



Revista Científica General José María Córdova

(Revista colombiana de estudios militares y estratégicos)

Bogotá D.C., Colombia

ISSN 1900-6586 (impreso), 2500-7645 (en línea)

Web oficial: <https://www.revistacientificaesmic.com>

El río Amazonas: corredor estratégico para una Colombia trioceánica

Valeria Rodríguez Ardila

<https://orcid.org/0000-0002-1511-1024>

valeria.rodriguez@esdegue.edu.co

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

Citación: Rodríguez Ardila, V. (2019). El río Amazonas: corredor estratégico para una Colombia trioceánica. *Revista Científica General José María Córdova*, 17(28), 749-770. <http://dx.doi.org/10.21830/19006586.510>

Publicado en línea: 1 de octubre de 2019

Los artículos publicados por la *Revista Científica General José María Córdova* son de acceso abierto bajo una licencia Creative Commons: Atribución - No Comercial - Sin Derivados.



Para enviar un artículo:

<https://www.revistacientificaesmic.com/index.php/esmic/about/submissions>



Miles Doctus



Revista Científica General José María Córdova

(Revista colombiana de estudios militares y estratégicos)
Bogotá D.C., Colombia

Volumen 17, Número 28, octubre-diciembre 2019, pp. 749-770
<http://dx.doi.org/10.21830/19006586.510>

El río Amazonas: corredor estratégico para una Colombia trioceánica

The Amazon River: a strategic corridor for a tri-oceanic Colombia

Valeria Rodríguez Ardila

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

RESUMEN. Las características físicas de Colombia en cuanto a su riqueza fluvial representan unas ventajas difíciles de igualar por otros países de la región, pero su manejo inadecuado y sin proyección impiden el desarrollo y la explotación requeridos. Para ello se deben establecer metas que, más allá de un resultado económico favorable, ubiquen el país a la vanguardia geopolítica del continente. De acuerdo con este escenario, el artículo se plantea la siguiente pregunta: ¿puede el río Amazonas, como corredor estratégico, proyectar a Colombia geopolíticamente en el espacio oceánico del Atlántico sur? Para responderla, se llevó a cabo una investigación propositiva y prospectiva, que expone cómo el Estado colombiano se debe proyectar en una región que aún no cuenta con una participación positiva en el escenario nacional.

PALABRAS CLAVE: agua superficial; Amazonía; Atlántico sur; Colombia; Estado; geopolítica

ABSTRACT. Colombia's physical characteristics, in terms of its abundance of rivers, represents advantages, unmatched by other countries in the region. However, their inadequate and poorly planned management hinder their development and exploitation, which require the establishment of goals that, beyond offering a favorable economic result, place the country at the geopolitical vanguard of the continent. Given this scenario, this article asks the following question: Can the Amazon River, as a strategic corridor, project Colombia geopolitically in the oceanic space of the South Atlantic? A proactive and prospective study was carried out to answer this question and explain how the Colombian State should project in a region that does not yet have positive participation in the national scenario.

KEYWORDS: Amazon; Colombia; geopolitics; South Atlantic; state; surface water

Sección: POLÍTICA Y ESTRATEGIA • Artículo de investigación científica y tecnológica

Recibido: 10 de julio de 2019 • Aceptado: 8 de septiembre de 2019

CONTACTO: Valeria Rodríguez Ardila ✉ valeria.rodriguez@esdegue.edu.co

Introducción

Desde principios del desarrollo de la vida en sociedad, la humanidad ha necesitado de los ríos para poder sobrevivir. Esta necesidad surge por la dependencia del agua dulce para la vida y de los recursos que de ella emanan. A medida que las sociedades se fueron ampliando y necesitaron más recursos para poder subsistir, los ríos se convirtieron en las grandes autopistas por las que se movilizaban personas y recursos. Un buen uso de estos sistemas les permitió a las poblaciones intercambiar bienes, servicios, conocimiento y formas de desarrollo. Entre mayor fuese la utilización de estos canales estratégicos, mayor desarrollo iban a tener los grandes asentamientos.

En la actualidad, estas dinámicas se mantienen: las grandes ciudades, pertenecientes a importantes Estados, utilizan los ríos como medios para sacar sus productos al comercio internacional. De aquí la importancia y la trascendencia de los ríos para la vida cotidiana: gracias a ellos se pueden sacar las grandes producciones a los océanos que, a su vez, permiten el desarrollo y el comercio internacional a gran escala. Ríos y océanos, entonces, han sido y seguirán siendo fundamentales para el transporte de grandes cantidades de materiales, bienes y mercancías en todo el planeta (Adeloye, 2009).

Colombia es uno de los países de Suramérica que, en el aspecto fluvial, posee unas ventajas comparativas significativas a diferencia de otros países de la región. Sin embargo, su atraso y subdesarrollo en la movilidad fluvial hacen se pierdan grandes posibilidades, ya que, como Estado no hay una proyección productiva al respecto para incentivar y desarrollar al máximo estas capacidades en el continente. Para contrarrestar esta situación a nivel nacional y regional, se debe pensar en la importancia de los corredores interoceánicos que posee el país. Más importante aún, se deben contemplar sus alcances, a fin de no solo tener un resultado económico positivo, sino también estar a la vanguardia geopolítica del continente. Dicha proyección incluye los mencionados corredores interoceánicos, puesto que Colombia no solo cuenta con una amplia red fluvial, sino también con dos salidas marítimas: una al mar Caribe y otra al océano Pacífico (Comisión Interamericana de Puertos, 2006).

De acuerdo con lo anterior, este artículo aborda la siguiente pregunta de investigación: ¿permitiría el río Amazonas, como corredor estratégico, proyectar a Colombia geopolíticamente en el espacio oceánico del Atlántico sur? Para poder resolverla, la investigación pretende consolidar los siguientes objetivos: a) determinar el valor geopolítico y geoeconómico de los ríos como corredores geoestratégicos, a partir de los aportes de la disciplina de la hidropolítica; b) estudiar las configuraciones geopolíticas del río Amazonas y del Atlántico sur, como escenarios de proyección de influencia con Brasil y Perú; y c) establecer cómo el río Amazonas permitiría proyectar a Colombia en el Atlántico sur y constituirlo como un país *trioceánico*.

El diseño metodológico a utilizar es de tipo deductivo, en palabras de Dávila-Newman (2006, p. 181): “La deducción permite establecer un vínculo de unión entre

teoría y observación y permite deducir a partir de la teoría los fenómenos objeto de observación”. En consecuencia, se pretende establecer, mediante la búsqueda de la literatura existente sobre hidropolítica, cuáles son los planes estratégicos fluviales nacionales y cómo el río Amazonas puede llegar a ser el corredor estratégico para Colombia. Por otro lado, el enfoque es de tipo cualitativo, ya que se sigue un conjunto de procesos cuyas etapas se desarrollan con el fin de responder la pregunta de investigación planteada (Hernández-Sampieri, Fernández, & Baptista, 2014). Esta fase ocupa un lugar privilegiado, en razón a que se quiere saber cómo el río Amazonas puede proyectar geopolíticamente a Colombia en el Atlántico sur.

En consecuencia, es un tipo de investigación propositiva y prospectiva, ya que expone la posibilidad de cómo el Estado colombiano se debe proyectar en una región en la que aún no tiene participación positiva en este sentido, a partir del planteamiento de Colombia como un Estado trioceánico. Lo anterior se pretende realizar mediante la utilización de métodos específicos, como el análisis de documentación oficial sobre el tema y la comparación, con otros países de la región como Brasil y Perú, de las características hidropolíticas del río Amazonas como vertiente fluvial al Atlántico sur. Esto con el fin de seleccionar y triangular la información, de la cual hay fuentes en abundancia, cuyo uso resulta pertinente para esta investigación (Cabrera, 2005).

El artículo, en consecuencia, se desarrolla así: primero se hace referencia a los ríos como corredores estratégicos, contexto en el cual el Amazonas es el corredor geoestratégico del eje occidente-oriente en Suramérica. A continuación, se desarrolla el aparte de Colombia y su proyección a través del río Amazonas y se finaliza con las respectivas conclusiones.

Los ríos como corredores geoestratégicos

En principio, los corredores estratégicos son aquellos que permiten en una región determinada el desarrollo de actividades indispensables como el transporte de mercancía y la movilidad de personas para el desarrollo social de una comunidad. Estos corredores pueden ser de alta montaña, carreteras, fluviales y fronterizos (Salas, 2010); para este artículo se hará énfasis en los fluviales.

Ahora, más claramente para el caso colombiano y a partir del mapa hidrográfico, se plantea que el país tiene cuatro cuencas hidrográficas que recogen 20 ríos navegables. La falta de infraestructura fluvial ha generado que estos corredores estratégicos no exploren su potencial como deberían, lo cual ha retrasado el desarrollo nacional (Comisión Interamericana de Puertos, 2006). No obstante, se establece que hay cuatro corredores fluviales estratégicos (figura 1): a) corredor Tumaco-Puerto Asís-Belém Do Pará; río Putumayo-Amazonas; b) corredor bioceánico Pacífico-Bogotá-Meta-Orinoco-Atlántico; c) navegabilidad del río Amazonas; y d) cuenca del río Atrato-San Juan (Invías, 2010).



Línea negra: corredor (a) Tumaco-Puerto Asís-Belém Do Pará; río Putumayo-Amazonas
Línea amarilla: corredor (b) Pacífico-Bogotá-Meta-Orinoco-Atlántico
Línea púrpura: corredor (c) río Amazonas
Línea roja: corredor (d) cuenca del río Atrato-San Juan

Figura 1. Corredores fluviales estratégicos.

Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, en lo regional, en la parte norte y central del continente suramericano, la movilidad fluvial ha sido incipiente, a pesar de contar con la red fluvial más interconectada y eficiente del mundo (Crapivinsky & Ortega, 2002). Las cuencas del Orinoco y el Amazonas, junto con la cuenca de La Plata, permiten una perfecta navegabilidad en el continente de modo norte-sur por su interconexión. No obstante, en el sentido oriente-occidente la red se vuelve un poco más compleja, pero esto no significa que no haya posibilidad de la creación de canales interoceánicos. Por el contrario, se tienen previstos dos: el de Orinoco-Meta-Pacífico y el de Amazonas-Putumayo-Pacífico (Comisión Interamericana de Puertos, 2006). El dilema dentro de la perspectiva geopolítica para Colombia es qué tanto le favorecen estos canales interoceánicos y si existe alguna estrategia que beneficie en mayor medida al país.

Para responder el interrogante es fundamental que Colombia tenga un pensamiento hidropolítico, ya que no solo se comparten corredores estratégicos de gran importancia para el país y para la región, sino que también se cuenta con cuatro sistemas acuíferos, a saber: a) Panamá (Chocó-Darién); b) Venezuela (La Guajira-Táchira-Pamplonita); c) Bolivia, Brasil, Ecuador y Perú (Amazonas); y d) Ecuador (Tulcán-Ipiales) (Ideam, 2013). Esto significa que la falta de conocimiento sobre los recursos hídricos, su potencial y las formas de aprovecharlo y protegerlo puede generar nuevas amenazas locales en el futuro.

Estos corredores se consideran como estratégicos, ya que, mediante su adecuación y uso, se proyectan para el Estado colombiano como una herramienta fundamental para la integración y desarrollo de diferentes zonas del país. Por su ubicación geográfica, representan nodos de alto valor estratégico, que deben estar interconectados para potencializar la conexión de puntos débiles en el territorio nacional. Los ríos, como corredores estratégicos tanto nacionales como regionales, y el desarrollo que su buena utilización genera en lo interno y externo, dan origen al concepto y uso de la *hidropolítica* para las relaciones interestatales.

La cuestión de la hidropolítica es un asunto nuevo y, a veces, difícil de comprender. Del mismo modo que su pariente cercana, la geopolítica, su fortalecimiento en el mundo académico en cuanto al concepto de las relaciones políticas del agua aún es poco claro en el mundo científico. Es por esta razón que es importante retomar el concepto de geopolítica, para entender qué futuro le espera a la hidropolítica y cómo su importancia puede trazar un nuevo horizonte para los Estados.

La Geopolítica era una pseudociencia, pues —se sostenía— elevaría el factor geográfico hasta un absoluto que se supondría determinante del Poder y, por consiguiente, del destino de las naciones. Su concepción básica —se decía— es el espacio, ya que en tanto que el espacio es un elemento estático, los pueblos que viven dentro de ese espacio o de los espacios en el mundo son dinámicos. Según tal visión errónea de la Geopolítica, los pueblos deberían extenderse por medio de la conquista del espacio o sino sólo les correspondería resignarse a perecer. Del mismo modo, el poder relativo de las naciones estaría determinado, inexorablemente, por la relación mutua de los espacios conquistados. (Duvauchelle, 1996, p.1)

La anterior aseveración muestra el carácter que existía en torno a esta rama científica, sin embargo, a medida que fue pasando el tiempo “Saul Cohen, Patric O’Sullivan, Colin Gray, Godfrey Panker y Zbigniew Brzezinski están de acuerdo que existe un entorno físico del Estado y su situación con la Política Internacional de ese Estado. En esta apreciación se advierte que la Geopolítica facilita la predicción de los acontecimientos relacionados con la escena internacional” (Duvauchelle, 1996, p. 1). Esto le dio un sustento teórico lo suficientemente fuerte como para abrirse el camino como disciplina científica —dentro de la disciplina de las ciencias políticas y de las relaciones internacionales—, camino que está fundamentado en cómo los Estados podrían utilizar los análisis prospectivos que salieran de esta rama para tener en cuenta las diferentes formulaciones en cuanto a su política exterior y sus propios intereses (Torrijos & Pérez, 2014).

De acuerdo con lo anterior, se ahondará sobre el concepto de hidropolítica y su pertinencia para el desarrollo del tema de este artículo. La hidropolítica estudia cómo las relaciones internacionales son influenciadas por los factores hídricos que comprenden los Estados. Esta disciplina comprende y analiza las interacciones transfronterizas del agua a fin de evitar conflictos por ella y establecer estrategias de cooperación para la utilización

equitativa del recurso hídrico entre los países que lo comparten (Waterbury, 1997). En este orden de ideas, se resalta esta rama de estudio, ya que el agua es un recurso geopolítico de gran importancia, al ser necesaria para el desarrollo y sostenimiento de la vida en la Tierra, cuyo buen o mal uso puede afectar a toda una comunidad: estabilizarla o desestabilizarla.

Como un nuevo marco de estudio (diferente de la geopolítica, la oceanopolítica y la nueva petropolítica), la hidropolítica resalta la importancia del agua como un factor fundamental para las relaciones sociales, particularmente, las relaciones exteriores de los Estados (Martínez, 2014). En este sentido, el manejo del agua como recurso fundamental se plantea como una nueva amenaza posible para el orden mundial, así como lo es hoy el petróleo, que pone a las naciones en disputa. Esta disyuntiva es importante tenerla en cuenta, ya que, si se está hablando de Colombia como un Estado trioceánico por utilizar el río Amazonas como un corredor estratégico, ¿qué piensan los demás países que tienen este mismo río?, ¿podría llegar a ser esta proyección geopolítica un tema de seguridad nacional? Este interrogante es importante, pero no tan fatalista como parece, ya que dentro del estudio de las corrientes fluviales precisamente uno de los apartes a estudiar es la seguridad y qué hacer para evitar inconvenientes (Álvarez, Moreno, & Gómez, 2018).

Por un lado, Wolf (2007) afirma que los conflictos por agua tienden a trascender y escalar, particularmente, por el uso indebido de ríos fronterizos, por ejemplo, en la construcción de canales o represas que perturben el cauce del río y afecten de forma negativa a otros Estados, o por errores humanos, en el sentido de que la explotación indebida de los ríos genera daños que afectan a las comunidades que los utilizan para su diario vivir (Wolf, 2007). Pero en un sentido amplio, compartir un río es más una forma de cooperación obligada que de amenaza, ya que los países que colindan con el río están más interesados en la supervivencia que en fraguar un enfrentamiento (Álvarez Calderón & Rodríguez Beltrán, 2018).

Retomando, entonces, lo anterior y manteniendo la premisa principal de este artículo, la utilización del río Amazonas como proyección geopolítica de Colombia no supondría un problema para la seguridad nacional del Estado, sino que, por el contrario, sería uno de los imperativos hidropolíticos¹ para obtener una seguridad multidimensional plena en el país (Álvarez, Moreno, & Gómez, 2018).

1 Obligaciones o deberes del Estado en función del espacio hidrográfico y las reservas de agua dulce para garantizar su conservación y aprovechamiento estratégico (Álvarez, Moreno, & Gómez, 2018, p. 466).

El Amazonas: corredor geoestratégico del eje-oriente en Suramérica

La cuenca del Amazonas y el río Amazonas como tal son el resultado de una diversidad de factores geológicos que, a través del tiempo, dieron origen a uno de los lugares más importantes de la Tierra —en sentido de recursos— y geoestratégicos del continente suramericano.

Durante el Mesozoico, el Amazonas era un río transcontinental cuando existía Gondwana, cuyo flujo atravesaba de oriente a occidente. Sin embargo, en razón a la elevación de la tierra y la formación de los Andes en el Cretácico, este río se convirtió en un mar interior y empezó a volverse más como un pantano, al no tener salida al océano; es así como se originó la cuenca amazónica (Almeida & Sourdat, 1982). Con el paso del tiempo y por el bloqueo ocasionado por la cordillera, el río fue encontrando su desembocadura en el océano Atlántico, haciendo que sus aguas fluyeran hacia el oriente. El río Amazonas, como se le conoce hoy, tiene 2,4 millones de años (Río Amazonas, 2018).

No obstante, la cuenca del Amazonas, teniendo en cuenta que cuenca es “el área de terreno que contribuye al flujo de agua en un río o quebrada” (Department of Agriculture, 2018), es el corredor fluvial de mayor injerencia en la región, no solo por el tema del transporte, sino porque también se considera como uno de los corredores estratégicos de mayor importancia. A raíz de los diferentes ríos que posee el mencionado terreno, este abarca desde el Atlántico hasta el Pacífico. La cuenca comprende aproximadamente 36 ríos y 6 países del norte del continente suramericano, con 7000 km de cauce del río, que drena una superficie de 6,14 km², lo que la convierte en la cuenca más grande del mundo, cuya desembocadura arroja 219.000 km³ de agua fresca al Atlántico por segundo y es la fuente del 20 % del agua fresca del planeta (Charity, Dudley, Oliveira, & Stolton, 2016).

También es importante resaltar que esta región es un eje ambiental de importancia global, ya que es un punto de equilibrio en el que se absorben grandes cantidades de dióxido de carbono, lo cual ayuda a la reducción de los gases de efecto invernadero. Esto genera una merma en los cambios del calentamiento global, lo cual es de vital importancia para el sostenimiento de la vida futura.

Por ser una cuenca tan extensa, los países que la abarcan hacen diferentes usos de su potencial hídrico, pero para este caso se hará énfasis en el uso del río Amazonas, por ser el principal de la cuenca. A continuación, se exponen los casos de Perú y Brasil, primero porque el eje estratégico occidente oriente del río se da en la intersección entre Colombia, Perú y Brasil y, segundo, porque las ciudades portuarias de Iquitos y Manaus se han desarrollado en torno al uso del río como autopista fluvial, lo cual no ocurrió con Leticia; por lo tanto, si se va a hablar de la proyección trioceánica de Colombia, se deben entender las dinámicas desarrolladas en estos dos países para poder hacer un análisis prospectivo para Colombia.

Así, pues, entre 1879 y 1912, la región de la Amazonía, particularmente en Colombia, Perú y Brasil —pero con un mayor impacto en estos dos últimos países—, experimentó una etapa económica conocida como la fiebre del caucho. Durante este periodo, hubo grandes transformaciones sociales y económicas tanto en Iquitos como en Manaus, gracias al árbol *Hevea brasiliensis*, cuya su savia era la materia prima para el látex. Este importante elemento llevó al descubrimiento de la vulcanización del caucho y, posteriormente, al invento del neumático para los automóviles (Largo, 2018).

Esta novedad trajo consigo el desarrollo de una empresa muy lucrativa de actividad extractiva para obtener el material de las selvas amazónicas, ya que la industria automotriz se estaba desarrollando con rapidez, haciendo que el precio del caucho aumentara significativamente. Las ciudades puerto de Iquitos y Manaus adquirieron una alta relevancia económica en ambos países por ser un lugar de tránsito obligado para sacar el caucho (Largo, 2018).

Iquitos, por ejemplo, se posicionó como la ciudad principal del negocio del caucho en Perú, en razón a la gran influencia de los diferentes comerciantes e industriales europeos que se asentaron allí. El alto índice de extranjeros llevó a que el desarrollo del puerto surgiera a partir de los avances en la ingeniería naval y el transporte fluvial (Reyes, 2016), lo que mejoró las capacidades y usos del río Amazonas, pues “se incrementaron los barcos a vapor de rueda en su popa de diferente escala y tamaño, que recorrieron el río Amazonas a sus principales afluentes” (Pineda, 2013, p. 59).

Este auge fue el que permitió que el puerto se convirtiera en un importante polo de desarrollo de la región. De acuerdo con Pineda (2013), las comunidades ribereñas cercanas a esta zona tuvieron la posibilidad de generar nuevos comercios y rutas, ya que ofrecían la posibilidad de intercambiar todo tipo de bienes (Reyes, 2016), lo cual generó, a largo plazo, y a pesar del declive del caucho en el Amazonas, que Iquitos se sostuviera en el tiempo.

Por consiguiente, el tema del caucho es fundamental para entender el desarrollo de Iquitos como ciudad eje en el comercio fluvial del Amazonas (Camacho, 2004). Fue a partir de esta bonanza que la élite peruana giró hacia la parte amazónica del país. Esto trajo consigo la inversión extranjera y llevó a la población peruana a migrar hacia Iquitos, haciendo que las dinámicas estatales se enfocaran en el departamento de Loreto, lo cual dio lugar a una red estatal completa, no solo de reconocimiento territorial, sino también de intereses nacionales por tratarse de una fuente económica de gran envergadura (Rojas, 2007).

Hoy en día, Iquitos es una de las ciudades clave para el comercio fluvial, por no decir que es la más importante. Las aguas del río Amazonas, que conectan esta ciudad con otros puertos de la región, facilitan el transporte de mercancías hacia el interior del Perú. Si bien no se ha desarrollado un mercado de exportación por vía fluvial desde el país inca, el puerto de Iquitos posee altas capacidades para recibir buques de alto bordo, mientras que los otros dos puertos de apoyo (Yurimaguas y Puerto Maldonado) cuentan con atraque,

almacenaje y equipos para el movimiento de carga. El transporte fluvial en esta zona se caracteriza por ser de carga y pasajeros, lo que permite la conectividad de las zonas periféricas del Perú (Perú, Ministerio de TCVC, 2000). Sin embargo, a pesar de ser una zona próspera, no alcanza a ser líder nacional en cuanto al desarrollo.

El desarrollo social, medido en términos del Índice de Desarrollo Humano —IDH—, ha mejorado muy discretamente en Loreto entre los años 2003 y 2012 (0,118). En el año 2003 presentó un IDH de 0,280, que en 2010 se incrementó a 0,381 y en 2012 a 0,398. No obstante, el IDH continúa denotando un gran retraso socioeconómico de Loreto con respecto al país y al mundo. El promedio nacional para el año 2012 presentó un índice de 0,506. Loreto ocupa aproximadamente el puesto 17 en el ranking IDH determinado entre todas las regiones del Perú. (Gobierno Regional de Loreto, 2015, p. 35)

Por otro lado, la ciudad de Manaus tuvo un crecimiento similar al de Iquitos a partir de la fiebre del caucho; los altos niveles de desarrollo generados por el *boom* de este material permitieron que la inversión extranjera llegara y se asentara en la zona, lo que permitió que los intereses capitalistas se enfocaran en la región e invirtieran en su desarrollo. En este sentido, “el modo de producción capitalista permea los inicios de la colonización y poblamiento de la Amazonía, cuyo proceso puede ser genéricamente denominado de colonización y dependencia político-económica de la metrópoli” (Salazar, 1992, citado por Pérez, 2017). Por otro lado, debido a la siembra de caucho en el continente africano, Manaus tuvo un estancamiento económico, pero a partir del Decreto 288 de 1967, se reactivó y se convirtió en la Zona Franca de Manaus (ZFM), la cual buscaba “promover el desarrollo económico, político y social de la Amazonía occidental brasileña y las áreas de libre comercio en los Estados que componen la región” (Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración, 2002, p. 9).

En este orden de ideas, Manaus es una ciudad ribereña con unas características muy particulares, pues a partir de la ZFM se concibe como un área de libre comercio de importaciones, exportaciones e incentivos fiscales. Es el único puerto fluvial de la región que está en capacidad de importar y exportar productos, creando dentro de la Amazonía un centro industrial para la ocupación y desarrollo de la región (Almeida, 2011).

A diferencia de Iquitos, en Manaus se ha proyectado y consolidado un desarrollo estable y duradero, que lo ha convertido en el puerto determinante para la entrada de importantes productos a Brasil y a la región. Todo a partir de la instauración de unos polos económicos que son los que le han dado una base socioeconómica sólida a esta zona, al integrar productiva y socialmente la región con el resto del país; estos polos económicos son el industrial, el comercial y el agropecuario (Pellegrino-Correa, 2012). Según los datos de la Superintendencia de la Zona Franca de Manaus, existen 600 complejos industriales de alta tecnología en donde se producen televisores, celulares y motocicletas, entre otros (Suframa, 2018).

Finalmente, Leticia, la capital del departamento del Amazonas, ha tenido una historia compleja que ha sido olvidada por Colombia (Medina, 2017). En el momento de buscar su información auténtica se abre la puerta al abandono institucional y nacional característico de esta región del país. Dicho abandono es debido al proceso histórico que tuvo Leticia para el territorio colombiano, pese a su importancia como ciudad-puerto, pues es la única capital colombiana con puerto sobre el río Amazonas. Para los fines propuestos es importante saber sobre su desarrollo e importancia, lo cual se aborda a continuación (Vergel-Tovar, 2008).

Las dinámicas de Leticia como parte del territorio colombiano son poco conocidas y tampoco hay muchos registros sobre el tema. Para intentar tener una trazabilidad acerca del desarrollo de la ciudad puerto, es importante retomar los diferentes tratados que tuvieron lugar entre finales del siglo XIX y comienzos del XX. Es precisamente en este tiempo que se delimitaron territorios a través de la diplomacia y fue cuando el mapa de Colombia se fue modificando de forma trascendental. Este último factor será determinante para tenerlo en cuenta, ya que marca un punto sobre cómo se identifica el Estado colombiano frente a sus fronteras y sus respectivos territorios, lo que puede ser una variable en el estudio prospectivo de la viabilidad de Colombia como país trioceánico.

La historia y surgimiento de Leticia está ligada enteramente al Putumayo, ya que para la época del *boom* del caucho era este departamento el que recibía la atención nacional. En este sentido, desde 1850 existen relatos y estudios realizados por Agustín Codazzi en esa zona, centrados en las riquezas del Putumayo y la ubicación de su río como una frontera natural, que además otorgaba esperanzas de riqueza a los nuevos colonos. Sin embargo, fueron los aires de riqueza y explotación los que llevaron al propio Codazzi a poner mayor énfasis en la conquista y desarrollo del Putumayo, dejando de lado la parte sur del país —el Amazonas— (Wylie, 2013). Esta circunstancia hizo que parte del territorio nacional se viera desmembrado por las diferentes dinámicas regionales y económicas.

Además, el alto desarrollo de la diplomacia, ocasionado por el ambiente de paz entre los países latinoamericanos, llevó a que el mapa de Colombia se fuese transformando a partir de tratados y acuerdos, creando así la oportunidad de tener control y soberanía sobre territorios que eran prácticamente desconocidos para la unidad nacional. Con respecto a esto, los registros más antiguos de los que se tiene conocimiento sobre Leticia son de la época republicana, en 1867, cuando era un pequeño poblado de Perú, lejano del foco de importancia estatal, a razón del auge del caucho en Iquitos y por su disputa con Brasil por su cercanía con Tabatinga (Cardona, 2016).

No obstante, zonas aledañas a Leticia, como La Pedrera, eran constantemente asediadas por el gobierno peruano, en lo cual incidía bastante la casa comercial Arana, con el propósito de apropiarse del margen sur del río Caquetá para comerciar. Fue así como se dio un enfrentamiento armado en este territorio en 1911, dejando a varios sitios limítrofes con Perú en tensión hasta 1922. Posteriormente, con la firma del Tratado Lozano-

Salomón², el “casero” conocido como Leticia empezaría a formar parte del territorio colombiano, junto con el resto del Trapecio Amazónico. El mencionado Tratado se ratifica en 1928, pero las tensiones siguen, ya que

... para el Perú, la soberanía nacional se extendía hasta el río Caquetá por el norte, en virtud del hecho que hasta allí llegaba la jurisdicción religiosa del Obispado de Lima, al cual la corona española había asignado el territorio amazónico, con finalidad misionera. Para Colombia, esos territorios, extendidos por el Sur hasta el río Napo y por el Oriente hasta la desembocadura del Caquetá en el río Amazonas, constituían una herencia histórica del Virreinato de la Nueva Granada, por fuera de la doctrina del *Uti Possidetis*, de 1810, que tenía vigencia en el mundo hispanoamericano como base para la delimitación territorial de las naciones emergentes de los conflictos que se siguieron al ciclo colonial Ibérico. (Vélez-Rodríguez, 2012, p. 10)

Fue a partir de este choque de intereses que, el 1.º de septiembre de 1932, Perú optó por entrar en un conflicto bélico llamado el Conflicto de Leticia, para recuperar lo cedido en 1922 (Ortiz-Sotelo, 2018)³. Las causas del conflicto son innumerables para Perú, tanto internas como externas. Por un lado, se encontraban los intereses económicos de la Casa Arana en el trapecio Amazónico, que ya no formaba parte del territorio peruano, por otro, estaba la voluntad del gobierno de conseguir una mayor favorabilidad entre la población civil (Atehortúa-Cruz, 2007). Aproximadamente un año después, luego de batallas de ambos frentes, con la exaltación del sentido patrio por parte del lado colombiano hacia esta región recóndita del sur del país, la guerra finalizó con un armisticio, y se dio al traste con la diplomacia debido a los vejámenes del conflicto del lado peruano. Solo a partir del Protocolo de Río de Janeiro, el 19 de junio de 1934, se recupera Leticia y el Trapecio Amazónico para Colombia (Atehortúa-Cruz, 2007).

Es así como Leticia pasó de ser de un casero olvidado por Perú, a ocupar la posición más importante para este último y para Colombia. Entonces, los conflictos internos en Colombia se recrudecieron y la amenaza internacional se desvaneció casi por completo, lo que llevó, prácticamente, al olvido de la ciudad capital del departamento del Amazonas. La zona central del país se fue olvidando de Leticia, a pesar de que científicos y comerciantes tenían gran interés por esta. Su cercanía con Tabatinga hizo que, a pesar de la distancia con Bogotá, Leticia creciera lentamente, pero no a la par con Iquitos y Manaus; si bien el tránsito por el río Amazonas la convierte en un puerto casi obligado de paso, la falta de visión nacional hacia el crecimiento de este puerto ha hecho que se pierda gran parte del capital económico que se podría o se puede explotar en la región.

2 Este tratado delimitó, en parte, las fronteras que Colombia tenía con Perú, además, en él se reconoce como perteneciente a Colombia el territorio que hoy es Leticia y se le conceden a Perú unos territorios que se encontraban en disputa con el Ecuador desde la firma del Tratado Muñoz Vernaza-Suárez en 1906.

3 Si bien este artículo no indaga a profundidad sobre la historia del territorio amazónico en Colombia, sí es importante resaltar estos apartes históricos, ya que permiten conocer los contextos sociales, políticos y económicos de esta región, lo que hace posible contar con un sustento teórico y conceptual para realizar el análisis de qué tan probable es que Colombia sea un Estado trioceánico.

Empero, Leticia ha tenido un crecimiento importante gracias al auge del ecoturismo: la atracción por lo exótico y lo desconocido lleva a este rincón del país a investigadores, médicos y aventureros del mundo entero a probar, aprender y conocer las maravillas naturales de esta interesante región.

En igual sentido, un factor de atracción fundamental para esta región es el río Amazonas, ya que este la atraviesa y genera otros tipos de economías, tanto legales como ilegales. En principio, se debe tener en cuenta que el río es la autopista utilizada por comerciantes, pobladores y la sociedad en general de la zona, además, a lo largo de la cuenca se encuentra una variedad de recursos naturales, como el agua y la madera, así como también los hidrocarburos⁴ y la minería⁵. Los productos mineros que se extraen son bauxita, cadmio, cobalto, cobre, estaño, hierro, molibdeno, niobio, tántalo, pirita, plomo, titanio, tungsteno, uranio, zinc, arenas silíceas, calizas, diatomitas, evaporitas, yeso, feldespato, fosfatos, mica, petróleo, carbón, asfaltita, asfalto líquido, arcilla, mármol y coltán (Corpoamazonia, 2019; Riveros-Naranjo, 2013).

Ahora bien, como se puede observar, esta región es de gran riqueza en recursos, por lo cual es una zona de interés para los diferentes Estados. Hay que resaltar que los recursos mineros son tan solo una porción de lo que se encuentra allí, ya que también existe un sinnúmero de plantas que suelen ser utilizadas para hacer patentes científicas y para la exportación de sus diferentes y exóticos frutos, así como también la madera, cuyos componentes, por medio de procedimientos químicos, pueden generar compuestos de mayor valor (Muñoz-Parra, 2016). Todos estos recursos se pueden encontrar en diferentes zonas de la cuenca amazónica y, en la mayoría de los casos, es mediante los ríos que los encuentran y como se transportan.

Considerando lo anterior y partiendo del punto de que Colombia y sus vecinos tienen unas fronteras porosas, es importante hacer mención del tema del tráfico ilegal de recursos de la región. Esta última posee riquezas inconmensurables, teniendo presente que aún faltan por ser explotadas en mayor medida. Sin embargo, esta característica especial hace que también surjan las economías ilegales a partir de estos recursos, ya que no hay un control estatal reglamentado y los grupos ilegales encuentran allí una oportunidad económica.

La economía ilícita se compone de tres productos que son los que mayores prebendas dejan en la región: el narcotráfico, la minería ilegal y el tráfico de madera. El narcotráfico es el tema imperioso en la región, ya que trae altas ganancias, se puede producir en cualquier parte y genera gran rentabilidad. En igual sentido, los ríos por los que se conec-

4 El principal potencial de la cuenca Vaupés-Amazonas se limita a yacimientos de *shale gas* o gas natural (García-González, Cruz-Guevara, & Mier-Umaña, 2013).

5 “Cabe resaltar que en la zona sur de la región amazónica colombiana hay yacimientos y depósitos de recursos minerales que se denominan recursos identificados. En la región se localizan dos de las trece cuencas sedimentarias en las cuales se encuentra dividido el país, para propósitos de exploración y explotación de hidrocarburos. La cuenca, denominada Amazonas, ha sido poco o nada explorada” (Corpoamazonia, 2019).

tan las diferentes zonas, así como también la facilidad de la Triple Frontera, permiten que este negocio sea lucrativo, y el factor de los cultivos, que se encuentran tanto en Colombia como en Perú, hace que haya una ventaja comparativa en cuanto a la producción y distribución de la coca (Malamud, 2017).

Otro de los productos es la minería ilegal: en razón de la riqueza de la cuenca del Amazonas, se pueden encontrar diferentes tipos de metales y piedras preciosas, pero lo que tiene mayor rentabilidad es el oro (InfoAmazonía, 2018). La exportación de oro ilícito tanto en Colombia como en Perú se ha incrementado en los últimos años, por la gran demanda de este y los bajos precios del petróleo (Wyss & Gurney, 2018). Esta situación ha generado que en la región la minería ilegal aumente día tras día y en gran medida, y que hoy supere la exportación de cocaína, ya que produce al año 2400 millones de dólares, es decir, tres veces más que la cocaína y con un alcance de comercialización mejor, distribuyéndose en las grandes ciudades de Europa y Estados Unidos. El oro, a diferencia de la coca, no es ilegal, y como no existen los controles necesarios para saber su procedencia su comercialización es más fácil (Malamud, 2017).

Finalmente, la tala de árboles y, por consiguiente, el tráfico de madera, es el último de los productos del comercio ilícito. Esto se debe a la falta de control maderero en el sur del país. Si bien Colombia depende de la importación de madera, se estima que un 47 % de la que se vende a nivel nacional es ilegal, llegándose a comercializar 2,5 millones de metros cuadrados anuales (Calle & Flórez, 2018).

Es así como los recursos explotados, legales e ilegales, utilizan el río Amazonas y sus diferentes vertientes para transportar y hacer que se mueva la economía en una zona que no posee grandes impulsos financieros. Esto hace que la población sea dependiente tanto de la economía verde —ecoturismo y la explotación responsable de recursos— como de la ilegal (Malamud, 2017). Por otro lado, la falta de vías terrestres del territorio nacional ha hecho que el comercio, así como sus pobladores, se valgan del río para establecer canales de comunicación y transporte. También se ha producido un enlace comercial con Brasil debido a los límites del río, y un enclave en la frontera tripartita con Perú, todo lo cual hace que Leticia funcione como puerto de transporte altamente utilizado (Medina, 2017).

En este sentido, estas tres ciudades puerto (Iquitos, Manaus y Leticia) han tenido un crecimiento importante frente a lo que eran a finales del siglo XIX. Por un lado, Iquitos y Manaus han demostrado un amplio desarrollo a partir de las dinámicas comerciales, por otro, Leticia, a pesar de no tener la atención de todos los mecanismos nacionales para su progreso, ha generado un impacto para Colombia en la forma en la que ha avanzado a partir del ecoturismo, la pesca y la exportación de frutas exóticas. De esta forma, las ciudades puerto se han valido del río, principalmente, para crecer y expandirse, como también para aportar a sus diferentes naciones en el ámbito comercial, cultural y turístico.

Es así como el río Amazonas desempeña un papel fundamental en el impulso de las ciudades puerto, permitiendo el desarrollo y crecimiento económico, así como también una serie de alianzas que, mediante el río, son posibles y permiten que estas zonas —que

se creería pueden ser aisladas y sin conexiones— sean eficientes y dinámicas a la hora de entablar relaciones comerciales (Torrijos-Rivera & Pérez-Carvajal, 2013).

En este sentido, se rescata la dependencia y utilidad que tiene el río en la región y lo próspero que es para esta zona tener una puerta mucho más amplia hacia el desarrollo —desde la perspectiva colombiana— al proyectar un mayor interés hacia la salida al Atlántico sur.

Proyección colombiana por el río

En este orden de ideas es necesario que para poder hablar del río Amazonas en Colombia, se hable del Trapecio Amazónico. Este último es el extremo ubicado al sur del país, con forma de trapecio, que divide la frontera entre Perú y Brasil. Se puede decir también que este territorio fue lo que quedó luego de la firma de los tratados de Vásquez Cobo-Martins, en 1907; Suárez-Muñoz Vernaza, en 1916; Lozano-Salomón, en 1922; García Ortiz-Mangabeira, en 1928; y el Protocolo de Río de Janeiro, en 1934, que modificó por completo el territorio colombiano (Angarita-Navarrete, 2016). Por tanto, al Trapecio Amazónico lo destaca la capital del departamento del Amazonas, Leticia, en razón de su ubicación estratégica a orillas del río Amazonas, que le permitiría un desarrollo a la par de ciudades como Manaus o Iquitos, si hubiese una voluntad política nacional para hacerlo (pero que hoy es inexistente). Empero es a través del río que se obtendrá la voluntad política.

Al sur del río Guaviare y al oriente del meridiano de Bogotá yace una vasta extensión de territorio colombiano, 400.000 kilómetros cuadrados de tierras feraces, cruzadas por numerosos ríos navegables, nueva Mesopotamia que ostenta múltiples praderías, sabanas extensas cubiertas de pastos naturales suculentos, libres de inundaciones y de pantanos como los que caracterizan a nuestros llanos orientales, circunstancia feliz que excluye el mosquito de aquellas zonas privilegiadas y las presenta en condiciones más favorables para una colonización activa y floreciente. Esta sección del territorio patrio, cuya superficie es mucho mayor que la del reino de Italia, que holgadamente puede sustentar 50.000.000 de habitantes, comprende la Comisaría del Vaupés, la mitad del Caquetá y toda la Intendencia del Amazonas. La región descrita, carece de facilidades para aprovechar los puertos del Caribe y del Pacífico que hoy alimentan el comercio vivificador del país; nuestro erizado sistema orográfico y las enormes distancias interponen una valla económica infranqueable a la salida de este territorio por las vías del occidente y del norte. En compensación debemos a la inteligencia y acertada actuación de Fabio Lozano Torrijos el corredor de Leticia, que nos abre franca e inmediata comunicación hacia el Atlántico por el sudeste. Este pasaje amazónico desembotella admirablemente el rico y extenso territorio en que nos ocupamos; la carencia de tan fácil y eficaz vía de comunicación dejaría aquella comarca en desamparo insoportable, angustiosa situación mediterránea que la sometería a depresivos y onerosos tributos extranjeros, que siempre embarazan el progreso material de los pueblos independientes. (Armenta, 1935/1979, p. 7)

Una vez analizada esta extensa pero necesaria cita de Antonio Armenta, escrita en 1935, podemos observar la vitalidad de involucrar el Amazonas, en especial, Leticia y su corredor fluvial, a la vida y cotidianidad del país para no solo el desarrollo local, sino también nacional. Desde 1935, se encuentra una visión e intención clara, pero no realizada, de comunicar Colombia hacia el Atlántico sur a partir del tramo que se tiene del río Amazonas, es decir, utilizar la navegabilidad del río para llegar hacia el Atlántico y abrir las puertas al comercio y al desarrollo del sur del territorio nacional mediante esta vía fluvial.

Por consiguiente, el trifinio amazónico (la intersección de tres fronteras terrestres estatales) es una de las fronteras más peculiares que tiene Colombia⁶ (Benedetti, 2014). Esta característica geopolítica es un enclave de diferentes posibilidades, tanto positivas como negativas y por eso se debe profundizar en la implicación del Trapecio Amazónico en cuanto a la conformación de sus fronteras, así como también de las dinámicas que surgen entre estas naciones a partir del trifinio.

Es pertinente recordar que en América Latina las fronteras tienden a ser supremamente porosas, a diferencia de Europa, donde las fronteras tienden a ser periféricas, pero forman un conjunto social. En América Latina las fronteras tienden a ser poco desarrolladas y descuidadas por la estatalidad del país, cuya población circundante tiende a estar en pobreza extrema. Esto genera unas dinámicas de caldo de cultivo para la ilegalidad, ya que parte de las fronteras del sur del continente se encuentran justo en su corazón geográfico, lo cual facilita la proliferación de economías ilegales (Rojas, 2016).

En este mismo aspecto, la rigurosidad aduanera tiene una serie de limitantes, empezando por la extensión territorial de algunas fronteras, así como también por las diversas formas de crimen transnacional que opera en la región. Vale resaltar, al respecto, que la geografía juega un papel determinante, empezando por la característica de la conformación de las fronteras, que son en ocasiones políticas y no naturales, es decir, la división de territorios en su mayoría ocurrió por factores diplomáticos y no por barreras naturales como en ciertos casos europeos (Ranfla-González, 1984). Por lo tanto, en el Trapecio Amazónico, lo que ha mantenido cohesionada a la población, a pesar de sus diferentes nacionalidades, ha sido el río y esto ha influenciado los factores del comportamiento de la comunidad en la zona, el compartir recursos y el desarrollo alternativo que se ha dado.

Debido a la cercanía y complementariedad tanto histórica como cultural, Leticia y Tabatinga reciben el nombre de ciudades hermanas (Vergel-Tovar, 2008). Este concepto se debe resaltar dentro de las dinámicas de la frontera, ya que permite que ambas se comporten como una sola ciudad, teniendo presente que aquello que las une y divide es el río, y que su existencia misma surge a partir de su par, al otro lado de la frontera, así como por el alto flujo transfronterizo que se observa (Steinman, 2002). Por otro lado, también se

6 El país, sin embargo, tiene dos fronteras más de este tipo: la piedra del Cocuy, donde convergen Brasil, Venezuela y Colombia, y el Güepí, unión entre Ecuador, Perú y Colombia.

resalta que esta cercanía genera un problema de seguridad fronterizo, ya que no existe un control claro en el territorio y, de acuerdo con la teoría del realismo clásico de las relaciones internacionales para la seguridad, esto puede ser un factor de intromisión del gobierno brasileño en las dinámicas de Leticia, lo cual conllevaría, en un futuro no muy lejano, la apropiación de este territorio por la falta del interés de Colombia (Armenta, 1935/1979).

Como un segundo factor, se encuentra la lucha contra la ilegalidad, ya que la porosidad (tanto como las particularidades sociales y económicas en los puntos limítrofes de los países mencionados) crea el espacio perfecto para estas prácticas:

Las zonas fluviales de la Amazonia vienen siendo utilizadas desde hace ya algún tiempo para el tránsito y salida no solo de los narcóticos producidos en Colombia que van a parar a Europa y África por medio de rutas que parten desde diferentes lugares del océano Atlántico (Se estima que cerca del 40 % de la cocaína colombiana sale por el océano Atlántico, mientras que solo un 25 % sale por el mar Caribe) (Moreano, 2005, p. 180) (...) además el río Amazonas y la cuenca hidrográfica que la rodea son utilizados como una de las principales rutas para proveer a los narcotraficantes colombianos los precursores químicos para la elaboración de drogas psicotrópicas como la cocaína (Moreano, 2005, p. 184). En general, la interacción del mundo del narcotráfico se hace sentir en la zona con la presencia de las distintas problemáticas ligadas, es decir: tráfico de precursores químicos, pasta básica, clorhidrato de cocaína, lavado de activos, consumo, transacciones de cocaína por armas, entre otros (Ramírez, 2006, p. 19). El conflicto colombiano y sus respectivos actores armados ilegales han sido, en especial, el caldo de cultivo de esta problemática que ha aprovechado las condiciones que ofrece el entorno de la zona para llevar a cabo aquellos hechos ilícitos con mayor facilidad. Los grupos armados son uno de los principales actores que promueven y auspician el narcotráfico, bien sea como fuente de ingreso para sus fines delincuenciales o para la transacción y adquisición directa de armamento y municiones. (Tarapués-Sandino, 2012, p. 430)

En razón de lo anterior, la cooperación entre las autoridades de Brasil, Perú y Colombia en la zona es de carácter militar y policial, tratando de frenar el avance de grupos subversivos y bandas criminales mediante el apoyo mutuo para evitar un escalamiento de la inseguridad. Esto demuestra que dentro de este territorio la cooperación y el trabajo conjunto de los organismos de seguridad de los Estados implicados es vital para mantener un orden, ya que de esta misma forma operan los grupos y bandas criminales en la región. Por consiguiente, se puede constatar que, si bien cada Estado en su territorio determinado funciona de forma independiente, se necesitan los unos a los otros para garantizar un control y una soberanía territorial, no tanto entre ellos, pero sí frente a la criminalidad.

Finalmente, la hidropolítica del río Amazonas es el medio para establecer una zona estratégica tanto de diversidad como de cultura y, más importante aún, de conexión bioceánica. Es por este motivo que los países adyacentes al río Amazonas han desarrollado una serie de instrumentos diplomáticos para el uso y manejo del río, en virtud de lo que

este significa, tanto por su potencial geoestratégico y geopolítico como social para las diferentes comunidades que lo utilizan.

Si bien los ríos no tienen dueño y pertenecen a determinados Estados de acuerdo con el tramo que toque las fronteras, y dado que lo que pase en alguna parte del río va a afectar en conjunto al resto del afluente, es necesario pensar en conjunto. Por esto, el Tratado de Cooperación Amazónica (TCA), firmado en 1978 por los ocho países de la cuenca amazónica, establece la promoción del desarrollo integral y armónico de la cuenca del río, con el propósito de mejorar la conservación y utilización de los recursos de la cuenca, así como también la calidad de vida de sus habitantes (OEA, 1993).

Como se puede observar, existe una hidropolítica clara que se utiliza y es tenida en cuenta respecto de la utilización del Amazonas, así como también de los diferentes ríos de su cuenca. Por otra parte, se demuestra, a partir del TCA, que la navegabilidad en el Amazonas está a cargo de los países que tienen uso de este propiamente y no de la cuenca, resaltando que son los Estados los que pueden llevar a cabo actividades comerciales, de protección y de uso del río.

Lo expuesto se relaciona tanto con lo estipulado en la OTCA (Organización del Tratado de Cooperación del Amazonas) como con lo estipulado en el TCA, que parte del punto de la utilización y navegación del río: siempre y cuando el país tenga injerencia directa sobre este, puede navegar de extremo a extremo. Así se prevé que, en caso de que Colombia quisiera exportar o importar productos provenientes de regiones cerca de la desembocadura del Amazonas, lo podría hacer en razón a los acuerdos ya existentes sobre su navegabilidad.

Conclusiones

El presente trabajo hace un pronóstico prospectivo de la importancia que Colombia le debe dar al Trapecio Amazónico para implementar su voluntad política y sus capacidades económicas sobre el tramo que se tiene del río Amazonas. Se presentó no solo la evolución de las ciudades más importantes directamente relacionadas con el río Amazonas de Perú y Brasil (en cuanto a sus niveles de desarrollo gracias al uso provechoso de este corredor fluvial), sino también cómo le falta a Colombia una estrategia hídrica nacional que permita desarrollar acciones políticas por parte del Estado con el fin de emplear este recurso para propulsar el desarrollo nacional, el control territorial y la potencia regional en el comercio.

Con respecto a la pregunta inicial: ¿permitiría el río Amazonas como corredor estratégico proyectar a Colombia geopolíticamente en el Atlántico sur?, se puede determinar que la respuesta es afirmativa, ya que a partir de lo mencionado durante el presente artículo, en específico, en el apartado “El Amazonas: corredor geoestratégico del eje occidente-orientado en Suramérica”, se ponen de manifiesto las posibilidades, con su puerto en Leticia, como punto medio en el canal bioceánico nororiental del Amazonas, proyecto

que se encuentra planteado desde el 2014 (Unasur, 2010). En el mismo sentido, lo referido concuerda con lo estipulado en el Plan Nacional de Desarrollo desde el 2010:

El mejoramiento de las condiciones de accesibilidad e intermodalidad, en el cual se establece que mediante mecanismos de cooperación internacional y en el marco de iniciativas de integración regional como IIRSA, se definirá a través de estudios, el potencial y vocación comercial de las principales cuencas hidrográficas, con el fin de establecer las acciones que las consoliden como corredores alternativos de movilización. (Departamento Nacional de Planeación, 2011)

En este orden de ideas, no solo sería importante para la región, sino también para el país, por el creciente tránsito de barcos mercantes que pasarían por esta zona. Asimismo, se destaca cómo el Amazonas es navegable todo el año y, debido a su red hídrica, permitiría que diferentes productos fueran importados y exportados del sur del país, generando un crecimiento económico nacional.

Por otro lado, al leer el artículo surge el interrogante paralelo de por qué entrar a fortalecer el comercio en una zona donde prácticamente no se tienen instalaciones e infraestructura en lugar de mejorar puertos como el de Urabá o Buenaventura. La respuesta es sencilla: los puertos de Colombia se deben mirar como un todo y mejorarlos todos. En efecto, la importancia portuaria debe ser integral, ya que todo forma parte del sistema multimodal de transporte que vincula los puertos del Pacífico con los de Brasil. A esta integralidad se le denomina una zona de influencia destacada, ya que une la región del norte del continente suramericano (el océano Pacífico y el Atlántico) a través del Amazonas (Vela-Meléndez, 2011).

Así las cosas, el Atlántico sur es otra salida al océano que se debe explorar. Por el simple hecho de tenerla, se deben invertir recursos para explotar de forma sostenible sus capacidades económicas y sociales, ya que, si no se hace desde el interés nacional, a futuro van a ser otros, externos a Colombia, quienes lo comiencen a utilizar. Es sencillo, cada Estado debe utilizar todos los recursos que tenga a su alcance para mejorar sus condiciones y capacidades. Colombia, durante mucho tiempo ha ignorado las múltiples capacidades que posee por causa del conflicto armado interno, pero es a partir de la exploración de estas ventajas geográficas que se tienen que se puede llevar desarrollo, economía y progreso a una zona del país que ha sido considerada por años como un espacio vacío. Este último ha sido llenado por grupos insurgentes, así como también por bandas criminales que, en su momento, hicieron uso de estos ríos en formas que el Estado jamás ha hecho hasta la actualidad (Álvarez, Moreno, & Gómez, 2018). No obstante, es momento de que la población civil colombiana se apropie de las ventajas que el territorio tiene para ofrecerle y, en esta misma línea, el Estado.

Si el Estado colombiano no proyecta el potencial que posee en principio Leticia, Puerto Nariño y Nazaret, se podría estar generando una conciencia regional de que a Colombia no le interesa tener el control ni aprovechar los recursos de esta zona, lo que podría despertar un interés tanto en Perú como en Brasil en tomarse, por medios diplomá-

ticos, estas zonas. Para evitar que esto ocurra, aparte de incrementar la voluntad política, se propone reivindicar la soberanía nacional de estos territorios a partir de la cooperación entre Perú y Brasil en tratados bilaterales comerciales, teniendo en cuenta el comportamiento de este trófito: “un territorio sobre el cual pueden ejercer el poder y crear nexos de aceptación e identidad” (Pimiento, 2003, p. 89).

A manera de cierre, se puede decir, entonces, que si bien Colombia tiene el potencial de ser un Estado bioceánico, siempre y cuando tenga “la capacidad de conectar ambos espacios marítimos a través de corredores bioceánicos” (Álvarez, 2016, citado por Álvarez, Moreno, & Gómez, 2018, p. 468), también lo tiene para ser un país tríoceánico: aunque sus fronteras marítimas llegan a dos océanos, son tres los espacios geográficos marítimos (Atlántico norte, el océano Pacífico y el Atlántico sur) que puede llegar a cubrir, gracias al aprovechamiento del río Amazonas. En geopolítica es un asunto de perspectiva, y Colombia, en este momento, posee los elementos y posibilidades para proyectarse como una potencia marítima regional, siempre y cuando robustezca sus puertos y exista una voluntad política imponente para desarrollar el comercio nacional e internacional por medio de ellos.

Agradecimientos

La autora desea agradecer al profesor Carlos Álvarez Calderón por su orientación y comentarios para el desarrollo de esta investigación, así como a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, pues sus docentes y las materias por ellos impartidas sirvieron de inspiración para la realización de esta investigación.

Declaración de divulgación

La autora declara que no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con el artículo.

Financiamiento

La autora no declara fuente de financiamiento para la realización de este artículo.

Sobre la autora

Valeria Rodríguez Ardila es politóloga y candidata a magíster en Estrategia y Geopolítica de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Sus áreas de investigación son seguridad, defensa y geopolítica. Actualmente se desempeña como investigadora principal de la Línea de Politología, del Centro de Estudios Históricos del Ejército del Comando de Educación y Doctrina.

<https://orcid.org/0000-0002-1511-1024> - Contacto: valeria.rodriguez@esdegue.edu.co

Referencias

- Álvarez Calderón, C. E., & Rodríguez Beltrán, C. A. (2018). Ecosistemas criminales. *Revista Científica General José María Córdova*, 16(24), 1-30. <https://doi.org/10.21830/19006586.352>
- Adeloye, A. (2009). Rivers and human development. In J. C. Dooge (Ed.), *Fresh surface water* (Vol. 3, pp. 116-141). Oxford: Unesco.
- Almeida, G., & Sourdat, M. (1982). *Génesis geológica y morfológica de la Amazonia, sus implicaciones actuales para el desarrollo de la región*. Conferencia presentada en el Programa de Apoyo a las Comunidades Nativas de la Amazonía Peruana, Iquitos. Recuperada de <http://bit.ly/2lyKDTy>
- Almeida, S. (2011). *ZFM: negocios e inversión en la Amazonía*. Recuperado de <http://www.investexportbrasil.gov.br/sites/default/files/publicacoes/PSCI/SuframaEquador112011.pdf>
- Álvarez, C., Moreno, A., & Gómez, J. C. (2018). Respite Aqua Vitae: hacia una hidropolítica nacional. In E. Ramírez, & C. Álvarez, *Escenarios y desafíos de la seguridad multidimensional en Colombia* (pp. 387-478). Bogotá: Escuela Superior de Guerra.
- Angarita-Navarrete, J. A. (2016, enero 29). Colombia ha perdido el 54 % de su territorio a través de la historia. *Las dos Orillas*. Recuperado de <https://www.las2orillas.co/colombia-ha-perdido-54-territorio-traves-la-historia/>
- Armenta, A. L. (1935/1979). El Trapecio Amazónico colombiano localización de Leticia. *Sociedad Geográfica de Colombia*, 114(34), 1-8. Recuperado de https://www.sogeocol.edu.co/documentos/el_trap_amaz_col.pdf
- Atehortúa-Cruz, A. L. (2007). El Conflicto Colombo-Peruano: apuntes acerca de su desarrollo e importancia histórica. *Historia y Espacio*, 3(29). <https://doi.org/10.25100/hye.v3i29.1664>
- Benedetti, A. (2014). Espacios fronterizos del sur sudamericano. Propuesta de un modelo conceptual para su estudio. *Estudios Fronterizos*, 15(29), 11-47. <https://bit.ly/2lxymE>
- Cabrera, F. C. (2005). Categorización y triangulación como procesos de validación del conocimiento en la investigación cualitativa. *Theoria*, 14(1), 61-71.
- Calle, H., & Flórez, J. (2018). *Así funciona el tráfico de madera en Colombia*. Recuperado de <https://es.mongabay.com/2018/10/trafico-de-madera-en-colombia-amazonia-bosques/>
- Camacho, R. (2004). Novelistas y etnógrafos en el infierno de la Casa Arana. *Boletín de Historia y Antigüedades*, 826 (pp. 485-522). Bogotá: Academia Colombiana de Historia.
- Cardona, A. (2016, marzo 27). *Historia y región*. Recuperado de <http://historyregion.blogspot.com/2016/03/la-ocupacion-peruana-de-puerto-leticia.html>
- Charity, S., Dudley, N., Oliveira, D., & Stolton, S. (2016). *Living Amazon: A regional approach to conservation in the Amazon*. Brasilia: WWF.
- Corpoamazonia. (2019). *Minería*. Recuperado de http://www.corpoamazonia.gov.co/region/Jur_mineria.htm
- Crapivinsky, J. C., & Ortega, E. (2002). *Amazonia: el corredor biocomercial del futuro*. San José: IICA.
- Dávila-Newman, G. (2006). El razonamiento inductivo y deductivo dentro del proceso investigativo en ciencias experimentales y sociales. *Laurus*, 12, 180-205.
- Departamento Nacional de Planeación. (2011). *Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014*. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia.
- Department of Agriculture. (2018). *El agua y las cuencas hidrográficas*. Recuperado de http://agricultura.uprm.edu/escorrentia/pdf/el_agua_y_las_cuencas_hidrograficas.pdf
- Duvauchelle, M. (1996). *La geopolítica y la oceanopolítica*. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/1996/6/duvauchelle.pdf>

- García-González, M., Cruz-Guevara, L., & Mier-Umaña, R. (2013). Prospectividad de hidrocarburos en la cuenca Vaupés-Amazonas, Colombia. *Boletín de Geología*, 35(2), 15-29. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-02832013000200001
- Gobierno Regional de Loreto. (2015). *Plan de desarrollo regional concertado: "Loreto al 2021"*. Perú: Derecho, Ambiente y Recursos Naturales.
- Hernández-Sampieri, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2014). Definiciones de los enfoques cualitativo y cuantitativo, sus similitudes y diferencias. En R. Hernández-Sampieri, C. Fernández, & M. Baptista (Eds.), *Metodología de la investigación* (pp. 2-22). México D.F.: Mc Graw Hill.
- Ideam. (2013). Zonificación y codificación de unidades hidrográficas e hidrológicas de Colombia. Recuperado de <http://bit.ly/2lyI8Ra>
- InfoAmazonia. (2018, diciembre 10). Amazonia, saqueada por la minería ilegal. *El Espectador*. Recuperado de <https://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/amazonia-saqueada-por-la-mineria-ilegal-articulo-828347>
- Inviás. (2010). *Proyectos de navegabilidad en desarrollo*. Recuperado de <http://bit.ly/2jWp2Ee>
- Largo, A. (2018). *La fiebre del caucho*. Recuperado de <https://archivoshistoria.com/la-fiebre-del-caucho/>
- Malamud, M. (2018). Economías ilícitas en la Amazonia: un desafío para la gobernabilidad en Perú, Brasil y Colombia. *Globalización, Competitividad y Gobernabilidad*, 12(1), 34-47. 10.3232/GCG.2018.V12.N1.01
- Martínez, A. (2014). *Qué es la hidropolítica*. Recuperado de <https://www.iagua.es/blogs/andres-martinez/que-es-la-hidropolitica>
- Medina, M. (2017). *Leticia es tan importante como San Andrés, es el puerto de Colombia y no tiene la relevancia que debería tener*. Recuperado de <http://ieu.unal.edu.co/rssieu/item/leticia-es-tan-importante-como-san-andres-es-el-puerto-de-colombia-y-no-tiene-la-relevancia-que-deberia-tener-2>
- Muñoz-Parra, J. (2016). *La Amazonia colombiana y su importancia estratégica a nivel internacional*. Recuperado de <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/15482/Mu%C3%B1ozParraJessicaAndrea2016.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- OEA. (1993). *Programas Binacionales de Cooperación Fronteriza - Un Modelo para el Desarrollo de la Amazonia*. Recuperado de <https://www.oas.org/dsd/publications/Unit/oea08b/begin.htm#Contents>
- Ortiz-Sotelo, J. (2018). Reseña del libro *El conflicto de Leticia (1932-1933) y los ejércitos de Perú y Colombia*, de C. C. Arango. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 45(2), 285- 289.
- Pellegrino Correa, P. G. (2012). Regionalismo e (in)seguridad en la Amazonia transnacional: proyectos de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y potencial de conflictos. *Revista Científica General José María Córdova*, 10(10), 163-174. <https://doi.org/10.21830/19006586.232>
- Pérez, G. (2017). Formación de una nueva clase obrera en regiones con polos de desarrollo: Manaos (Amazonia, Brasil) y Chubut (Patagonia, Argentina) en las décadas de 1960 y 1970. *Apuntes: Revista de Ciencias Sociales*, 44(80), 131-158. http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0252-18652017000100005
- Perú, Ministerio de TCVC. (2000). *Transporte fluvial y vías navegables en el Perú*. Recuperado de <http://www4.congreso.gob.pe/historico/cip/materiales/rembarcaciones/doc1.pdf>
- Pimiento, I. (2003). Geopolítica, hecho fronterizo y organización espacial del área metropolitana binacional. *Perspectiva Geográfica*, 9, 79-96.
- Pineda, R. (2013). El río Amazonas: un gigante indomado. Una mirada hacia su historia contemporánea 1500-2010. *Boletín Cultural y Geográfico*, 47(84), pp. 37-66.
- Ranfla-González, A. (1984). Frontera política y espacio fronterizo. *Estudios Fronterizos*, 1(4-5), 47-68.

- Reyes, D. (2016). *Estudio de caso: la influencia de la Casa Arana en el conflicto colombo-peruano de 1932* (Trabajo de grado). Universidad del Rosario, Bogotá, D.C.
- Río Amazonas. (2018). In *GeoEnciclopedia*. Recuperado de <http://www.geoenciclopedia.com/rio-amazonas/>
- Riveros-Naranjo, B. (2013). *El "oro azul" en Colombia: su ubicación, explotación, legislación y comercialización internacional* (Tesis de pregrado). Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá.
- Rojas, E. S. (2016). *Las fronteras "porosas" de Sudamérica: líneas divisorias o áreas de cooperación*. Recuperado de http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2016/DIEEEA39-2016_Fronteras_Porosas_Sudamerica_ESRD.pdf
- Rojas, J. (2007, septiembre 23). *Fiebre del caucho en Perú*. Recuperado de <http://peruamazonico.blogspot.com/2007/09/fiebre-del-caucho-en-el-per.html>
- Salas, L. G. (2010). Corredores y territorios estratégicos del conflicto armado colombiano: una prioridad por territorializar en la geopolítica de los actores armados. *Perspectiva Geográfica: Revista del Programa de Estudios de Posgrado en Geografía*, 15, 9-36.
- Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración. (2002). *Identificación de oportunidades comerciales para productos ecuatorianos en Manaos y su área de influencia*. Recuperado de [http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/acd6175bf7a37c4f03256ced005f12af/11ce793058fd461d03256ca-00042f182/\\$FILE/13-02.pdf](http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/acd6175bf7a37c4f03256ced005f12af/11ce793058fd461d03256ca-00042f182/$FILE/13-02.pdf)
- Steinman, R. (2002). *A geografia das cidades de fronteira: um estudo de caso de Tabatinga (Brasil) e Leticia (Colômbia)* (Tesis de maestría). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- Suframa. (2018). *Zona Libre de Manaus*. Recuperado de <http://www.suframa.gov.br/invest/es-zona-franca-de-manaus.cfm>
- Tarapué-Sandino, D. (2012). Colombia y Brasil en la lucha contra el crimen transnacional: una revisión a sus posturas, acciones y estrategia de seguridad. En E. Pastrana, S. Jost, & D. Flemes (Eds.), *Colombia y Brasil ¿socios estratégicos en la construcción de Suramérica?* (pp. 423-453). Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Torrijos Rivera, V., & Pérez Carvajal, A. (2014). Geopolítica sistémica aplicada: un modelo para entender las dinámicas cambiantes del sistema internacional. *Revista Científica General José María Córdova*, 12(14), 35-56. <https://doi.org/10.21830/19006586.55>
- Torrijos Rivera, V., & Pérez Carvajal, A. (2013). Repensando la teoría de la polaridad. Una aproximación al papel de Colombia en América Latina. *Revista Científica General José María Córdova*, 11(11), 29-66. <https://doi.org/10.21830/19006586.203>
- Vela-Meléndez, L. (2011). *Anatomía económica del subespacio del norte, base de la macrorregión norte*. Recuperado de <https://core.ac.uk/download/pdf/16369326.pdf>
- Vélez-Rodríguez, R. (2012). *La Guerra entre Colombia y Perú: el papel desempeñado por el General Amadeo Rodríguez*. Recuperado de <http://www.ecsbdefesa.com.br/defesa/fts/GCP.pdf>
- Vergel-Tovar, E. (2008). Ciudades gemelas en fronteras amazónicas: estudio de caso de Leticia y Tabatinga. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 1(2), 348-393.
- Waterbury, J. (1997). *Hydropolitics of the Nile Valley*. New York: Syracuse University Press.
- Wolf, A. (2007). Shared waters: Conflict and cooperation. *Annual Review of Environment and Resources*, 32, 241-269. Recuperado de <https://www.annualreviews.org/doi/abs/10.1146/annurev.energy.32.041006.101434>
- Wylie, L. (2013). Green mansions to green hell . In L. Wylie, *Colombia's forgotten frontier* (pp. 46-74). Liverpool: Liverpool University Press.
- Wyss, J., & Gurney, K. (2018, enero 16). El oro sucio es la nueva cocaína en Colombia, y también deja un rastro de sangre. *El Nuevo Herald*. Recuperado de <https://www.elnuevoherald.com/noticias/sur-de-la-florida/article194210829.html>