



## OPINION PUBLICA Y FUERZA AEREA

Coronel ARMANDO URREGO BERNAL

"Ningún país puede confiar solamente a la capacidad de sus Fuerzas Militares la Defensa Institucional y la de su autonomía. Si no hay un pueblo detrás de las Fuerzas Armadas, cualquier poder defensivo u ofensivo se elimina". ALBERTO LLERAS.

Clausewitz, el clásico y filósofo de la Guerra, estableció los principios fundamentales para su conducción. Entre la variedad de asuntos tratados, consideró de importancia la necesidad de tener en cuenta la opinión pública de un país. Actualmente no se puede dejar a un lado, ni negar la importancia que tiene para las Fuerzas Militares, el mantener una opinión pública bien informada. Es necesario que se entiendan claramente las misiones y funciones de cada una de las Fuerzas componentes, y en la hora presente es importante que a la Fuerza Aérea, la más joven de todas, se la comprenda mejor.

Ganar la opinión pública fue para Clausewitz un tercer y fundamental fin de la guerra. Si dentro de su propio campo de lucha, una de las misiones clásicas de la Fuerza Aérea es la de "Ganar y mantener superioridad en el aire". ¿Por qué dentro del ambiente nacional, la Fuerza Aérea no ha de ganar y mantener la opinión pública? ¿Acaso nuestros precursores no expresaron que la Fuerza Aérea debe ser querida por sí misma?

Se dice que la comprensión es la base de la confianza pública, y la confianza pública es un requisito básico para que la Fuerza Aérea pueda progresar, desarrollarse y desempeñar una eficiente misión. Esta confianza se pue-

de lograr si se persevera en los siguientes propósitos:

- Cultivar la estimación y respeto por la Fuerza Aérea y sus miembros.
- Conquistar el reconocimiento público para lograr la importancia y alcance de la misión de la Fuerza Aérea.
- Modelar, acrecentar y actualizar la todavía incipiente **conciencia aérea nacional**, sacándola de su lento desarrollo e impulso.
- Que el público se familiarice con lo que la Fuerza Aérea es, su Estado, su Moral, sus Equipos y Unidades, su Progreso, su Seguridad y sus miembros.
- Su aplicación en las variadísimas posibilidades, misiones de doble propósito y su empleo, principalmente en la paz y en el propio de la guerra.
- Firme respaldo público para los esfuerzos de la aviación por sobresalir y satisfacer sus imperiosas necesidades.
- Convencer a la opinión de que la Fuerza Aérea es indispensable para la defensa de la soberanía.
- Fortalecer la confianza pública como único medio para contar en todo momento con el respeto y juvenil simpatía que les son propios.
- Entusiasmar a los miembros activos y de la reserva, para que apoyen

conjuntamente sus luchas diarias y anhelos del mañana.

Los últimos 50 años han sido denominados como la era del aire, durante los cuales han cambiado totalmente los conceptos de tiempo, distancia y espacio, y por consiguiente la concepción de la guerra. Se acercaron los continentes, uniéronse pueblos y naciones. En algunos lugares con la ayuda de la aviación se ha variado hasta la corteza terrestre y en los actuales momentos se desfigura su fisonomía con la aerofotografía y los nuevos avances de la astronáutica. Se lanza el hombre sobre su dominio en órbita, y se preguntan ahora ¿qué cambios va a producir el envío ascendente y triunfal del hombre al espacio? ¿Será cierto que con la aceleración de nuestro vuelo se ha de volver común el sentir el éxtasis de observar la salida del sol varias veces en un solo día?

Es claro que 50 años son muy poco tiempo para que prime el concepto aéreo; pero el concepto aéreo ya no es tan nuevo, ni es indispensable sostenerlo a expensas de conceptos anticuados. Corresponde a la juventud de la Fuerza Aérea la responsabilidad de desarrollarlo y mantenerlo, siendo para ello necesario entender las posibilidades y potencialidades, aéreas, así como estudiar, comprender y reconocer a la perfección los demás conceptos militares. Sin embargo, más de 40 años de aviación en Colombia, si son suficientes y nos dan derecho para sentarnos al lado de los tradicionales luchadores, el Ejército y la Armada, a dialogar con ellos sobre nuestra misión y el porvenir inquieto de la amada patria.

En nuestra modesta, pero heroica aviación militar, con los vuelos del Mayor Félix Castillo Mariño, el 18 de Julio de 1921, relatados dramáticamente por él y el realizado por el Coronel José I. Forero el 4 de abril de

1922 como primer vuelo oficial de la FAC, se inician las épocas que dieron vida y estímulo a las Escuadrillas Aéreas Militares Colombianas. Su evocación nos llena de orgullo alentándonos para continuar en la lucha por una verdadera Fuerza Aérea.

Únicamente los que por primera vez padecemos "El trance del solo" y nos cernemos en el aire, valoramos aquellas alturas y épocas en que los aviones eran mirados como alfombras mágicas. Tiempos aquellos cuando los pilotos colombianos rompían el secreto del aterrizaje solo. ¿Cuál fue el resultado de aquellos famosos aterrizajes? Según relato de sus insignes pilotos, no fueron otros que: "La decisión pública favorable a una Escuela de Aviación, así como la aprobación en el Congreso de las partidas asignadas a la naciente Fuerza Aérea".

En toda época las FF. MM. han sido tratadas con encono, así como admiradas y defendidas con ardor. Por fortuna, nunca han faltado hombres competidos en la razón y origen de su existencia, ligados patrióticamente a las instituciones. Hombres que han salido a la palestra a defender los fueros, no del militarismo, sino de un instrumento especial del poder nacional, de su Constitución y por consiguiente de la majestad misma de la República.

El 8 de agosto de 1931, el ilustre hombre público Don Tomás Rueda Vargas, escribía: "Las maniobras audaces de la Escuadrilla de Aviones completaron bellamente la revista, que, lo repetimos, como espectáculo no dejó nada que desear y dio al pueblo la ocasión de exteriorizar una vez más el sentido de su solidaridad con un ejército que ha dejado, desde hace algún tiempo de ser un elemento de opresión para convertirse en garantía positiva y real sostén de la seguridad social".

Durante el conflicto de 1932 el pú-

blico colombiano dio prueba definitiva de aceptación y complacencia por la creación y dotación de una Fuerza Aérea razonable y acorde con las circunstancias del momento.

En diciembre de 1960, un nuevo público observaba los aviones de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, "Los Thunderbirds", traídos especialmente para una demostración, acompañados de aviones de la FAC. Abrían así en forma espectacular la Semana de la Aviación Colombiana en el Aeropuerto Eldorado. La atracción fascinadora de las maniobras que realizaron, sus destellos y atronadores ruidos, los fantásticos giros de humo blanco en el cielo estival, emocionaron al público y nuevamente estuvo de boca en boca la admiración y el grito entusiasmado por aquellos aparatos aéreos.

La Aviación en Colombia ha tenido estrechas raíces con el progreso. El esfuerzo de las compañías de Aviación iniciado desde 1919, es labor que ha gozado del reconocimiento de la Opinión Pública. En cambio no han tenido la necesaria ayuda de las entidades impulsoras del desarrollo del país.

Un ejemplo de las épocas a que se remonta el conocimiento por parte de la opinión pública, sobre la importancia de nuestra aviación, lo relatan historiadores y defensores, remontándose al 20 de julio de 1920.

Fue con ocasión de esta fecha, dice don Joaquín Piñeros Corpas, en su valioso libro "Los Campeones del Aire" cuando se instalaron algunos faroles en San Francisco, Santo Domingo y la Catedral: "los pascantes nocturnos (o sea el público) llenos de satisfacción decían: vamos a la cabeza de la civilización, tenemos alumbrado, marchamos a la vanguardia de las Naciones, afirmaban los hijos de aquellos Santaferreños, tenemos Aviación". Allí empezó a formarse el público el concepto mental sobre la aviación. Como la opi-

nión pública de antaño se entusiasmaba por los hechos del aire, considero que en la actualidad esta misma opinión está obligada a regocijarse y a mirar con confianza su Fuerza Aérea, a sacarla del desaliento, a entusiasmarse por su perfeccionamiento, así como a no abandonarla a la incompreensión y a la indiferencia.

Pero con solo prestigio y tradición no es posible forjar aviación, se requiere ya la ayuda económica en elementos y medios aéreos. Militarmente queremos volar dentro de nuestra atmósfera y con medios apropiados. Es deber de conciencia profesional hablar sobre tan importante tema, que no puede ser considerado como secundario dentro de las cuestiones militares que atañen a la Patria, ni mucho menos inútil en la obligación de la Defensa Nacional. Se trata de expresar conceptos con la franqueza característica de los hombres dedicados al vuelo y el deseo de mantener enhiesto el gallardete azul, en el espacio colombiano. Civilmente nos enorgullecemos y gustamos del progreso de la aviación cuando únicamente se sienten esporádicos ruidos de turbinas. Divulgamos ante el mundo algunos hermosos aeropuertos que tenemos, dejando a un lado la inventiva, las iniciativas, estudios tecnológicos y científicos, al vaivén de lo que vemos en otros países, pero aquí continuamos en el atraso.

Yo desearía, para el apoyo y divulgación de mi Fuerza Aérea, una figura del "Perfil" de Gonzalo Canal Ramírez, para que conociéndola en todos sus aspectos, la defendiera y exaltara, de la misma manera como lo hace con su Caballería. Oír expresar los siguientes párrafos a un ilustre pacifista y periodista, exaltan el orgullo y ponderación de todo patriotismo: "Cuesta trabajo describir en un párrafo lo que son las Fuerzas Militares en Colombia. Pero es fácil simplificar sintéticamente

la definición: Son la seguridad del individuo y del Estado, del Pueblo, de la Sociedad, de las Instituciones, la garantía de la ley, por lo tanto de nuestra naciente y a veces contradictoria democracia”.

Recordemos que después de la II Guerra Mundial, la opinión pública de los países Europeos se entregó a la alegría del triunfo y a la complacencia que da una sufrida victoria. Toda atención se dedicaba exclusivamente a solucionar los problemas económicos, a la reconstrucción y reorganización de las políticas internas. Entre tanto sin darse cuenta, por las regiones más allá del Elba, el Rhin, el Danubio y el Vístula; el Oso Moscovita iba llenando todos los vacíos dejados por los estragos de la guerra y reorganizaba cada día más y mejor sus cuadros militares.

En otras partes del mundo la pérdida de territorios, así como la invasión de cuencas y regiones de influencia político-estratégica y la variación de las fronteras, la han tenido que lamentar muy tarde los países, por el descuido de mantener su Institución Militar preparada, entrenada, dotada y lista. La historia ha demostrado que la paz es un bien preciado para un país, pero esta no vale sin el honor y todo lo que el país utilice para su defensa nacional, no es gasto superfluo ni errónea apropiación. El pueblo cree, que el sostenimiento de las Fuerzas Militares es muy costoso; en realidad ello es muy cierto, pero hay que recordarle permanentemente a ese pueblo, que una guerra es mucho más costosa.

Los colombianos en forma lenta, pero con entusiasmo se fueron acostumbrando a la evolución del país dentro del tan mentado concepto de “De la mula al avión”. Desorientada interpretación y evolución que no se efectuó de la noche a la mañana, sino durante una etapa de más de 50 años

y un proceso de desenvolvimiento que ya figura en nuestra historia. El transmontar cordilleras y valles, el construir caminos, carreteras, FF. CC. y su sostenimiento, bajo las inclemencias ecuatoriales del tiempo y aquel rompimiento de selvas y montañas no lo han podido desafiar ni apoyar sino la mula, el machete, la pica y el avión.

Recuerden mis compatriotas las hazañas que la leyenda señala a los conquistadores, los viajes de la Colonia, las campañas de reconquista y de la libertad y más tarde todos aquellos movimientos de consolidación de la República. Epocas durante las cuales se gastaron jornadas, meses y años para viajar de un lugar a otro, movimientos que han sido reducidos a horas y dentro de muy poco tiempo lo serán a minutos. ¿Acaso, se han olvidado las primeras rutas aéreas trazadas sobre el Magdalena y otros lugares que despertaron la afición de las gentes al empleo de la aviación, antes de que tardara muchos años para convertirse el ferrocarril en la realidad de 1961, como símbolo de la unidad nacional entre la costa y el interior?

Muchas veces ha puesto en claro la historia, la tendencia de los políticos hacia la supresión del ejército permanente, muy a pesar de lo que contempla al artículo 166 de nuestra Constitución Nacional, que determina expresamente que, “la nación tendrá para su defensa un ejército permanente”. A veces llega a revivirse la creencia de que la formación de oficiales y suboficiales ilustrados, preparados y educados técnicamente, ayudaría más bien a la formación de una casta militar de privilegiados, amantes más de los cuartelazos y acciones subversivas, que de la formación de sus gentes y seguridad de la nación. Esto no es cierto y con hechos se ha demostrado lo contrario a través de muchos años.

Comprendemos que todo pueblo que

contribuye generosamente para el sostenimiento y progreso de sus Fuerzas Militares, tiene el derecho de exigir que estas estén bien orientadas, mandadas y conducidas por oficiales y suboficiales preparados, cultos, amantes de su profesión para que no exista separación moral ni de clases entre ellas y sus gentes, por estar constituidas conjuntamente como un **todo** de la nación.

Constantemente hay que recordar la historia y los hechos sobresalientes que han contribuido al progreso de Colombia. Las carreteras aéreas, los rumbos magnéticos de su desarrollo fueron trazados por los "Pioneros" del aire. Así fue como primero vimos campos y aeropuertos diseminados por todo el territorio y alejados de la civilización, a donde muchos de ellos no ha llegado la carretera, ni de esperar lo llegará el ferrocarril.

Nuestros hombres del aire no pueden permanecer inmóviles mirando volar cantidad de nuevos tipos de aeronaves, aspiran a mantenerse en el aire, siquiera el tiempo mínimo para conservar la tradición histórica de sus antecesores, así como el entrenamiento de tan delicada profesión, para su seguridad, la seguridad de las gentes que vuelan y la principal seguridad, cual es la de las fronteras. No aspiran al ideal inalcanzable de la más avanzada y costosa aviación, pero sí por lo menos una relativa actualización de sus Unidades dentro de las capacidades de la nación. No deseamos tener modelos como el X-15, proyectiles dirigidos o aeronaves espaciales de propulsión atómica, pero sí unidades modernas, adecuadas, completas y propias, con servicios aéreos que puedan responder en cualquier momento a la defensa nacional.

Se descarta de hecho el rendimiento que pueda dar el elemento humano que compone la aviación nacional,

aquel que ha salido de nuestro Pueblo para formar sus efectivos y prepararse en una técnica esencialmente moderna. ¿No tenemos ahí, el ejemplo del superhombre de la aviación heroica, Don Camilo Daza, trepado en un fantástico F-100 a sus 63 años de edad?

Se reconoce que necesitamos ayuda extranjera para lograr salir del subdesarrollo, y como dentro de esta ayuda se encuentra la aviación, pues se podría aceptar algo de lo que se ha ofrecido, con miras a aplicarlo en el progreso aéreo, para que Colombia logre marchar como país en desarrollo, tal como se hizo en los 40 años anteriores, mediante esfuerzos periódicos y ayudas temporales de gobernantes, pasando de la mula al avión. Ya ha sido divulgada la declaración de los pueblos de América en el Texto de la Carta de Punta del Este sobre las formas de alcanzar los objetivos de "La Alianza para el Progreso", con el propósito de aunar todas las energías de los pueblos y gobiernos para alcanzar el máximo bienestar con igualdad de oportunidades para sus gentes. Sería insensato, que se desperdiciara la oportunidad que se le presenta a la aviación de servir al país.

La aviación puede ser costosa y a veces hasta demasiado trágica, pero el progreso y adelanto, es lo que más ha costado a los países que marchan a la vanguardia del mundo, con base en la dedicación y consagración de sus pueblos, el avión ha contribuido eficazmente al adelanto de la cultura, la higiene, las obras públicas, la medicina, la colonización, el desembotellamiento regional, la investigación científica, etc. Se equivocaron los que creían que únicamente la aviación era para la marcha acelerada, terminando en accidentes. Accidentes ha habido muchos, y los habrá en el futuro, tal como le sucede a toda empresa grande y de necesarios sacrificios. Por paradoja en

aviación también se va "piano e lontano" seguro y cómodo con salud y bienestar. Con la aviación se ha logrado la paz, y no importa que por miedo a sus armas, a su prisa, poderío y represalia, se apeguen a ella las naciones para su supervivencia.

¿Se puede decir que nuestra Fuerza Aérea siempre ha estado en buen concepto con la opinión pública? Cabría decir que maniobrando artefactos anticuados, no se puede lograr posición destacada ante la opinión pública. La contestación es favorable en alto porcentaje, siempre que se refiera al sentido general de aviación o al cumplido expresado durante las sencillas y modestas semanas de la aviación, pero no concretándolo en el sentido directo de poder aéreo. Para determinar lo que el público colombiano ha pensado o piensa del arma aérea, nos podemos guiar únicamente por los conceptos históricos y aquellos escritos efectuados en las publicaciones de revistas, prensa y libros de cada época, de acuerdo con lo que creen decir acertadamente los entendidos en asuntos aéreos. A pesar de que los comentarios de los escritores muy poco entendidos en los fenómenos del aire, otros, simples viajeros circunstanciales u observadores, no encierran el verdadero significado y contenido de lo que es aviación.

No nos equivocamos pues, al expresar que la opinión pública ha tenido bastante entusiasmo por la aviación como un poder potencial inseparable del resurgimiento nacional, cosa que se ha palpado ante nuestros ojos no solo a partir de 1930 sino mucho antes. Por algo el ilustre Armando Solano dijo en 1936: "Somos un pueblo de aviación, un pueblo para la aviación y sin la aviación no podríamos acabar de construir la nacionalidad, víctima constantemente de las luchas regionales, partidistas y sociales". A través

de la historia y especialmente en la actualidad, muy a pesar de que la mentalidad aérea no se ha incrustado en su verdadero sentir de la nación, no podemos tener duda de que el público se da cuenta de la existencia de un poder aéreo, que este se impuso en la II guerra mundial y desde entonces se ha acrecentado hasta convertirse en poder atómico, que este poder se ha aumentado con las bombas de uranio, hidrógeno y la de 100 megatones. Que dicho poder aéreo se está agigantando más y más en la ya definida era orbital sobre nuestro planeta y bajo los umbrales de la astronáutica.

En Colombia, son muy pocos los que han estudiado el poder aéreo en vista de sus posibilidades, tan solo hemos escuchado constantemente el concepto sustantivo del siempre **prestar apoyo** y todavía hay muchos organismos que no lo consideran ni para este gran servicio. De nada nos sirve ni nos servirá la importación de ideas que han tenido éxito y experiencia en otros países, si todavía por aquí no han pasado la etapa de la credulidad y de la práctica. La gente se ha de cansar y se fatigará de oír hablar de Fuerza Aérea, de poder aéreo, de aviones supersónicos, de cohetes, de cápsulas espaciales y de explosiones atómicas. Sentirán revivir en su mente toda una tragedia, así como la incertidumbre de los triunfos y fracasos, prefiriendo dejarla como está sin pensar en su futuro.

Hasta el público llega, que la Fuerza Aérea es guardián de la soberanía, que tiene cierto poder y con eso basta. Es necesario que el público conozca, que la Fuerza Aérea necesita de instalaciones aéreas, que sus objetivos están en el epicentro y sobre los cuatro puntos cardinales por tener Colombia dos extensos litorales y grandes extensiones de territorio sobre el Este y Sur de

sus fronteras; estas instalaciones no son, para comodidad, sino que sirven y son necesarísimas para apoyar a la nación, en su desarrollo y progreso, como tan acertadamente lo captaba la preclara visión del Señor Presidente Enrique Olaya Herrera en el año de 1932. Es necesario que tengamos material para volar, porque volar es la misión que se nos ha fijado en el mundo. Son indispensables los elementos para perfeccionar las unidades de seguridad aérea y sus sistemas. Es necesario capacitarnos para ayudar a la aviación civil. Es necesario acabar con la ingeniosa frase expresada por insigne escritor colombiano: "Que la aviación de Colombia se está volviendo aviación de gallinero formada por aves de corto vuelo".

Las Fuerzas Militares día a día se están constituyendo en una gran familia, salida del pueblo, que bajo la vigilancia paternal de la patria se mantienen unidas dando ejemplo ante todos sus demás parientes. Esta familia es la que constituye el Poder Militar el cual es indivisible; por eso la doctrina que empieza a regir en los estados mayores del mundo es la de "que todos los miembros de la familia deben trabajar como un solo hombre, unidos en todo y para todo", en la organización, en el planeamiento, en la instrucción y en las operaciones es decir, con la mutua ayuda y con miras a un solo fin.

Las Fuerzas Armadas del mundo en el momento histórico actual se encuentran en un período de transformación al igual o semejanza de la evolución que sufre el arte de la guerra. Así, últimamente se ha dicho, que el arma que ha hecho imposible una nueva guerra, ha sido la aérea. Ya se está estableciendo la doctrina de que la futura lucha de los proyectiles dirigidos estará ligada momentáneamente a

la aviación convencional, existiendo una etapa de transición, y entre tanto los proyectiles balísticos entrarán a reforzar a la aviación estratégica prolongando el radio de acción y eficacia de sus armas. En corto tiempo es posible que únicamente quede la aviación de guerra unificada con proyectiles, dándose también el salto del avión convencional y reacción, al de propulsión atómica que ya está en experimentación. También del satélite de experimentación, al de arma espacial de órbita permanente.

En Colombia, comunmente el público nos conoce: Porque ostentamos alas en el pecho. Por aquello del arma bella y joven. Por lo de águilas del espacio. Porque algunos piensan que tenemos los pies en la tierra y la cabeza en los cometas, por el color azul de nuestros uniformes. Porque sin aviones, anualmente se realizan semanas de aviación. Por lo trágico de los accidentes aéreos. Porque posiblemente algunos de los jóvenes que desfilan por las calles viajarán en las cápsulas espaciales. Porque talvez acabamos de descender de un platillo volador, o somos candidatos al puesto que ocupan los simios en los cohetes. Porque seguramente viajaremos a otros mundos. Porque piensa que la aviación tiene un raro y mágico poder. Porque dizque nos parecemos a los campesinos, que cuando necesitan tomar decisiones sobre los problemas de "su terruño", miran al cielo escudriñando sus bondades. Porque con aviación también se puede construir o destruir en un santiamén, y en la peor de las circunstancias, ella puede convertirse en "Desideratum" de una grave situación. Porque los gamines nos admiran y anhelan ser también aviadores. Porque se siente asombro hacia la gente que vive y permanece en un medio extraño para el hombre, al cual han tenido que adaptarse. Porque ahora hasta los

científicos nos han catalogado como un "nuevo tipo fuerte de alta actividad nerviosa", indispensable para soportar la vida en el espacio. Y, finalmente, porque es muy bueno volar... pero, no propiamente porque representemos algún **poder**, ante la opinión.

Siempre tratando de tener alas emplumadas, se nos quiebran cuando solo están encañonando. Somos pichones de Cándor de baja altura y vuelo lento. Pero es necesario, por sobre todo, arrancar de raíz, cierto sentimiento de las gentes, formado por un reflejo condicionado, de tratar de asociar la aviación con el contrabando, como consecuencia de desafortunados hechos.

Poco después de la guerra de Corea, al presentarse en el Congreso de los EE. UU. profunda controversia sobre predominio de las Fuerzas, un experto en aviación declaró para aquella ocasión que: "La Fuerza Aérea no necesita de más defensa que la presentación de su propio caso con toda probidad". Ud. amable lector, pensará que ello es muy cierto debido a la natural atracción que están ejerciendo la aviación y la Astronáutica. Yo no lo creo así; considero la necesidad de

que los hombres del aire nos **robemos** a la opinión pública, esa fuerza formidable que ha influido en los momentos decisivos de la historia. Creo en verdad, parodiando la obra de Churchill de la última conflagración que la opinión pública fue la que en la guerra **tomó** la determinación, en la derrota **presentó** el **Desafío**, en la victoria **aplicó** la **magnanimidad** y en la paz, **entregó su buena voluntad**.

La mayoría de nosotros piensa, que la Fuerza Aérea Colombiana, no necesita publicidad, ni lucha por prevalecer, que su conocimiento se difunde solo, como una hermosa realidad ya que muchas cosas han dejado de ser ficción en la vida del mundo. Pero, nuestro sitio hasta ahora ha sido el de una larga espera sobre el Solsticio de Verano, para pasar luego al de invierno. Pueda ser que, ubicado en las antípodas del pensamiento, quien esto escribe no esté pecando de ilusionismo aéreo.

"El pueblo tenía derecho a pensar que después de un régimen militar y una serie prolongadísima de conflictos de toda índole, las herramientas de seguridad del Estado estaban completas, eran adecuadas y eficaces". Dr. **Alberto Lleras**.

---

*Las opiniones de los públicos de todo el mundo ejercen una profunda y permanente influencia en las acciones y los cursos de acción de los estados y los gobiernos. Con el término opinión se quiere expresar una noción o una convicción, un punto de vista establecido o "una creencia más fuerte que la impresión, pero menos fuerte que el conocimiento positivo". La opinión individual depende por lo general de factores tales como la formación cultural de la persona, las experiencias individuales y el grado de la naturaleza del impacto de las situaciones en curso.*

Thorsten V. Kalijarvi.