.630 Ton
Cacao	Hectáreas cultivadas	3.880 Has
	Producción al año	3.104 Ton
Yuca	Hectáreas cultivadas	1.200 Has
	Producción al año	24.000 Ton
Frutas (Piña, Maracuyá, Naranja, Limón, otros)	Hectáreas cultivadas	337 Has
	Producción al año	7.297 Ton
Maíz, Arroz y Café, Aguacate, Caña de	Hectáreas	615 Has
	Producción al año	725 Ton

Azúcar (miel)		70.983 Has
	Hectáreas cultivadas	87.855 Unid
Ganado	Hembras y Machos	13.520 Ton de Carne
	Producción al año	100 Has
Pescado	Hectáreas utilizadas	128.250
	Producción al año/Transporte	
Otros: especies menores (marranos, cabras y ovejas)	Hembras - Machos	2.000 Has
	Producción al año/Transporte	392 Ton de Carne

Datos del trabajo de Campo CCPA Fuente: (Secretaría de Planeación e Infraestructura Municipal de Saravena, 2018).

Teniendo en cuenta la información anterior, se puede afirmar que la estructura económica de Saravena, se conforma por la creación de riqueza desde los siguientes sectores así:

1. Sector primario (Actividades extractivas y agropecuarias): Estas actividades extractivas enfocadas principalmente a la minería, madera y pesca, y la producción agropecuaria, se localizan en el área Rural del municipio.
2. Sector Terciario: (Servicios): Estas actividades se desarrollan dentro del casco urbano, dentro de las actividades destacadas se tienen el comercio, los servicios sociales como los de Salud y Educación, servicios públicos domiciliarios, reparación y mantenimiento de vehículos, electrodomésticos y Maquinaria Agrícola.
3. Sector Secundario (Procesador de la transformación): Estas actividades se desarrollan entre la zona Rural y el casco urbano, por medio de relaciones complementarias como por ejemplo en el comercio de víveres, vestuario, combustible, herramientas o insumos para los medios de producción del sector rural y el abastecimiento de leche, granos y alimentos.

Se destaca un subsector comercial, como enlace entre la producción empresarial de otros departamentos y una producción mercantil simple, que especialmente se desarrolla dentro del municipio de Saravena, donde se proveen maquinaria, insumos industriales, ropa (desarrollada localmente), alimentos y por el abastecimiento de bienes agropecuarios (ver tabla 2) (Secretaría de Planeación e Infraestructura Municipal de Saravena, 2018).

A pesar de las dificultades viales, desde el sector urbano, se ha facilitado el transporte para las actividades de distribución de productos y han permitido dinamizar la relación comercial a partir de la articulación del mercado Local con el Regional, este último entendiéndose como las relaciones comerciales entre ciudades como Cúcuta y Bucaramanga y en menor medida con un mercado nacional dirigido hacia Bogotá y la Costa (OCHA, 2014). El comercio en esta región es fundamental ya que es el motor financiero de los sectores Primarios y Secundarios, a toda luz que el crédito Institucional que se supone es motor de la economía local, es escaso y de difícil acceso en la zona. Respeto a las actividades extractivas y agropecuarias, estas tienen una estructura que relaciona a la producción y Unidades de Productivas por medio de las economías Campesinas, llama la atención que las tierras campesinas son de tamaño reducido según informe del 2004 del CDIM ya que estos "minifundios que en el Piedemonte no sobrepasan un promedio de sesenta (60) Hectáreas, de igual forma tratándose de los sectores secundarios y terciarios, a éstas unidades económicas se les denomina Microempresas" (CDIM, 2004).

Haciendo una evaluación entre los informes del CDIM (2004) y el más reciente de la Secretaría de Planeación e Infraestructura Municipal de Saravena (2018), poco ha variado la estructura económica municipal, que sigue siendo débil por el tamaño del mercado que se puede considerar local y el autoconsumo, frágil por la alta dependencia en la explotación intensiva, desorganizada y vigilada de los recursos naturales y el suelo, y atrasada en parte por que las relaciones

de producción del municipio son semicapitalistas (Secretaría de Planeación e Infraestructura Municipal de Saravena, 2018).

Adicionalmente la situación económica del Municipio empeora, debido al impacto de los grupos armados presentes en el sector y actualmente por el flujo de población proveniente de Venezuela, que ha ingresado por esta región al país y que se devuelven el mismo día, propiciando el comercio informal de todo tipo de productos y actividades, así mismo, el impacto del departamento de Arauca como expulsor de población desplazada de manera forzada, donde según datos del Dane, el 1,6% de los hogares araucanos tiene experiencia migratoria y el 80% de las personas se dirigen a Venezuela (Rubio, 2016).

Presupuesto del Municipio de Saravena

A continuación, se relaciona información de la jurisdicción de la Cámara de Comercio del Piedemonte Araucano, dicha información se encuentra actualizada al corte del 31 de diciembre de 2018, en la tabla 3 se puede encontrar la información aportada por la administración Municipal de Saravena, donde el ente cameral tiene su sede principal.

Tabla 3 Presupuesto

INDICADOR	RECURSO
Valor total del presupuesto público del municipio, expresado en miles de pesos año 2018	\$ 45.602.848
Valor total de gastos de inversión en educación, expresado en miles de pesos año 2018.	\$ 5.837.026
Valor total de gastos de inversión en	

salud, expresado en miles de pesos	\$ 38.811.331
------------------------------------	---------------

año 2018.

Valor total de gastos de inversión en

infraestructura, expresado en miles	\$ 1.564.956
-------------------------------------	--------------

de pesos año 2018.

Presupuesto ejecutado año 2017. Fuente: (Secretaría de Planeación e Infraestructura Municipal de Saravena, 2018).

Según el presupuesto ejecutado en el municipio de Saravena para el año 2018, el 84,0% se invirtió en el sector salud que equivale a \$ 38.811.331 miles de pesos (Secretaría de Planeación e Infraestructura Municipal de Saravena, 2018), para visualizar de mejor manera la información del presupuesto por áreas del gasto de inversión se puede ver la figura 3.

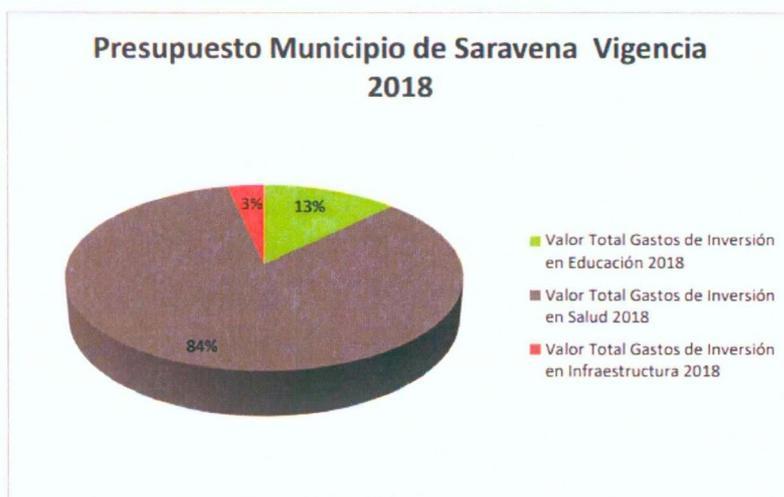


Figura 3. Distribución del presupuesto del municipio de Saravena. Fuente: Cámara de Comercio del Piedemonte Araucano y Secretaría de Hacienda Municipio de Saravena.

Estado de las Vías y Conexiones del Municipio

A través de datos obtenidos en informes de la Gobernación de Arauca, se evaluó el estado de las vías de conexión en tres aspectos, aéreas, terrestres y fluviales (Gobernación de Arauca, 2016). En la tabla 4, se puede encontrar el consolidado de medios de transporte del municipio, donde se expresa el medio, las rutas y la descripción.

Tabla 4. Medios de transporte municipales

MEDIO	EMPRESAS	RUTAS	DESCRIPCIÓN
AEREO	Satena	BTA-SRV-BGA-SRV	Avión dornier 328 Avioneta
	Aerotaca	SRV-BGA-SRV	Avioneta
	Lans	SRV-CCT-SRV	
	Taxa	SRV-AUC-SRV	
	Tas	SRV-CCT-SRV	
TERRESTRE	Sugamuxi	Rutas a	Pasajeros, carga y remesas, intere intramunicipal y transporte de materiales en volquetas.
	Copetran	Bogotá,	
	Cootransarare	Bucaramanga,	
	Cootranstame	Cucuta, Yopal,	
	Cootranal	Arauca, Pueblo	
	Cootradelsa	Nuevo,	
	Coovolsa-cootransmaterial es	Caranal, Puerto Nidia, Botalón, Puente tabla, Agua chica, Tame	
FLUVIAL	Particular	Ríos Banadía, Arauca y Madrevieja	Transporte de pasajeros, combustible, insumos y alimentos

Fuente: (Secretaría de Planeación e Infraestructura Municipal de Saravena, 2018).

Conexiones Aéreas

Respecto a las vías aéreas, Satena mantiene un tráfico semanal y con breves fallos que mantiene al municipio de Saravena comunicado con el interior del país (Gobernación de Arauca, 2016). Para el municipio de Saravena es importante el transporte aéreo hacia los terminales de Arauca, Cúcuta, Bucaramanga y Bogotá y tiene como base de operaciones el Aeropuerto Los Colonizadores, con una pista autorizada por el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (DAAC), en el último informe oficial completo del 2004, se informaba que las vías aéreas se encontraban en "buen estado" (CDIM, 2004) y tenían las siguientes características:

1. Propietario del Aeródromo: Departamento y FAN (Fondo de Aeronáutica Nacional).

Longitud de la pista: 1.121 m.

Clase: D (Según el DAAC, clasifica de A - E, debido a especificaciones de la pista, las ayudas de navegación, faros, radio ayudas, etc.).

Peso Muerto Bruto Operacional (PMBO) (Capacidad de soporte de la pista): 12.202 kg. (DAAC, 1984).

Transporte regular de pasajeros: Salidos: 4.084. Llegados: 3.037.

(Establecidos por horarios o itinerarios por Empresas al servicio y el DAAC, 1985).

Transporte regular de carga: Salida: 5.376 kg. Llegada: 19.207 kg.

(Establecido por horarios o itinerarios por Empresas al servicio y el DAAC, 1985).

Transporte no regular de pasajeros (avionetas particulares): Salido: 2.345. Llegados: 2.436.

Transporte no regular de carga: Salida: 19.399 kg. Llegada: 40.600 kg. (DAAC, 1985).

Para la movilización de carga y pasajeros, prestan sus servicios varias compañías aéreas (CDIM, 2004), entre ellas se tienen:

1. SATENA (Servicio Aéreo a Territorios Nacionales): Es la empresa que presta el servicio con mayor frecuencia, horarios de salida los martes, jueves y sábados, en las siguientes rutas: S/vena – B/manga - S/vena; Saravena – Bogotá – Saravena; Tránsito a las ciudades de Medellín y Villavicencio.
2. AEROTACA: Saravena – Bucaramanga – Saravena, en los horarios lunes, miércoles y viernes.
3. TAXA LTDA: Saravena - Arauca, todos los días de Lunes a Sábado, a las 6:00 a.m. y 1:30 p.m., eventualmente.
4. LANS LTDA: Saravena - Cúcuta, todos los días de Lunes a Sábado, a las 7:00 a.m.
5. PORTEÑA: Rutas a Arauca, Tame, Puerto Rondón y Cravo norte, todos los días a las 7 AM.

Conexiones Terrestres

Dentro del municipio se pueden encontrar el Servicio de Taxi Ejecutivo, Sugamuxi, Copetran, Cotranal, los Libertadores, Cootransarare, Cootradelsa, Movitaxi, cabe destacar que empresas locales como el caso de cootransarare se han consolidado como pioneras en el transporte a nivel regional obteniendo reconocimiento nacional por su responsabilidad, su trabajo y su sistema organizacional (Gobernación de Arauca, 2016). Las principales vías terrestres son: la Troncal de los Llanos Orientales, que une los departamentos de la Orinoquía con el interior del país, la vía que

comunica al municipio de Saravena con las ciudades de Pamplona, Cúcuta y Bucaramanga; curiosamente en el informe del CDIM (2004), se reportaba como vía principal la Ruta de los Libertadores que uniría al Municipio con Bogotá, Caracas (Venezuela) y particularmente con el Golfo de Maracaibo, sin embargo, dicho proyecto no se logró materializar (CDIM, 2004).

Conexiones Fluviales

Los reportes sobre la navegación fluvial dentro del municipio de Saravena, mencionan que este se produce en término medio, en los ríos Arauca y Banadía con presencia de embarcaciones relativamente pequeñas. Las relaciones espacio - funcionales del área urbana, se fundamentan en la prestación de bienes y servicios de carácter comercial y el consumo de materias primas y alimentos provenientes del campo y otros municipios, para lo cual el sistema se vale de la infraestructura vial disponible. En la tabla 56 se listan los principales medios de transporte, las empresas que brindan el servicio y las rutas más frecuentes. Asimismo en el mapa 13 se muestra el sistema vial urbano (Gobernación de Arauca, 2016).

Sistema de comunicación vial regional

Para el municipio de Saravena es importante la relación espacio funcional que se establece con los otros Municipios del Departamento, en particular los del piedemonte, la región de la Orinoquía y con otros Departamentos y ciudades. Esta relación está dada principalmente en términos comerciales, pues Saravena es productora de materias primas como las maderas y el cacao para la agroindustria, especialmente de Santander y provee a otras regiones de alimentos como el plátano, la yuca, el ganado y algunos frutales. Así mismo el Municipio se perfila como oferente de servicios comerciales,

institucionales, recreativos y educativos, dando respuesta a la demanda regional. En la tabla 6 se hacen las apreciaciones pertinentes al sistema vial que permite la articulación regional, nacional, intermunicipal, intermunicipal e inter-veredal (CDIM, 2004).

Se puede evidenciar una carencia respecto a infraestructura vial y de conexiones, ya que el último reporte oficial del Plan vial (1998) refleja el atraso que pone en desventaja al municipio de Saravena con respecto a otros, en la tabla 5, se puede apreciar el panorama de la infraestructura vial regional por kilómetros de longitud reportado en dicho plan vial.

Tabla 5 Infraestructura vial regional – Plan vial 1998

TRAMOS	KILOMETROS DE LONGITUD
SARAVENA A ARAUCA	170.2
SARAVENA A TAME	58
SARAVENA A PAMPLONA	173
SARAVENA – LA ESMERALDA – PANAMA	93
SARAVENA A PUERTO NARIÑO	13.5
SARAVENA A Fortúl	27.5
SARAVENA A Banadía – PUERTO LLERAS	23.5
TRANSVERSAL ISLA DEL CHARO	23
PUERTO NARIÑO – LA ESMERALDA	19.5

Fuente: (CDIM, 2004).

Según los reportes oficiales que a su vez se encuentran desactualizados, Saravena es un municipio evidentemente estancado en su desarrollo urbanístico y crecimiento poblacional y de infraestructura, situación que se

agrava junto con las condiciones de su población y que a su vez se torna crítica con la emigración campesina, facilitada y presionada por la ausencia de políticas y planes nacionales que perduren en el tiempo y este dirigidos al sector rural, además, la tensión que se registra por el conflicto presente en la región que deteriora del orden público y crece con la presencia de los actores de violencia, de igual manera como se mostró, los sectores productivos se estancan por la escasez de crédito.

Para visualizar la magnitud del estado de las vías del municipio de Saravena Arauca, se muestran en la tabla 6 los datos nuevamente desactualizados, pero más completos del CDIM, donde se analizan las vías presentes en la región y su apreciación respecto al estado de la vía.

Tabla 6 Sistema de comunicación vial regional

Carácter	VIAS	APRECIACIONES
REGIONAL NACIONAL	SARAVENA – ARAUCA	125 Km. De los cuales 107.6 Km están pavimentados en buen estado, 12 Km pavimentados en regular estado, 9 Km. en mal estado 24.5 Km. a nivel de terraplén en mal estado y 5.5. Km. En subbase.
	SARAVENA- BOJABA- PLAMPLONA	173 Km. De los cuales 5.46Km son del departamento de Arauca y están a nivel de subbase.
	SARAVENA-ISLA DEL CHARO-PTE INTERNACIONAL	24 Km. De los cuales 1.5 Km están pavimentados y los restantes 22.5 Km. a nivel de subbase

		en mal estado.
INTERMUNICIPAL	SARAVENA-TAME-LA CABUYA	127.6Km en buen estado de pavimento
	SARAVENA-FORTUL	22.7 Km. en buen estado de pavimento
INTRAMUNICIPAL	SARAVENA-ARAUQUITA	58.6 Km. en buen estado de pavimento
	SARAVENA-CAÑO SECO	29 Km. Interconectada con la vía a Fortúl 16 Km. en subbase en mal estado
	SARAVENA-PUERTO LLERAS	Interconectada con Pto. Nariño 7.6 Km. en mal estado de súbbase
	SARAVENA AGUA SANTA	16 Km. De los cuales 5.4 están en mal estado de súbbase
	SARAVENA- ALTO Satocá	13 Km. En subbase 7Km en regular estado y el resto en mal estado
	SARAVENA-PALMERAS- ALTO SAN MIGUEL	19 Km. a nivel de subbase de los cuales 10Km están en regular estado y los restantes están en mal estado
	SARAVENA-PLAYAS DEL BOJABA	24 Km. a nivel de sub base en regular estado
	SARAVENA CAMPO OSCURO	17.5Km a nivel de sub base en mal estado
	SARAVENA-LA YE-REMOLINO-LA PALMA	25 Km. De los cuales 1.5 Km. en pavimento y el resto en subbase en mal estado
SARAVENA-ALPES-LA COLORADA	17.8 Km. totales desde la interconexión con la vía	

		a Fortúl. 5.8 Km. a nivel de subbase en mal estado
	SARAVENA- PORVENIR-LA GRANADA	27 Km. En totales de la intersección con la vía a Arauquita en 7Kmde subbase en mal estado
	SARAVENA – LA PAJUILA	18 Km. En total desde la intersección con la vía el Garrotazo en 8 Km. de subbase en mal estado.
	SARAVENA- CAMPO ALEGRE –SAN JOAQUIN	13 Km. En total desde la intersección de la vía A Fortúl con 8 Km. De subbase en mal estado.
	SARAVENA- LA CAPILLA	13 Km. En total desde la intersección de la vía el Garrotazo en tres Km. de subbase en mal estado.
	SARAVENA – VIAS	14 Km. En total desde la Vía a Fortúl en 4 Km. de subbase en mal estado
	SARAVENA – BANADÍA MEDIO	7 Km. en total desde la vía a Arauquita en 4 Km. de emulsión asfáltica en mal estado
INTRAVEREDAL	TODAS LAS VEREDAS	En subbase en mal estado (más de 150 Km.)

Fuente: (CDIM, 2004) .

El pésimo estado de las vías principales, el atraso en obras e infraestructura y la no materialización de proyectos importantes como la Ruta de los libertadores que interconectarían a Saravena, con los Santanderes y con la Capital de la República, facilitan el encarecimiento de los fletes, le quita toda competitiva a la producción local, este municipio pasó de ser un gran

proveedor de servicios sociales administrativos y técnicos, y de carácter personal como lo son restaurantes, hoteles, salones de belleza, maquinaria, electrodomésticos, comercio, entre otros, a ser una región con profundas dificultades en todo orden.

Acceso Humanitario

Las profundas necesidades que posee este municipio, hacen menester el acceso de ayudas humanitarias y de la presencia del Estado, el acceso a las veredas municipales se da por la vía de Arauquita hacia Saravena, con desvíos desde Puerto Nariño hasta las comunidades de La Playa, Puerto Contreras y La Palma, desde Puerto Lleras se pueden encontrar desvíos por Bocas de Banadias (El Garrotazo) y para ambos casos el tiempo estimado es de 3 horas y media, partiendo desde Arauca; adicionalmente esta vía tiene aproximadamente 15 kilómetros de camino sin asfaltar hasta llegar a las comunidades (OCHA, 2014).

La presencia de grupos al margen de la ley, limitan el acceso de las instituciones del Estado y las organizaciones internacionales a esta zona, e impiden la libertad de movimiento de las personas, incluso condicionando los horarios nocturnos o el acceso de personas ajenas a la comunidad, es común el desarrollo de los llamados "paros armados" que promueven estos grupos al margen de la ley o por organizaciones sociales. El accionar de las operaciones militares como acordonamientos para aseguramiento de la zona, han contribuido a aumentar las afectaciones en esta región, debido a la interrupción abrupta de operaciones de emergencia para abastecimiento de agua, bloqueo para evaluación de situaciones de emergencia y actividades de limpieza del río para remover el petróleo vertido durante la temporada de lluvias, geográficamente, el acceso físico a la zona se ve dificultado por los desbordamientos del río Arauca (OCHA, 2014). Adicionalmente, las

comunidades no cuentan con un sistema de transporte regular que permita su movilización, generando costos elevados y limitaciones a la movilidad durante la noche, las falencias en la infraestructura vial y de conectividad en esta región han generado varias consecuencias que impactan en la calidad de vida de los habitantes, estas se pueden apreciar en la figura 4.

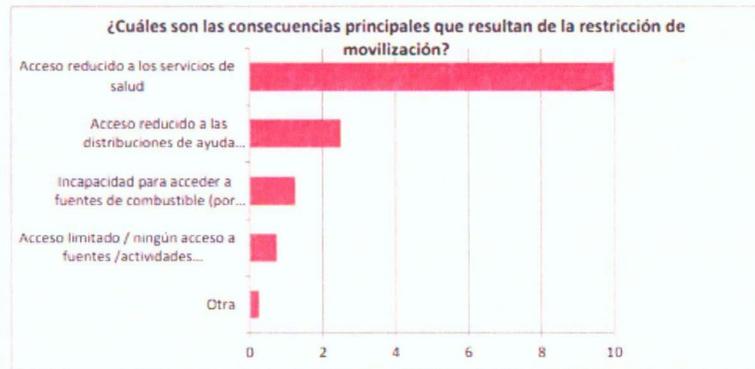


Figura 4. Consecuencias de las restricciones de movilidad en el municipio de Saravena. Tomada de:(OCHA, 2014).

Finalmente, ante la ausencia de información específica para el municipio de Saravena, se obtuvo la figura 5, donde se aprecia un esquema de la infraestructura vial de Arauca, donde se ve que solo existe una conexión vial con el departamento de Boyacá, y una conexión con el norte de Santander, sin que se conecte el departamento con los departamentos vecinos de Casanare y Vichada. Además, se debe anotar que el estado de estas vías y la permanente presencia de grupos armados en la región, no permiten que estas infraestructura, impulsen de manera suficiente el desarrollo del departamento.



Figura 5. Infraestructura vial Arauca 2019 Fuente: Elaboración Propia a partir de Mapa de Carreteras INVIAS

Capítulo 3 SARAVERNA DEL ABANDONO ESTATAL A LA GUERRA

En este apartado se busca caracterizar de que manera el departamento de Arauca y en específico el municipio de Saravena, se ha visto envuelto de manera histórica en una espiral de violencia, que es producto de un conjunto de factores geográficos y socio-económicos que han hecho propio el territorio para la presencia de grupos armados y la instalación de economías ilegales, en donde el déficit de infraestructura vial, antes recogido, ha jugado un papel preponderante.

Contexto departamental y grupos armados

En primera instancia, es necesario entender la situación del departamento de Arauca, inicialmente con la información documentada sobre Derechos Humanos, y a través de esto conocer los procesos históricos de la violencia, del esparcimiento del conflicto y del dominio de los actores al mando en la región. Así mismo, reconocer que la dinámica del conflicto y la situación de los derechos humanos en el departamento, tiene una estrecha relación con la economía del petróleo, la situación del oleoducto y su geografía, aspectos que se constituyen en las principales características que explican la presencia de grupos armados de manera histórica en la región, sumados al carácter fronterizo del departamento y la precariedad de las condiciones de vida de la mayor parte de la población. (Observatorio del Programa Presidencial de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario, 2002).

En igual sentido, el Observatorio del Programa Presidencial de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario de la Vicepresidencia de la

República, ha realizado un diagnóstico sobre el desarrollo del conflicto armado en el departamento, identificando las principales características que explican la presencia de grupos armados de manera histórica en la región. De igual forma, señala que el desarrollo de cultivos ilícitos en el departamento para principios del siglo XXI, significó de igual forma un factor importante para el desarrollo de la confrontación armada en la región. Posteriormente el Observatorio desarrolla a través del análisis cuantitativo de las cifras oficiales, la ocurrencia de diferentes afectaciones a los civiles de la región, tales como la ocurrencia de homicidios, desplazamientos forzados, accidentes por minas antipersonales, entre otras. Lo cual demuestra que la presencia y accionar de grupos armados en el departamento ha sido histórica y las afectaciones a la población civil permanentes (Observatorio del Programa Presidencial de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario, 2007).

Al respecto se puede recoger que "(...) La violencia que se expresa a través del homicidio en Arauca está estrechamente vinculada a la dinámica de la confrontación armada, que históricamente ha sido muy álgida en el departamento. Es así como 744 de los 1.302 homicidios - que acaecieron en el departamento en el periodo comprendido entre 2003 y 2006 - pueden atribuirse a la misma (...) Los municipios que tienen las tasas más elevadas durante el periodo estudiado son Tame, que se encuentra por encima de los promedios nacional y departamental durante todo el periodo estudiado, con 344 hpch en 2003, 346 y 2004, 230 en 2005 y 97 en 2006; Saravena lo hace en 2003 con 229 hpch, 2005 con 115 y 76 en 2006. (...)" (Observatorio del Programa Presidencial de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario. 2007. Página 5)

De manera más reciente, el informe departamental de la Oficina de las Naciones Unidas para la Coordinación de Asuntos Humanitarios OCHA, describe la situación que para el año 2017 se presentaba en el departamento respecto a la

situación de derechos humanos. Allí se describe además de un perfil poblacional de Arauca, las recientes manifestaciones del conflicto armado, la presencia de grupos armados y el control sobre activos estratégicos, tales como la infraestructura vial, que ha sufrido bloqueos con la utilización de artefactos explosivos improvisados y la promoción de paros armados, esto como parte de la estrategia de control social que emprenden diferentes grupos. Estos informes departamentales, son elaborados gracias a la presencia permanente que tiene OCHA y otras agencias del sistema de las naciones unidas en el territorio, que les permite conocer de primera mano la ocurrencia de diferentes vulneraciones a los derechos humanos de las poblaciones, por lo cual se constituyen en un insumo relevante para el análisis del contexto violento del departamento. (Equipo Local de Coordinación; Unidad de Manejo y Análisis de Información Colombia (UMAIC), 2017)

Así mismo, el Centro de Pensamiento y Seguimiento al Diálogo de Paz, en el contexto del post acuerdo y en el marco de los distintos retos para la implementación del mismo y la consecución de la paz, tiene en cuenta el estado de la infraestructura vial del departamento, señalando que, pese a que este departamento cuenta con una importante participación en la estación de hidrocarburos, las conexiones viables con el interior del país son insuficientes, resaltando el mal estado de las existentes, lo cual impide el desarrollo adecuado de diferentes alternativas económicas en el sector rural, cuando paradójicamente es más adecuada la conectividad vial con Venezuela. De igual manera documentos como el de Moncayo (2017), señalan cómo, a pesar de la firma del acuerdo, aún persisten serios retos en términos del control del territorio, cultivos ilícitos y la presencia de grupos armados, quienes atentan contra la infraestructura estratégica de hidrocarburos y vial (Moncayo Benavides, 2017).

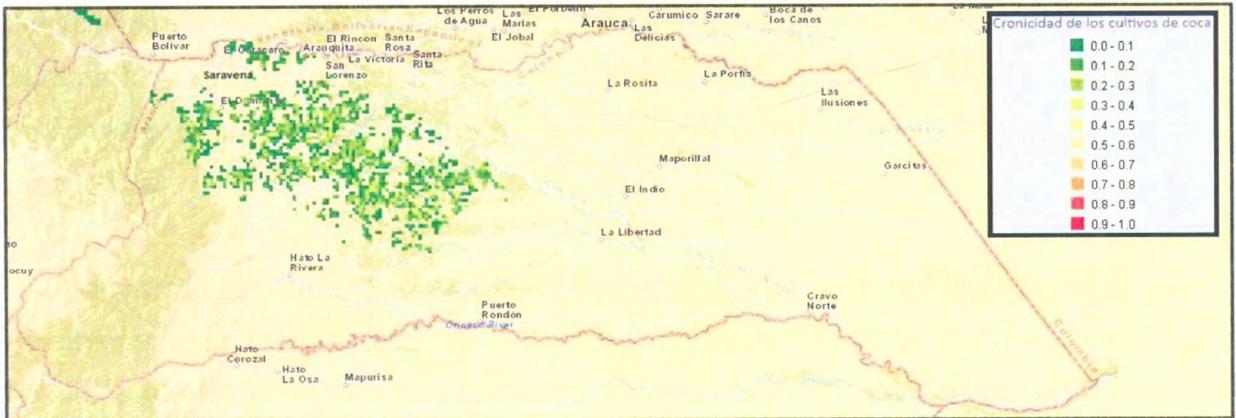


Figura 6 Hectáreas de Cultivos Ilícitos en Arauca. Fuente: Elaboración propia a partir del Visor Geográfico del Observatorio de Drogas de Colombia.

El municipio de Saravena, se encuentra localizado en el espacio geográfico de la Orinoquía. Representa uno de los paisajes más complejos en términos de su biodiversidad, de su conformación fisiográfica, de sus procesos culturales y de su dinámica de poblamiento (Gobernación de Arauca, 2016). El municipio de Saravena limita al norte con la República Bolivariana de Venezuela desde la desembocadura del río Bojabá al río Arauca, hasta la inspección de Puerto Lleras. Sur: Con el municipio de Fortul. Este: Con Arauquita y Fortul. Oeste: Con el Departamento de Boyacá, sobre la cuenca del río Bojabá (Defensoría del Pueblo, 2015).

Según datos de INDEPAZ (2017), la presencia del ELN en el territorio araucano, surgió debido entre otras a la incapacidad del estado y el movimiento social, para tramitar los conflictos, su presencia es más caracterizada especialmente en el municipio de Saravena (INDEPAZ, 2017). Los datos de la Red Nacional de Información (RNI), reporto que entre 1990 y 2014 en Arauca se reportó el 23% (117.376) de las víctimas de conflicto armado de la región Llano (505.856), principalmente por el valor estratégico que esta región representa para los grupos

armados ilegales, dada su ubicación fronteriza y la explotación de hidrocarburos especialmente en Saravena (DNP, 2014). Específicamente en el municipio de Saravena y según datos de la RNI, entre 1985 y 2014 han sido expulsados 12.833 personas y recibido a 11.770 víctimas del desplazamiento forzado por la violencia presentada.

En este sentido, la Fundación Paz y Reconciliación (PARES 2018), también ha documentado de manera reciente, la presencia y el accionar de grupos armados en el departamento de Arauca y en específico en el municipio de Saravena. Como se observa en la Figura No. 4, la mayoría de municipios del departamento, incluido Saravena, presentan presencia de la guerrilla del ELN, la cual ha permanecido en estos territorios durante décadas y hasta el año 2018, mantenían su accionar en la región. Es de anotar la continua realización de paros armados, que impiden a los habitantes el libre tránsito por las vías del departamento y el bloqueo de esta infraestructura por parte de este grupo armado, con la instalación de explosivos o la simple presencia en los corredores viales.

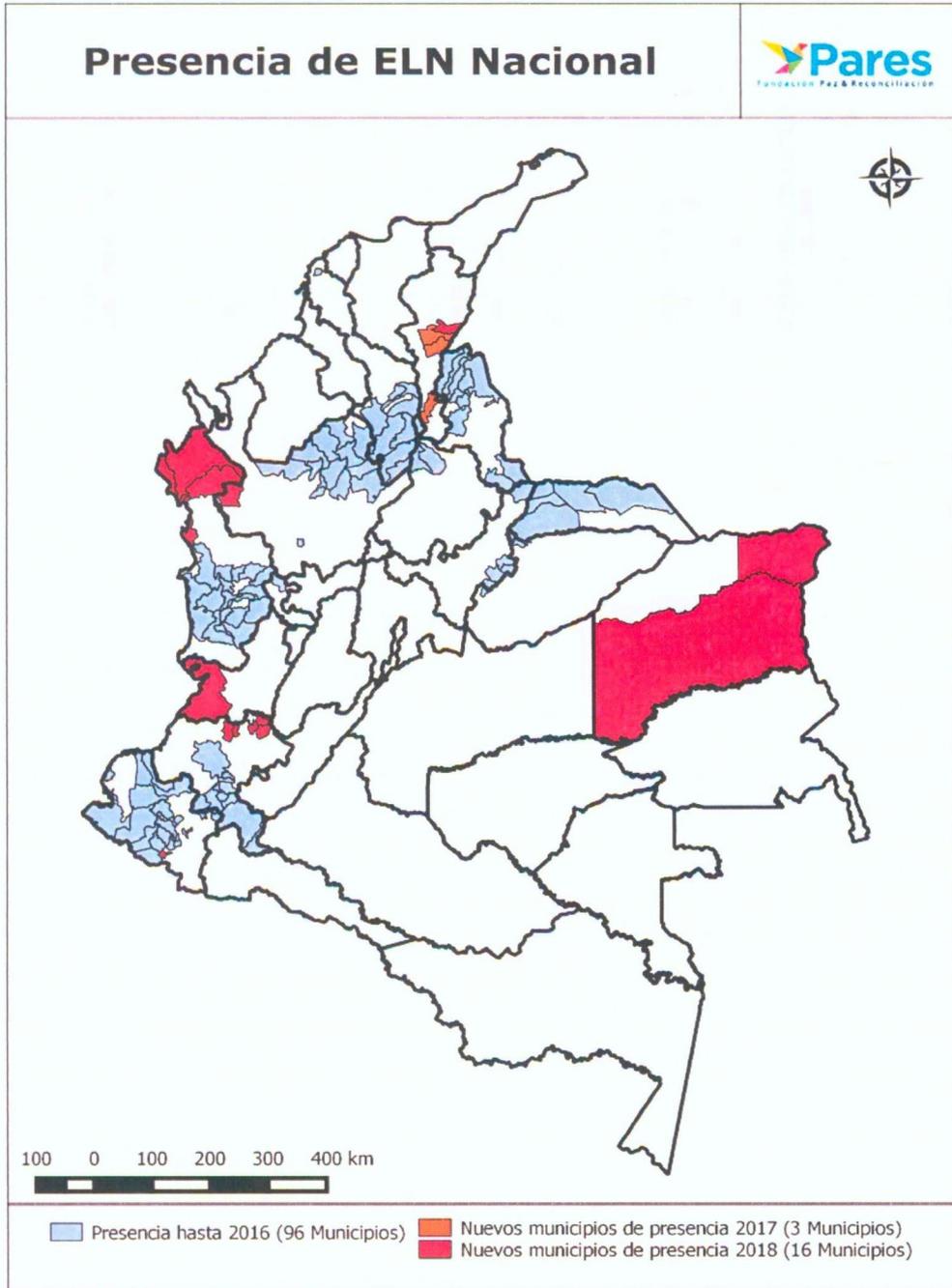


Figura 7. Presencia Nacional del ELN. Tomado de PARES 2018

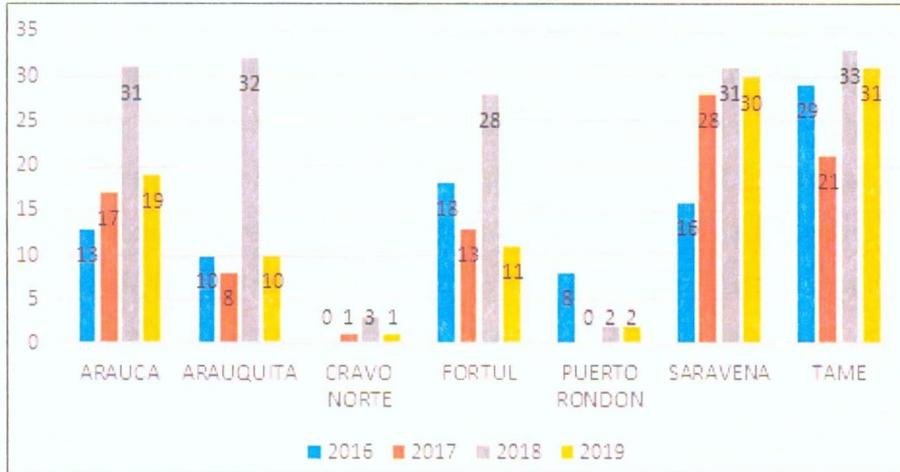


Figura No. 8 Homicidios departamento de Arauca 2016-2019. Tomado de (PARES, 2019)

Adicionalmente, como se puede observar en la figura No 5. El municipio de Saravena, ha sido afectado de manera creciente, por el accionar de grupos armados que adelantan acciones en contra de la población civil, tales como Homicidios selectivos, que sirven como estrategia de guerra para mantener el control social y territorial de la región. Situación que se ha visto especialmente agravada en el periodo comprendido entre 2016 y lo corrido de 2019, en donde los homicidios en el municipio pasaron de 16 a 30.

Por otra parte y como se menciona en los reportes del Instituto de Estudios para el Desarrollo y la Paz (INDEPAZ) *“las carencias de infraestructura de servicios sociales y de comunicación, exacerbaban unas distancias entre dinámicas sociales y el Estado, lo cual fue complejizándose y las distancias agrandándose hasta el punto que parte de la dinámica campesina de la colonización deviene en organización guerrillera a finales de los años 70, lo cual es el surgimiento del Frente Domingo Laín en Arauca, y la llegada de las FARC”* (INDEPAZ, 2017), sistemáticamente, los Grupos Armados al margen de la ley, se han arraigado en esta región principalmente por la desconfianza generada por las distancias con el Estado.

Es importante anotar también que dentro del Plan Estratégico de las Fuerzas Militares que se proyecta hasta el 2030, se plantean metas que permitirían contribuir al desarrollo y progreso del país, la recuperación y control del territorio, la estabilización y la consolidación de la paz (...) p,459 (Pizarro Leongómez, 2018). Los orígenes del conflicto se dieron entre otros aspectos, por la falta de presencia del Estado en el territorio nacional y por el desconocimiento y desatención de las necesidades básicas de los habitantes de ciertos territorios como en Saravena; de igual manera por la falta de confianza y credibilidad que para el momento la figura estatal poseía, entre los pobladores posiblemente facilitadas por las falencias y carencias en materia de infraestructura vial y de comunicaciones. Las FARC por ejemplo, aprovecharon la política antinarcóticos para ganar aprobación entre la población de sembradores de la hoja de coca, lo cual requirió de una nueva estrategia de sustitución de cultivos ilícitos y acercamiento a la población civil en zonas críticas de conflicto, esto gracias en gran parte al enfoque militar que impedía reconstruir la relación entre el Estado y la población para generar condiciones de legitimidad estatal (Torrijos R., Ospina, González, & Marks, 2017).

Así mismo, el informe desarrollado por la FIP, USAID y OIM (2014), analiza las dinámicas históricas y recientes del conflicto armado en el departamento de Arauca, así como su impacto humanitario sobre la población. Con este se busca contribuir a la comprensión de la configuración actual de los grupos guerrilleros y bandas criminales, su accionar y los efectos que éste ha tenido respecto al escenario de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario. El informe está dividido en tres partes. En la primera se presenta una caracterización de la región incluyendo datos sobre su ubicación geoestratégica, aspectos demográficos y particularidades socioeconómicas. En la segunda se aborda el panorama de los grupos armados al margen de la ley que han tenido y tienen presencia en el municipio, se desarrolla un análisis cuantitativo de las dinámicas e intensidad del conflicto, y se presentan algunas generalidades sobre el dispositivo

de la fuerza pública en el departamento y resultados operacionales. En la tercera parte se realiza una aproximación sobre el impacto humanitario del conflicto armado y de los fenómenos criminales sobre los habitantes y comunidades de la región, haciendo énfasis en homicidios, desplazamientos forzados, secuestros, extorsiones, víctimas por minas antipersonal y reclutamiento forzado. (FIP, USAID, & OIM, 2014).

Adicionalmente, el trabajo del Sociólogo Omar Jaime Gutiérrez Lemus (2010), demuestra como el desarrollo del conflicto armado en el departamento de Arauca, está ligado con la violencia política y sobre todo con la intencionalidad de los principales actores de esta, esto a partir del estudio de las relaciones sociales presentes en el departamento y relacionadas a diferentes temas, para llegar a estas conclusiones el autor realiza una revisión histórica, sobre el poblamiento del departamento, la presencia de grupos armados, el desarrollo de económico de la región y la presencia del estado en el departamento. Sobre el papel de las vías en el marco del este contexto violento, el autor describe como estas infraestructuras, hacen parte de la vida cotidiana de los habitantes de la región, en diferentes niveles y no fueron ajenas en el marco de la confrontación armada, a los intereses de grupos armados por su control, por lo que desde allí se lanzó un dispositivo de control de la vida social de la región. Como aporte se tienen la existencia de una presencia selectiva del Estado, ligada al desarrollo de la confrontación armada y la presencia de recursos naturales. Sin embargo, se concluye que la presencia del estado ha sido insuficiente y únicamente presente en un plano coercitivo, el cual ha sido privilegiado sobre la capacidad de la institucionalidad para regular los conflictos (Gutiérrez, 2010).

Atendiendo a toda la información anterior, es evidente la presencia de grupos armados y el abandono institucional que adolecen los habitantes de Arauca en general y del municipio de Saravena en específico; se ha visto también, que existen graves falencias de infraestructura y oferta de servicios estatales, así como

una permanente presencia de grupos armados, cuyo accionar se ve reflejado en preocupantes cifras de victimización de la sociedad civil. En el caso particular de Arauca, las inversiones para la extracción de hidrocarburos y las cuantiosas regalías que durante décadas alimentaron las finanzas del departamento, no se vieron reflejadas en una adecuada conectividad terrestre del departamento con el interior del país, ni con el mejoramiento de la incipiente comunicación vial con el vecino país de Venezuela. En este sentido, las posibilidades para garantizar la seguridad, partiendo del concepto de Seguridad Humana, son mínimas por la dificultad que supone garantizar a los pobladores alejarse de las condiciones de miseria y obtener unas condiciones dignas de igualdad y competitividad, producto de la insuficiencia de la infraestructura vial y de los demás servicios del Estado.

Estrategias de Mejoramiento

Teniendo en cuenta la situación antes descrita que supone dos grandes problemáticas del departamento de Arauca, expresadas de manera concreta en el municipio de Saravena, como son: 1) La insuficiente presencia institucional, ligada entre otro aspectos a una red vial precaria y por tanto una precariedad de las condiciones de vida de los habitantes del municipio y 2) La sostenida presencia de grupos armados en la región, quienes promueven actividades ilegales que les sirven como fuente de financiación. Es necesario, partiendo del concepto de seguridad humana recogido y de las experiencias benéficas de la inversión en infraestructura vial revisadas, adelantar acciones integrales, que involucren no sólo la acción de las fuerzas armadas, sino la presencia efectiva en los territorios del abanico de servicios estatales, que permitan dinamizar la economía de la región y alejar a los habitantes del municipio de toda vinculación con los actores violentos y sus economías.

En este escenario, es preciso entonces formular un plan piloto en el que por medio de la inversión en el mejoramiento y ampliación de las vías existentes, así como la

concreción de proyectos para la construcción de nuevas vías, como ejes centrales, se articule un plan de recuperación de los territorios ocupados por grupos armados, en el que no sólo se haga presencia con efectivos de la fuerza pública, sino que se emprendan estrategias que permitan el aprovechamiento productivo de la infraestructura, teniendo en cuenta las vocaciones productivas de la región y los mercados disponibles gracias a la comunicación vial.

De igual manera en el marco de la estrategia para combatir los cultivos de uso ilícito, es posible la formulación de proyectos productivos alternativos, que gracias a una infraestructura vial adecuada, puedan ser rentables en niveles semejantes a los proporcionados por estas economías ilegales, erosionando así las bases sociales que soportan esta producción y afectando de manera directa las finanzas de los grupos armados, que a su vez puede reducir su capacidad de acción. Es necesario en todo caso, un accionar permanente de las fuerzas armadas del Estado, que permita expulsar del territorio a los grupos armados que por décadas han estado afincados allí y proteger a la población civil de posibles extorsiones, secuestros u otros actos violentos que pudieran adelantar estos grupos armados.

De igual forma, tal como se anotó anteriormente, es necesario realizar una formulación participativa de los planes de inversión en infraestructura vial en el municipio de Saravena, para de esta manera, involucrar a la población en la planeación de su propio desarrollo y garantizar un control ciudadano de los recursos invertidos, previniendo de esta manera que se repitan las escenas de corrupción que han sumido al municipio y al departamento en el atraso y la falta de competitividad. De igual manera es necesario tener en cuenta las implicaciones ambientales de este tipo de intervenciones y mitigar los impactos de estas, para evitar así desatar nuevos conflictos que deterioren en otros frentes la seguridad de los habitantes de la región.

CONCLUSIONES

Analizado el trasegar teórico y conceptual, se ha podido establecer que no son pertinentes enfoques clásicos sobre la defensa nacional y la seguridad nacional, para comprender la realidad de violencia e inseguridad que azota a varias regiones del país, y en concreto a partir del estudio de caso del municipio de Saravena Arauca, para abordar las dificultades de este tipo de regiones alejadas de los centros de poder político y económico nacionales, que tienen bajos niveles de desarrollo, elevados niveles de necesidades básicas insatisfechas y una actividad productiva casi que exclusivamente ligada a la explotación petrolera, por lo tanto fue necesaria la adopción del concepto de Seguridad Humana que permite aproximarse a la realidad de la región, entendiendo la complejidad de asuntos que afectan la seguridad de los individuos y centrando la atención en garantizar la libertad de los ciudadanos de vivir alejados de la miseria y de encontrar condiciones de dignidad para adelantar sus actividades económicas, en condiciones de ventaja y competitividad.

Una vez evaluada la realidad de la oferta de servicios y la presencia de el Estado en su conjunto, se ha podido evidenciar que el municipio de Saravena y en general el departamento de Arauca, adolece de un déficit en la prestación de estos servicios y de la presencia del Estado y de manera relevante, de una infraestructura vial inadecuada e insuficiente, que se ha traducido en variedad de conflictos sociales y dificultades de acceso para sus habitantes a condiciones mínimas de seguridad, en términos de la seguridad humana, antes explicada.

Se pudo concluir también, que producto de la deficitaria presencia institucional en el municipio y el departamento, se han creado condiciones precisas para el

establecimiento y permanencia de grupos armados ilegales, que operan en la región desde hace décadas, adelantando acciones en contra de la población civil, que se ha visto afectada por una alta incidencia de homicidios, desplazamientos forzados, amenazas y extorsiones, que evidentemente cuestionan las condiciones de seguridad de la región. En este sentido se ha podido evidenciar que, en Arauca, al tener unas condiciones deficitarias en la prestación de servicios estatales y en Infraestructura vial adecuada, se han conjugado los factores que explican la presencia y accionar de grupos armados y que permiten el sustento de estos en el territorio, tales como el narcotráfico, las extorsiones y el robo de hidrocarburos.

De igual manera, se logró evidenciar por medio de la revisión de las experiencias en otras latitudes, que las inversiones en infraestructura vial, dinamizan las economías locales, teniendo un impacto muy positivo sobre el crecimiento económico, por lo cual, partiendo del concepto de seguridad humana, este tipo de inversión puede contribuir a lograr escenarios en los que los habitantes estén libres de miseria y con las posibilidades de construir proyectos de vida en condiciones de dignidad.

Igualmente, se pudo concluir que es necesario, el establecimiento de acciones integrales, que involucren no sólo la acción de las fuerzas armadas, sino la presencia efectiva en los territorios del abanico de servicios estatales, que permitan dinamizar la economía de la región y alejar a los habitantes del municipio de toda vinculación con los actores violentos y sus economías. Por lo que los proyectos de inversión en infraestructura vial, pueden servir como vehículo para llevar esta oferta institucional.

Finalmente, se pudo observar la necesidad de adelantar de manera responsable las inversiones en infraestructura, realizando proyectos en los que prime la

participación de los habitantes, tanto en la planeación como en la ejecución de este tipo de infraestructura, lo cual puede brindar mayores garantías en términos de prevención de la corrupción y para mitigar los impactos ambientales que puedan llegar a tener este tipo de proyectos. En este sentido, se reitera la recomendación sobre la necesidad de una acción integral del Estado, que bien puede ser liderada por las fuerzas armadas, pero que no puede centrar su accionar en el quehacer puramente militar, sino que requiere atacar los diferentes elementos que componen la seguridad en términos humanos.

BIBLIOGRAFÍA

Briones, A. (1978). *Economía y política del fascismo dependiente*. Siglo Veintiuno Editores.

Cámara de Comercio del Piedemonte Araucano. (2018). *Estudio Económico: Piedemonte Araucano 2018*. Retrieved from https://www.camarapiedemonte.com/docs/ESTUDIO_SOCIECONOMICO_2018.pdf

CDIM. (2004). Plan Básico de Ordenamiento Territorial - Saravena. Retrieved October 10, 2019, from Sistema de Documentación e Información Municipal website: <http://cdim.esap.edu.co/>

Collins, J. M. (1973). *Grand strategy; principles and practices*. Naval Institute Press.

Defensoría del Pueblo. (2015). *Balance de las políticas territoriales de atención para la población en situación de desplazamiento del período 2012-2015*. Retrieved from http://desarrollos.defensoria.gov.co/desarrollo1/ABCD/bases/marc/documentos/textos/Balance_politicas_territoriales_desplazamiento_31_agosto.pdf

DNP. (2014). *Diálogo Regional para la Construcción del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018*. Retrieved from https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Presentaciones/Encuentro_Regional_Tame_160115.pdf

Equipo Local de Coordinación; Unidad de Manejo y Análisis de Información Colombia (UMAIC). (2017). *Briefing Regional Arauca*. (2005), 10. Retrieved from https://umaic.org/images/briefings_2017/171017_Briefing_Regional_Arauca_A

R_002_OCR.pdf

- FIP, F. I. para la P., USAID, D. pueden de los estados unidos de A., & OIM, O. internacional para las M. (2014). Dinámicas del conflicto armado en Arauca y su impacto humanitario. *Área de Dinámicas Del Conflicto y Negociaciones de Paz: Unidad de Análisis "Siguiendo El Conflicto"* - Boletín N.73, 1–38. Retrieved from <http://cdn.ideaspaz.org/media/website/document/52efd828c4cbe.pdf>
- Gobernación de Arauca. (2016). Municipio de Saravena. Retrieved March 1, 2019, from <https://www.arauca.gov.co/gobernacion/municipios/municipio-de-saravena>
- Gonzalez, A. M., Carol, T., & Acero, A. A. (2006). *Infraestructura Vial En Colombia: Un Análisis Económico Como Aporte Al Desarrollo De Las Regiones*.
- Gutiérrez Lemus, O. J. (2010). Arauca: espacio, conflicto e institucionalidad. *Análisis Político*, 23(69), 3–34.
- INDEPAZ. (2017). *Contexto, Dinámica y Actores para un Proceso de Paz en Arauca*. Retrieved from <http://www.indepaz.org.co/wp-content/uploads/2017/12/Arauca-Temas-estrategicos..pdf>
- Lavaux, S. (2007). Natural Resources and Conflict in Colombia: Complex Dynamics, Narrow Relationships. *Lavaux*, 62(1), 19–30. <https://doi.org/10.2307/40204242>
- Leal Moya, L. (2005). Seguridad humana: La responsabilidad de proteger. *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*, 38(114), 1117–1138.
- Maya, M; Muñeton, G y Horbath, J. (2018). *Conflicto armado y pobreza en Antioquia Colombia Armed Conflict and Poverty in Antioquia Conflicto armado e pobreza em Antioquia*.
- MINTRANSPORTE. (2018). *Colombia más cerca: Su infraestructura y la seguridad vial*.
- Molano Campuzano, J. (1968). Territorios Nacionales: Arauca. *Boletín de La Sociedad Geográfica de Colombia*, XXVI(97), 51. Retrieved from https://www.sogeocol.edu.co/documentos/097_arauca.pdf

- Moncayo Benavides, J. F. (2017). Caracterización de retos para la construcción de paz territorial en Arauca, una apuesta que involucra la participación. *Documentos de Políticas Públicas*, (7), 20. Retrieved from http://pensamiento.unal.edu.co/fileadmin/recursos/focos/piensa-paz/policy_papers/documento_de_politicas_publicas_8.pdf
- Nina, A. (1979). La doctrina de seguridad nacional y la integración latinoamericana. *Nueva Sociedad*, (27), 33–50. Retrieved from <http://biblioteca.ues.edu.sv/revistas/10701613N27-3.pdf>
- Observatorio del Programa Presidencial de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario. (2007). *Diagnóstico Departamental Arauca*. Retrieved from <http://historico.derechoshumanos.gov.co/Observatorio/Paginas/DiagnosticosDepartamento.aspx>
- OCHA. (2014). *Informe Final MIRA: Municipio de Saravena (Arauca)* (p. 12). p. 12. Retrieved from [https://www.humanitarianresponse.info/sites/www.humanitarianresponse.info/files/assessments/140409 Informe Final MIRA Saravena final.pdf](https://www.humanitarianresponse.info/sites/www.humanitarianresponse.info/files/assessments/140409%20Informe%20Final%20MIRA%20Saravena%20final.pdf)
- Pizarro Leongómez, E. (2018). *De la guerra a la paz. Las Fuerzas Militares entre 1996 y 2018* (1st ed.). Retrieved from <https://isbn.camlibro.com.co/catalogo.php?mode=detalle&nt=317966>
- Rincón Avellaneda, M. P. (2016). Conflictos Territoriales y Proyectos de Infraestructura Vial. *Bitácora Urbano Territorial*, 26(2), 71. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v26n2.59292>
- Rubio Serrano, R. (2016). *Arauca: Una paz estable, duradera y sensible a niños, niñas, adolescentes y jóvenes* (1st ed.). Retrieved from [https://repository.oim.org.co/bitstream/handle/20.500.11788/1638/86.2. COL-OIM 0218 V2 Arauca.pdf?sequence=6&isAllowed=y](https://repository.oim.org.co/bitstream/handle/20.500.11788/1638/86.2.COL-OIM%200218%20V2%20Arauca.pdf?sequence=6&isAllowed=y)
- Sánchez Rojas, C. F. (2016). El impacto de la infraestructura vial en los hogares rurales colombianos. ¿Hacia dónde van las vías? *Documentos CEDE*, (2). Retrieved from <http://economia.uniandes.edu.co>

Secretaría de Planeación e Infraestructura Municipal de Saravena. (2018). *Informe Sistema Económico del Municipio de Saravena. Diciembre 19 de 2018.*

Retrieved from <http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos PDF/pot-saravena-arauca-sistema-económico> (21 pág. - 80 kb).pdf

Torrijos R., V., Ospina Ovalle, C. A., González Ortiz, D. M., & Marks, T. A. (2017).

FARC: ¿derrota militar y victoria política? Retrieved from

<https://www.panamericana.com.co/farc-derrota-militar-y-victoria-politica-532817/p>

Velásquez Rivera, É. de J. (2002). Historia de la Doctrina de la Seguridad

Nacional. *Convergencia Revista de Ciencias Sociales*, (27). Retrieved from <https://convergencia.uaemex.mx/article/view/1723/1304>).

BIBLIOTECA CENTRAL DE LAS FF.MM.
"TOMAS RUEDA VARGAS"
201003228

