

La proyección de Colombia como potencia fluvial mundial en el siglo XXI

Por: *Mayor de I.M. Robert Vásquez Barrera*

Introducción

Los ríos juegan un papel preponderante en el desarrollo e integración regional entre países, también son fuente de riqueza hídrica y de recursos naturales. En ese orden de ideas, en el hemisferio suramericano se destacan cinco cuencas hidrográficas dominantes que comunican los países e integran las economías internas de los Estados, ellas son las de los ríos: Amazonas, La Plata, Orinoco, San Francisco y Magdalena, de manera que estas tres que surcan el territorio colombiano proponen al país como un jugador geoestratégico a nivel fluvial en la región por su capacidad hídrica (Gómez, 2003).

Además, el desarrollo de una Fuerza Fluvial por parte de la Armada Nacional y la potenciación de la industria naval por medio de la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (Cotecmar), ha impreso una nueva dinámica del desarrollo de la Marina de Guerra como actor principal en los ríos de Colombia. En consecuencia, se plantea la siguiente pregunta:

¿Colombia puede posicionarse como una potencia fluvial en el orden mundial?

De acuerdo con lo anteriormente expuesto se puede afirmar que la República de Colombia para posicionarse como una potencia fluvial en el orden mundial, necesita mejorar los factores económicos, doctrinarios militares y la voluntad política del Estado. Asimismo, el

desarrollo de la industria fluvial por medio de Cotecmar y el Poder Fluvial potencian la estrategia fluvial colombiana.

Aproximaciones para el análisis

Para entender el contexto fluvial colombiano se debe partir de la autoridad que supervisa todo lo referente al uso fluvial. En concordancia, la autoridad fluvial en Colombia se encuentra deteriorada, considerando las múltiples organizaciones que pueden decidir sobre los asuntos fluviales, y ninguna que aglutine los mecanismos de autoridad que produzcan el efecto deseado sobre los usuarios de los ríos en Colombia. Es por eso, que se deben suprimir la dualidad de funciones, optimizar los servicios de las entidades estatales, ejerciendo responsabilidad de áreas fluviales, apoyándose en organizaciones como la Armada Nacional en cabeza de la Dirección Marítima (Dimar) y la Infantería de Marina (Chávez, 2012).

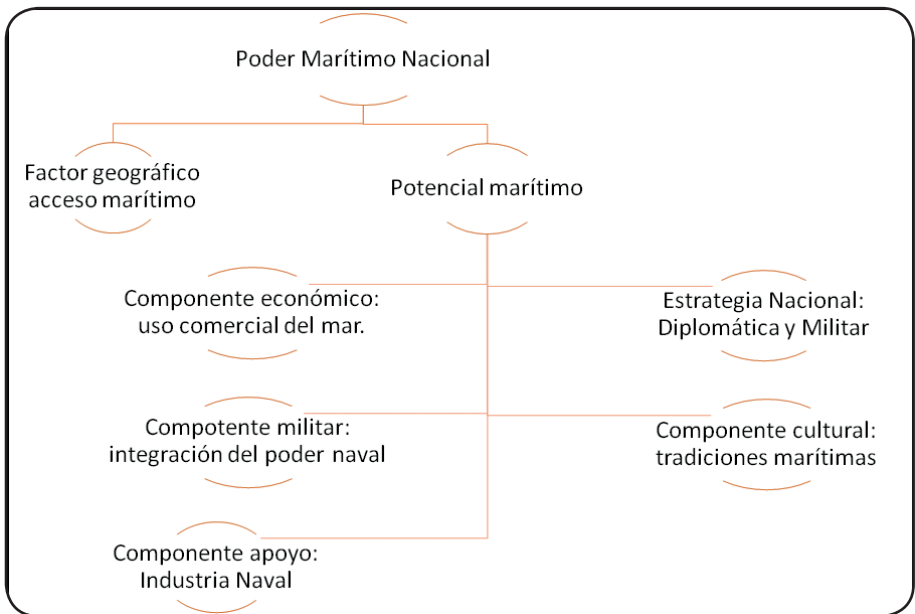
Por ejemplo, Chile integra lo referente a autoridad marítima y fluvial en una sola jurisdicción y normativa jurídica, de la cual es responsable la Armada de Chile. En la doctrina marítima incluye los puertos marítimos y fluviales, dominio de ríos navegables y todas las aguas fluviales, lacustres y zonas marítimas, esta articulación de la legislación acuífera en un solo ente encargado de la responsabilidad y toma de decisiones, hace práctico el desarrollo de líneas de acción para mejorar el progreso de los ríos y sus áreas ribereñas. Asimismo, ejercer el control de los ríos es más eficaz y oportuno, considerando que el ente de control y toma de decisiones se aglutina en un solo organismo que atiende las amenazas que se mueven por los cordones fluviales (Codina, 2009).

En otros términos, la realidad colombiana ha impreso un esquema de atención diferente a la amenaza asimétrica transnacional resultado de la combinación entre el terrorismo y el narcotráfico, que utiliza los ríos como corredores de movilidad para el transporte y distribución de productos de su interés como lo son las sustancias estupefacientes y las armas que alimentan el desarrollo del conflicto armado de carácter no internacional, este accionar ha abocado a la Fuerza Pública, a desarrollar un esquema de seguridad fluvial atendido por la Infantería de Marina, perfeccionando técnicas y tácticas fluviales que han posicionado a la Armada Nacional como referente en este tipo de operaciones a nivel mundial (Martínez, 2008).

Más aún, este tipo de amenaza ha integrado a las Fuerzas Armadas de los países de Perú, Brasil y Colombia en acuerdos relacionados con seguridad, formando fuerzas multinacionales y convenios en la atención del problema de narcotráfico y tráfico de armas en la frontera compartida por el río Putumayo y Amazonas, respaldado en el Tratado de Cooperación Amazónica que fue firmado en 1978 (Martínez, 2008).

Igualmente, para fomentar en Colombia un potencial fluvial, el Estado por medio de su voluntad política debe usar una combinación de factores si desea ser una potencia fluvial, para ello es válido efectuar un paralelo con la composición estructural de una potencia marítima como se aprecia en la Figura 1 tomada de la Escuela de Pensamiento Estratégico Australiano.

Figura 1. Composición Estructural de una Nación Potencia Marítima Moderna.



Fuente: Muraviev (2013)

En consecuencia, analizando la figura anterior, para generar una estrategia fluvial se deben observar factores como: el factor geográfico, la dependencia comercial de actividades fluviales, la diplomacia y la estrategia militar, la interacción entre el río, el Estado y su gente, el mantenimiento de la Flota Fluvial y Naval por medio de la industria naval fluvial y finalmente, la habilidad de poseer una

Fuerza Fluvial que defienda los intereses de la nación. Este modelo en el caso colombiano aplicará por medio de escenarios cooperativos en los cuales los intereses nacionales ayudan a potenciar un desarrollo económico y comercial mancomunado, considerando que los ríos comunican a Colombia los países vecinos (Muraviev, 2013).

Del mismo modo, abordando el primer factor que es el geográfico, se necesita que el río genere el potencial económico y de integración con el desarrollo del país, para posicionarse como una potencia fluvial en el orden mundial, razón por la cual la posición geográfica colombiana debe ser privilegiada. Por ejemplo, Colombia es el tercer país en recursos hídricos por kilómetro cuadrado, el quinto país en el mundo en recursos hídricos y el sexto país en aguas interiores navegables según la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, lo que indica que el factor geográfico en el caso colombiano, ayuda al desarrollo de una potencia fluvial de orden mundial (Oramas, 2015).

Más aún, Colombia tiene las condiciones geográficas necesarias que no son explotadas por la población para mejorar las condiciones de vida e incrementar el desarrollo económico en las regiones interconectadas especialmente en las fronteras.

Entonces, el desarrollo del factor económico, la dependencia del Estado y su población con el río en el país tiende al decrecimiento, si relacionamos los corredores fluviales como un medio para la dinamización de la economía y el desarrollo de las regiones, en Colombia estas bondades que representan los ríos no es explotada de mejor manera. Un ejemplo de ello, es que el transporte de mercancía en Colombia se hace mayoritariamente utilizando la infraestructura vial, donde más del 73% de carga se transporta por carretera, seguido por el 26 % por vía férrea y el 1% por vía fluvial (Informe Nacional de Competitividad 2013-2014); en consecuencia, el comercio por vías fluviales siendo más económico y competitivo no es optimizado, proyectando poco desarrollo regional y progreso (Flórez, 2007).

En el mismo sentido, los volúmenes de carga transportada en el país son del orden de los 300 millones de toneladas anuales, haciendo una comparación este mismo volumen de carga es movilizadado por el río Mississippi en 2,5 días. Por otra parte, el río es el medio menos utilizado para la conexión de lugares apartados y movimiento de carga por

diferentes condiciones entre las cuales se encuentran la profundidad, faltas de conexión, entre puertos, muelles y embarcaderos, la sedimentación del río y limitaciones naturales entre otras, impidiendo que se integren estos corredores de movilidad de forma eficiente a la economía y al uso por parte de la población e industria (Arcadis-Jesyca S.A.S., 2015).

Con seguridad, ante la falta de un transporte que genere competitividad en la producción y los escasos volúmenes de carga es muy difícil que las regiones apartadas comunicadas por corredores fluviales sin ayuda del Estado generen el potencial necesario para convertirse en polos de desarrollo productivo.

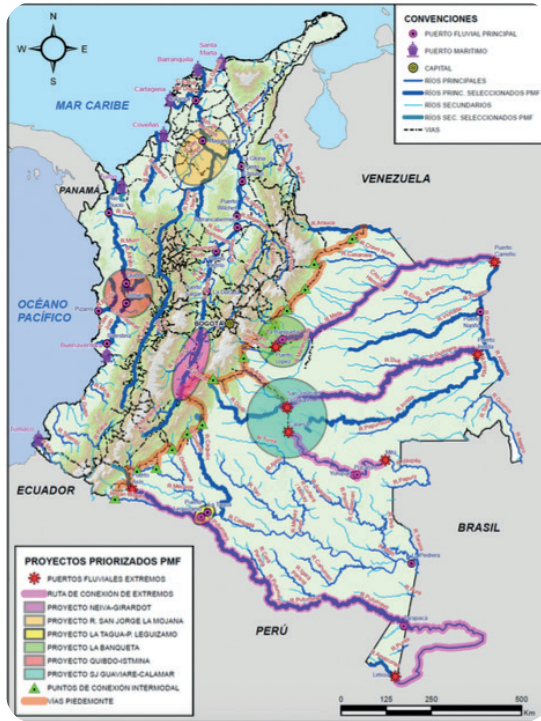
Hacia nuevas estrategias

Por otro lado, en el desarrollo y la nueva estrategia de conexión intermodal para mejorar la competitividad, el Gobierno Nacional estableció el Plan Maestro Fluvial, indicando una voluntad del Estado futura para restablecer la navegación fluvial por medio de dos objetivos; el primero es el mejoramiento y la ampliación de la infraestructura del transporte fluvial y el segundo, el mejoramiento del ordenamiento institucional y el sistema de transporte fluvial, esto con el fin de potenciar en el país un transporte integrado con los corredores fluviales aumentando la presencia del Estado en regiones apartadas, conectándolos a través de los ríos como se puede evidenciar en la Figura 2.

Naturalmente, la propuesta de integración fluvial de Colombia interconectará la región suroriental surcada por ríos importantes en la hidrografía colombiana, generando puntos nodales materializados en puertos multimodales que ayudarán a desarrollar esquemas competitivos en beneficio económico de los sectores poblacionales allí localizados.

Igualmente, la Armada Nacional se está alineando a la nueva estrategia planteada por la Unión Europea llamada *Pooling and Sharing*⁶ consistente en desarrollar la industria naval e intercambio tecnológico entre países, con el fin de potenciar la economía, ahorrar recursos y desarrollar la industria, estas estrategias integran los

6 *Pooling and sharing*: preservar y mejorar las capacidades operativas de las naciones, y conseguir mayor efectividad, sostenibilidad, interoperabilidad y eficiencia en el gasto (Puesta en común y compartir).

Figura 2. Proyectos Presupuestos en el Plan Maestro Fluvial.

Fuente: Arcadis-Jesyca S.A.S., 2015.

países e identifican intereses comunes para desarrollo económico y social de la nación. De hecho, ante las nuevas amenazas y recortes presupuestales, este tipo de iniciativa potencia el desarrollo de la seguridad en el ámbito regional, generando acciones alternativas conjuntas que incluyan el intercambio de doctrina y tecnología ayudando así al desarrollo fluvial (De la Puente, 2013).

Este tipo de estrategia que traduce puesta en común y compartir especialmente en gastos, potencian las capacidades del Estado y sus Fuerzas Armadas en la atención de amenazas comunes, una de ellas la protección de la Seguridad Humana⁷ favoreciendo así aspectos, relacionados con la guerra en zonas de conflictos garantizando la libertad al miedo, mejorando las condiciones de vida relacionadas con las necesidades propias de los países en desarrollo abordando la libertad de las necesidades, en consecuencia este tipo de amenazas

7 Seguridad Humana: término desarrollado desde 1994 basado en dos pilares la -libertad al miedo y la libertad de necesidades-, posteriormente se adicionó la libertad para vivir con dignidad (Instituto Interamericano de Derechos Humanos).

son las que integran los espacios cooperativos y ayudan a crear lasos interdependientes en atención a problemas comunes (Rojas, 2001).

Igualmente, la Armada Nacional viene adelantando labores en el campo de industria naval por medio de Cotecmar, en los vectores de liderazgo regional y desarrollo de fronteras, con el proyecto "Patrullero Amazónico" consistente en un buque con tecnología y recursos de tres países, Colombia, Brasil y Perú, para ser empleados en el control del río Amazonas y la protección del medio ambiente en esa región tripartita, esta iniciativa es única a nivel regional, alineada a la estrategia *Pooling and Sharing* que se proyecta en el mediano plazo como eje integrador y cooperativo hemisférico de acuerdo con la Figura 3.

Con relación a las coaliciones en seguridad, el intercambio tecnológico y la voluntad política de integrar la economía, son factores que ayudan a fortalecer la diplomacia del país, creando y formulando escenarios cooperativos entre Estados y regiones, influenciando con ello el comportamiento de aliados y neutrales en la región, asimismo, las coaliciones disuaden a países competidores ayudando así a la Defensa Nacional e integrando ambientes propicios de la globalización (Till, 2007).

Por otra parte, la Armada Nacional de la República de Colombia ha creado una Fuerza Fluvial poderosa, estableciendo una dinámica propia en el desarrollo de operaciones fluviales adaptada a los retos militares que han impreso los cambios de las amenazas internas en el país, organizadas en cuatro Fuerzas Navales con sus brigadas y flotillas fluviales que adelantan operaciones en los ríos navegables del territorio nacional, con artefactos navales construidos de acuerdo con las necesidades técnicas y tácticas que el conflicto genera, con el fin de ayudar a la seguridad, consolidar la paz y ejercer la soberanía sobre el territorio nacional (Wills, 2014).

De igual manera, las características del conflicto han dinamizado el desarrollo de las Operaciones Fluviales de la Armada Nacional, ampliando los batallones fluviales y creando nuevas Unidades como la Brigada N° 5 en Puerto Carreño, estas unidades se encuentran distribuidas estratégicamente a lo largo del territorio nacional con medios propios, como los Grupos de Combate Fluvial, Patrulleras de Apoyo Fluvial y Elementos de Combate Fluvial, efectuando control

Figura 3. Proyecto Patrullero Amazónico.



Fuente: Carreño, 2015.

60

sobre las autopistas hídricas utilizadas para actividades delictivas, y que gracias al Poder Fluvial generado por la Marina de Guerra se ha reducido su accionar, ayudando al buen orden y protegiendo los intereses de la nación en el escenario interno y externo con relación a los ríos fronterizos (Pachón, 2014).

De retos, amenazas y capacidades

A pesar de eso, el esfuerzo de la Armada Nacional sobre los ríos y su incidencia en la seguridad de la región se afecta por factores como las características geográficas de las riberas, trochas, alta densidad selvática, los ríos secundarios y diversas formas de eludir el control fluvial; estas ventajas ayudan a la dinámica delincencial a encontrar mecanismos para evadir las operaciones adelantadas por la autoridad (Grupo de Investigación UNODC, 2012).

Más aún, el uso de los corredores fluviales por parte de los delincuentes ha beneficiado a las organizaciones al margen de la ley, aumentando los problemas domésticos y generando acciones intermésticas que fortalecen a las organizaciones delincuenciales contaminando la sociedad ribereña y preocupando a los países vecinos. Por tanto, el

desarrollo de la región económicamente, la integración social del Estado con la población y el uso del río para activar la riqueza de la región son componentes que ayudarían a dismantelar la actividad criminal, en ríos especialmente apartados de la geografía nacional.

Aun así, la Armada Nacional de la República de Colombia en su estrategia pentagonal establece la Seguridad Marítima y Fluvial como una de sus prioridades, para ello busca desarrollar el Poder Fluvial con el fin de superar la amenaza delincriminal y así poder contribuir a que las regiones se dinamicen en el marco de una economía lícita, preservando los intereses fluviales de la región. Es por eso que, la marina de guerra considera a los ríos como el centro de gravedad estratégico de los grupos ilegales, por ser los corredores de movilidad para su tráfico delincriminal (Armada República de Colombia, 2011).

Igualmente, gracias al interés por parte de la Armada Nacional en los ríos de Colombia, la Fuerza Fluvial se convirtió en un referente a nivel internacional en las Operaciones Fluviales, exportando entrenamiento y capacidades fluviales en 15 países en el continente americano, este tipo de capacidades convierten a la Armada Nacional por intermedio de la Infantería de Marina en guía doctrinal en el desarrollo operacional fluvial, ganando prestigio y fortaleciendo el rol diplomático que ejerce la Marina de Guerra (Suárez, 2015)

En la misma línea, la Armada Nacional ha incrementado su poder y tecnología a través de los últimos años, con las construcciones de artefactos fluviales por parte de Cotecmar, como son las Patrulleras de Apoyo Fluvial Liviano y Pesado que funcionalmente han aumentado las líneas logísticas de operación de los Elementos de Combate Fluvial y las lanchas patrulleras de río, unidades modernas adaptadas a las necesidades de la Armada Nacional y referentes mundiales para control de los ríos colombianos (Carreño, 2015).

Conclusiones

Colombia es un país privilegiado por sus recursos hídricos. En consecuencia, es necesario que el Estado colombiano entienda la necesidad de fortalecer la economía en las regiones bañadas por ríos, integrando las actividades productivas al uso de los afluentes, con el fin de crear un vínculo que articule los beneficios del río con la población; para ello, debe organizar la institucionalidad y autoridad en el uso de los afluentes fluviales, creando mejores normas con un solo organismo

que controle, verifique y tome medidas en todo lo relacionado con los ríos en Colombia, un buen camino a seguir es la implementación del Plan Maestro Fluvial que a futuro será una herramienta de integración y cohesión ribereña.

Las amenazas comunes desde la perspectiva de Seguridad Humana, pueden articular escenarios cooperativos para Colombia incrementando las capacidades, compartiendo recursos en beneficio de aspectos sociales y de seguridad que desarrollen la economía interna y contribuyan a la región.

La estrategia fluvial colombiana en el escenario globalizado se debe analizar desde el concepto cooperativo, es por eso que la diplomacia, el intercambio tecnológico e incremento de la industria fluvial, son condiciones que ubican a Colombia como referente mundial en el uso de los ríos, con una estrategia fluvial fortalecida en temas de seguridad e innovación en el empleo del Poder Fluvial, articulando funcionalmente las capacidades de la Armada Nacional a las necesidades internas y externas que requiere la nación.

El Poder Fluvial aplicado por la Armada Nacional en los ríos de Colombia, es un referente a nivel mundial exportando entrenamiento y capacitación que generan un prestigio a nivel internacional. Asimismo, la capacidad que ha adquirido la Marina de Guerra en los ríos, alargando las líneas de operaciones con las Patrulleras de Asalto Fluvial, el establecimiento de Brigadas y Unidades Fluviales en todo el territorio nacional ha mejorado la seguridad, neutralizando el uso de los corredores principales fluviales para el uso de actividades ilícitas, potenciando así la estrategia fluvial colombiana.

Referencias bibliográficas

Fuentes académicas

Carreño, J. M. (2015). *Cotecmar, contribuyendo al desarrollo del Poder Marítimo*. Presidente de Cotecmar, (pp. 1-43). Bogotá.

Chávez, L. P. (2012). *¿Dimar o Dimaf?* Bogotá, Colombia: Esdegue.

Codina, R. D. (2009). *Doctrina Marítima: El Poder marítimo Nacional* (Vol. 1). Valparaíso, Chile: Armada de Chile.

De la Puente, Í. M.F. (2013). *Influencia del desarrollo multinacional de capacidades en el planeamiento nacional*. In E. d. defensa, Documento de Seguridad y Defensa 56 enfoque multinacional al desarrollo de capacidades de Defensa. La Smart Defence de la Otan frente al Pooling Sharing de la UE (Vol. 2, pp. 65-80). Madrid, España: Ministerio de Defensa Secretaría General Técnica.

Gómez, H. S. (2003). *América del Sur: la gran mercancía. Geopolítica de la región Amazónica*, 1, 65-81.

Flórez, M. (Diciembre de 2007). *Selva Abierta. Vía Pasto-Mocoa e Hidrovía del Putumayo. Expresiones en Colombia de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana IIRSA*. ISBN: 978-958-44-2669-7 Selva Abierta, 15-136.

Martínez, O. M. (2008). *Empelo de la Hidroestrategia en la cuenca Amazónica como contribución a la derrota del narcoterrorismo*. Washington, EEUU: Colegio Interamericano de Defensa EE.UU.

Muraviev, A. D. (2013). *Maritimisation of maritime Australia*. In J. Jones, & R. A. Navy (Ed.), *A maritime school of strategy thought for Australia Perspectives* (Vol. 1, pp. 81-88). Canberra, Australia.

Oramas, C. L. (2015). *Desarrollo y proyectos para el transporte intermodal y su impacto estratégico*. Conferencia Esdegue (pp. 1-20). Bogotá: CEM 2015.

Pachón, H. C. (2014). Entrevista al Mayor General de I.M Héctor Julio Pachón Cañón, Comandante de la Infantería de Marina. *A la Mar* (130), 10-12.

Rojas, A. F. (2001). *Seguridad Humana: concepto emergente se la seguridad del siglo XXI*. In A. F. Rojas, & M. Goucha, *Seguridad Humana, prevención de conflictos y paz* (p. 11.26). Santiago de Chile, Chile, Chile: Unesco.

Suárez, L. C. (2015). Infantería de Marina. Comandante de la Infantería de Marina, (pp. 1-30). Bogotá.

Till, G. (2007). *Poder Marítimo una guía para el siglo XXI*. (G. J. Montenegro, Trans.) Buenos Aires, Argentina: Instituto de Publicaciones Navales IPN Editores.

Wills, H. V. (2014). *Importancia de la red fluvial colombiana*. *A la Mar* (130), 2.

Fuentes corporativas e institucionales

Arcadis-Jesyca S.A.S. (2015). *Plan Maestro Fluvial de Colombia*. Bogotá, Colombia.

Armada República de Colombia. (2011). *Plan Estratégico Naval 2011-2014* (Vol. 1). Bogotá, Colombia: Publicaciones Armada Nacional.

Fuentes electrónicas

Grupo de Investigación UNODC. (2012). *Tendencias económicas de la delincuencia organizada* (Vol. 1). (http://www.procuraduria.gov.co/portal/media/file/4_1.pdf, Ed.) Bogotá, Colombia: Procuraduría General de la Nación.