



Sección. Investigación | **Section.** Research | **Seção.** Pesquisa

Artículo revisado por pares académicos.

Percepción social sobre la calidad del transporte público urbano en Culiacán, Sinaloa

César Domingo Íñiguez Sepúlveda. Doctor en Arquitectura, Diseño y Urbanismo por la Universidad Autónoma del Estado de Morelos (UAEM). Profesor Investigador en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Sinaloa, México, Culiacán, Sinaloa. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9026-3909> Correo electrónico: cesardomingo@uas.edu.mx

Yazmín Paola Íñiguez Ayón. Doctora en Planeación y Desarrollo Sustentable por la Universidad Autónoma Baja California (UABC). Profesora investigadora en la Facultad de Arquitectura, de la Universidad Autónoma de Sinaloa, Culiacán, México. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7503-7815> Correo electrónico: paola.iniguez@uas.edu.mx

Recibido: 9 de septiembre de 2021

Aprobado: 9 de julio de 2022

Publicado: 15 de agosto de 2022

Acceso abierto: Creative Commons: Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0), la cual permite a otros distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir de su obra, de modo no comercial, siempre y cuando den crédito y licencien sus nuevas creaciones bajo las mismas condiciones.



Conflicto de intereses: los autores han declarado que no existen conflictos de intereses.

Resumen

En este artículo se presentan los resultados parciales de un proyecto de investigación que tiene mayor alcance con respecto a la movilidad urbana¹. El objetivo de este estudio es analizar la calidad del servicio del transporte público urbano (CASTPU), desde la percepción social, en Culiacán, México. Este servicio público hoy está concesionado por el Gobierno del Estado de Sinaloa a diversas organizaciones del transporte, tales como: La Alianza, Minibuses Blancos, Chema, Palazuelos, Croc, y Grupo Ibarra. En Culiacán la movilidad de la población en transporte público es muy limitada, porque solamente un 35% lo utiliza; en cambio, el 65% se desplaza en transporte privado. La metodología de la investigación consistió en la aplicación de una encuesta que permitió conocer la opinión de la población usuaria del servicio de transporte público urbano, por lo que se soporta en la aplicación de métodos estadísticos. Durante el proceso de investigación, primero se determinó el tamaño de la muestra para una población finita, que correspondió a 320 encuestados; después, se diseñó un cuestionario con ocho variables; posteriormente se aplicó el cuestionario; y, finalmente, se procedió con el análisis estadístico. Como conclusión general, la ciudadanía usuaria calificó al servicio de transporte en la ciudad de Culiacán en un rango entre bueno y regular.

Palabras clave: análisis cuantitativo, inclusión social, infraestructura vial, movilidad urbana, política socio-urbana.

1 Se agradece a la Universidad Autónoma de Sinaloa (UAS), por el apoyo financiero que recibió esta investigación, a través del Programa de Fomento y Apoyo a Proyectos de Investigación (Profapi), que se gestionó mediante la Dirección General de Investigación y Posgrado. El proyecto se denominó: Diagnóstico de la movilidad urbana en la ciudad de Culiacán, Sinaloa, y se registró con el número Profapi-2015/130.

Social perception of the quality of urban transport in Culiacán, Sinaloa

Abstract

The partial results of a research project with a greater scope concerning urban mobility are presented in this article. The objective of this study was to analyze the quality of the urban public transport service (CASTPU) from the social perception in Culiacán, Mexico. Today's public service is licensed by the Government of the State of Sinaloa to various transport organizations, such as La Alianza, Minibuses Blancos, Chema, Palazuelos, Croc, and Grupo Ibarra. In Culiacán the mobility of the population in public transport is very limited as only 35% use it; instead, 65% use private transport. The research methodology consisted of a survey that collected citizen's opinion concerning urban public transport service, which is why the application of statistical methods supports it. During the research process, the sample size was first determined for a finite population, which corresponded to 320 respondents; then, a questionnaire with eight variables was designed; later, the questionnaire was applied; and, finally, we proceeded with the statistical analysis. As a general conclusion, the user citizenship rated the transportation service in the city of Culiacán in a range between good and regular.

Keywords: quantitative analysis, social inclusion, road infrastructure, urban mobility, socio-urban policy.

Percepção social sobre a qualidade do transporte público urbano em Culiacán, Sinaloa

Resumo

Os resultados preliminares de um projeto de pesquisa que tem maior escopo com relação à mobilidade urbana são apresentados. O objetivo deste estudo é analisar a qualidade do serviço de transporte público urbano sob a percepção social, em Culiacán, México. Esse serviço público hoje está concessionado pelo governo do estado de Sinaloa a diversas organizações de transporte, como La Alianza, Minibuses Blancos, Chema, Palazuelos, Croc, e Grupo Ibarra. Em Culiacán a mobilidade da população em transporte público é muito limitada, porque somente 35% o utiliza; em compensação, 65% se deslocam em transporte particular. A metodologia da pesquisa consistiu na aplicação de um questionário que permitiu conhecer a opinião da população usuária do serviço de transporte público urbano, razão pela qual se apoia na aplicação de métodos estatísticos. Durante o processo de pesquisa, primeiro foi determinado o tamanho da amostra para uma população finita, que correspondeu a 320 respondentes; em seguida, foi desenhado um questionário com oito variáveis; posteriormente, foi aplicado o questionário e, finalmente, foi realizada a análise estatística. Como conclusão geral, a cidadania usuária qualificou o serviço de transporte na cidade de Culiacán entre bom e regular.

Palavras-chave: análise quantitativa, inclusão social, infraestrutura viária, mobilidade urbana, política sociourbana.

Introducción

Las ciudades se establecen en los lugares donde los humanos habitan y desarrollan diversas actividades, bien sea dentro o fuera de sus viviendas. Sin embargo, para realizar actividades fuera de casa las personas necesitan medios de transporte para desplazarse de un lugar a otro. Tal es el caso de la caminata, el transporte no motorizado (por ejemplo, la bicicleta), el transporte motorizado (motocicletas, automóviles, autobuses, metro y ferrocarriles), entre otros (Alcántara, 2010).

Al incluir el concepto de movilidad urbana en el desarrollo de la planificación del transporte se opta por un abordaje sistémico, que tiene en cuenta tanto a las personas como a los bienes en los desplazamientos por la ciudad. Se trata de un abordaje contrapuesto al de los sistemas de transporte y tránsito, dado que prioriza el enfoque de la oferta de la infraestructura. Por lo tanto, en este estudio se entiende que la movilidad urbana es “el conjunto de desplazamientos de personas y bienes, con base en los deseos y necesidades de acceso al espacio urbano, por medio del uso de los diversos medios de transporte” (CAF-Banco de Desarrollo de América Latina, 2011, p. 40).

Por otra parte, Mataix (2010) describe que la movilidad urbana es entendida como “la necesidad o el deseo de los ciudadanos de moverse. Es, por tanto, un derecho social que es necesario preservar y garantizar de forma igualitaria” (p. 7). De acuerdo con ONU-Hábitat (2018) “la escasez de transporte impide que muchos habitantes no puedan ir a los centros urbanos o a las áreas que concentran el comercio y las instituciones, privándoles de las ventajas que la urbanización ofrece” (p. 5).

Gran parte del efecto de la movilidad en las ciudades está relacionado con la infraestructura vial existente, tanto por su capacidad como por su funcionamiento, aunque estas condiciones no sean calificadas por su eficacia ni por su eficiencia. El éxito de la urbanización en la humanidad se debe a la innovación en materia de movilidad, a partir de acciones como la ampliación de

calles, introducción de trenes urbanos, desarrollo de transporte público, entre otras.

Movilidad y transporte público

Uno de los fenómenos más alarmantes y complejos que afrontan las ciudades actuales es el desplazamiento cotidiano de los habitantes de un lugar a otro, en un espacio urbano disperso y segmentado, con la finalidad de realizar sus actividades diarias.

La concentración de la oferta de trabajo en sitios muy específicos de la ciudad, combinada con la localización de sectores marginados en las periferias, provoca largos desplazamientos en distancia y tiempo de los ciudadanos. A lo anterior se suma el alto costo del transporte público que hace que la movilidad urbana sea ineficiente y no contribuya al desarrollo económico del país, además de que disminuye la calidad de vida de los habitantes.

El transporte público colectivo hace parte de los servicios públicos urbanos que el Estado brinda de forma directa o concesionada a la población y, junto a la infraestructura vial urbana, articula las actividades sociales y económicas que se desarrollan en diferentes puntos de la ciudad. En consecuencia, la población que habita en colonias populares, fraccionamientos u otras formas de estructura urbana, depende en gran parte del servicio ofrecido por el Sistema de Transporte Público Urbano (STPU), por lo que puede afirmarse que el sistema y la comunidad tienen una relación estrecha (Castro, 2014).

Molinero y Sánchez, citados por Delfín y Melo (2017), afirman que el transporte público es considerado como un servicio primordial para la comunidad, ya que es utilizado por millones de personas alrededor del mundo. Este servicio es básico e importante y, por lo tanto, se debe considerar a todos los actores (usuarios, comunidad, gobierno, conductores y concesionarios) para que el transporte público pueda ser eficiente. Al garantizar la eficiencia y la planificación integral del sistema de transporte público, no solo se alcanza el objetivo de trasladar a la población de un lugar a otro, sino

que el tejido urbano se estructura según la planificación estratégica y se estimula el desarrollo integral de la sociedad, el ambiente y la economía (Martínez y Valle, 2011).

Movilidad y percepción social

Uno de los problemas más importantes en las ciudades latinoamericanas es el fenómeno de la inclusión-exclusión social. Una de las formas para integrar a las colonias marginadas es mejorar su movilidad y acceso a los servicios urbanos y, por ello, en este texto se tiene en cuenta que el transporte público es una herramienta clave para combatir la exclusión (García-Schilardi, 2014).

Desde 1980 en México se han ejecutado políticas de vivienda social formuladas con base en desarrollos financieros que generan ciudades que, en el mediano plazo, estarán orientadas al uso exclusivo del automóvil, porque en su mayoría estos fraccionamientos se construyen en las periferias. Para precisar, actualmente el 26% de las casas financiadas por el Instituto del Fondo Nacional para los Trabajadores (Infonavit) se encuentran desocupadas, porque la distancia excesiva entre estas y el centro urbano consolidado explica el 21% de los abandonos.

Todas estas observaciones también se relacionan con el aumento permanente del parque automotriz, el cual ha creado un estado de congestión crónica en las ciudades, además de causar efectos negativos en pérdida de tiempo, deterioro de la salud mental, aislamiento social, insuficiencia de tiempo para realizar actividades con la familia, entre otros (IPTD, 2012).

Expuesto lo anterior, es posible señalar que la población más necesitada se localiza en el extrarradio de las ciudades, ya que los alquileres son más bajos. Además, son poblaciones que, por lo general, solo pueden desplazarse a pie o en transporte público, siendo este último un facilitador del acceso a sus respectivos lugares de trabajo y que contribuye a su integración social y a su desarrollo económico. Para que el transporte público cumpla con esta función, debe conectar a las colonias más pobres,

situadas a las afueras del núcleo urbano, con las zonas donde se encuentran las ofertas de trabajo (UITP, 2021).

En definitiva, el transporte público tiene un papel importante en la inclusión social. Por ello, es necesario constituir un modelo de mejora para el transporte urbano, que sea capaz de promover una nueva movilidad para una nueva ciudad y sociedad. En estas condiciones, el modelo de transporte público que Gutiérrez concibe debe ser “un transporte sustentable, no sólo ambientalmente, sino también económica y socialmente” (Gutiérrez, 2005, p. 2).

Movilidad y apropiación del espacio urbano

Las diversas representaciones de la relación entre apropiación (exclusión-inclusión) en la ciudad, considerada como el territorio que contiene una gran cantidad de espacios públicos, incluye las vías por donde se desplaza la población (movilidad urbana). Otro asunto relacionado con la exclusión-inclusión son los aspectos socioculturales, que comprenden al aspecto físico y al espacio público. El espacio público es reconocido como un territorio visible, que presenta cierto nivel de accesibilidad, aunque con un evidente carácter de centralidad, por lo que es reconocido y reconocible, y tiene asignado por el ciudadano un uso irrestricto y cotidiano. Sin embargo, de acuerdo con diversos estudios sobre la movilidad urbana, se observa la necesidad de repensar al espacio territorial desde una perspectiva multidisciplinaria, superando la dimensión meramente física. Al respecto Velásquez (2015) afirma en su tesis doctoral que:

Al introducir la importancia de la dimensión cultural del espacio, es decir, el espacio como construcción social en donde los sujetos con sus prácticas, significados, lenguajes, entre otros, son elemento que edifican modos de vida espacializados en relación con la objetividad histórica del espacio. En estos espacios de complejidad, de socialización, aparentemente simples, resultan escenarios de identidad de

relación y de historia, donde el ciudadano se reconoce, se relaciona y se reconocen en él. (p. 23)

Planteamiento del problema

Culiacán es la ciudad capital del Estado de Sinaloa, se encuentra en la región centro y, según el XIII Censo de Población y Vivienda, tiene aproximadamente 675 773 habitantes (Inegi, 2010). El municipio del mismo nombre concentra el 31% de la población estatal. Además, en la ciudad están los tres poderes (judicial, legislativo y ejecutivo). La actividad económica principal de Culiacán son los servicios y, por ser la ciudad capital, concentra los servicios de educación, salud, empleo y administración. Su economía también está soportada en actividades primarias como la agricultura, la pesca y la ganadería. Aunque su parque industrial es pequeño en comparación con otras ciudades del país que tienen las mismas condiciones, el gobierno estatal en su Plan Estatal de Desarrollo (PED) vislumbra estrategias y acciones para dar valor agregado a las materias primas que se producen en la región, mediante proyectos de manufactura industrial.

La población de Culiacán está dispersa en la mancha urbana, por lo que requiere de grandes y variados desplazamientos a través del territorio urbano para desarrollar sus actividades cotidianas, sean estas motivadas por trabajo, educación, recreación, salud, compras, entre otras.

En este estudio se presenta una aproximación del resultado de la percepción que tiene la población usuaria de Culiacán sobre la calidad del servicio del transporte público urbano (CASTPU). Este trabajo es derivado de una investigación de mayor alcance que permitió conocer los diferentes modos en que se moviliza la población de Culiacán, entre los que están: caminar, bicicletas, motocicletas, automóvil y transporte público. Los primeros dos medios de transporte son reconocidos como transporte no motorizado y el resto son motorizados que utilizan necesariamente productos derivados del petróleo, por lo que son generadores de

gases de efecto invernadero (GEI) y contribuyen de manera significativa al calentamiento global.

Justificación

Actualmente es común hablar en los centros académicos del binomio exclusión-inclusión social. Reflexionar de manera profunda sobre esta dicotomía es uno de los principales retos para entender los procesos de avance en ciudades modernas. En este estudio se coincide con la reflexión que García-Schilardi (2014) presenta con relación al binomio exclusión-inclusión social, según la cual:

Para mejorar la movilidad en los territorios urbanos es necesario integrar los territorios marginados, así como aumentar la cobertura y la calidad de los servicios urbanos, por lo que el servicio del transporte urbano colectivo aparece como una herramienta clave en la realización de este proceso donde está presente el binomio exclusión-inclusión social (p. 36).

El objetivo particular de este artículo es analizar la calidad del servicio del transporte público urbano desde la percepción social. En esta investigación se considera que conocer las opiniones de la sociedad de una ciudad media sobre las formas en las que se desplaza por el contorno territorial urbano, es un excelente interrogante para un estudio urbano, porque, como profesionales de docencia e investigación, permite enfrentar problemas en la construcción de herramientas metodológicas, tanto para mejorar el proceso de enseñanza-aprendizaje como para abordar problemas que presentan los centros urbanos. Además, ayuda a relacionar los problemas urbanos con una sociedad que necesita conocimiento sobre la movilidad y el transporte público desde la perspectiva disciplinar del urbanismo.

La justificación social desde la perspectiva de las instituciones de educación superior (IES) es la formación de nuevos investigadores. Por ello, se consideró significativo involucrar en este trabajo a estudiantes de la Licenciatura en Arquitectura, así como a alumnos de posgrado.

Además, se prescriben las necesidades que presentan los sectores social, privado y público, y que hoy demandan para afrontar los problemas existentes en las grandes urbes.

El estudio se realizó en 2019 en la ciudad de Culiacán, alcaldía central del municipio del mismo nombre y, además, capital del estado de Sinaloa. Culiacán es uno de los municipios con mayor índice de urbanización a nivel estatal con un 85%, alberga a la mayoría de los habitantes del municipio y presenta diversas afectaciones provocadas por la ineficiencia del sistema de transporte público, en el cual ocurren desplazamientos extendidos debido al crecimiento de la mancha urbana y su población.

Dadas las afectaciones actuales en materia de movilidad urbana, es necesario pensar en la generación de políticas públicas que contengan programas y estrategias para una movilidad sostenible, con un sistema de transporte público urbano alternativo capaz de adaptarse a los distintos perfiles de la ciudad. Las nuevas políticas públicas deben estar diseñadas para que, en un futuro cercano, la población tenga menos afectaciones en sus entornos social, económico, ambiental, urbano, entre otros.

Métodos, técnicas e instrumentos

El método de estudio que se utilizó fue estadístico, con uso de la técnica de muestreo probabilístico. El instrumento de medición (cuestionario) fue diseñado desde una perspectiva psicosocial y con él se buscó obtener información estadística relevante sobre las características de movilidad urbana. En el proceso solo se consultó a usuarios del sistema de transporte público urbano mayores de catorce años, para conocer su percepción sobre la calidad del servicio.

El cuestionario se construyó con ocho categorías: identificación del entrevistado (ID), situación económica y familiar (SEF), modos de movilidad (MM), gastos de movilidad (GM), seguridad en los desplazamientos (SG), calidad

del entorno urbano (CEU), calidad del servicio de transporte público (CASTPU) y, finalmente, la conciencia ambiental (CA).

Cabe aclarar que en este trabajo solo se muestran resultados sobre las inferencias estadísticas entre dos categorías: ID y CASTPU. Esto debido a una restricción normativa editorial, porque para presentar los resultados concluyentes del estudio se requiere de una mayor extensión para analizarlos y discutirlos. Si bien este estudio muestra resultados parciales del estudio completo, sí se consideran dentro de las categorías antes mencionadas atributos como tiempo de espera; duración de viaje; seguridad ciudadana, tanto en el vehículo como en las estaciones; frecuencia del transporte; entre otras particularidades.

Tamaño de la muestra

El municipio de Culiacán, según el censo 2010 del Inegi, contaba con una población total de 858 638 habitantes; sin embargo, para conformar una muestra representativa para aplicar los cuestionarios sobre la CASTPU y, en consecuencia, sobre la movilidad urbana en la ciudad de Culiacán, fue preciso incluir solamente a personas usuarias y conscientes del uso del transporte público urbano.

Por lo tanto, el criterio que se tomó para consolidar una muestra representativa fue reducir el tamaño de la población total, a una población de estudio donde se consideró solamente a ciudadanos mayores de catorce años, porque son personas de grupos etarios que asumen tener una percepción sobre la calidad del transporte público. Finalmente, con la técnica estadística para población finita se pensó en una población de estudio de 607 784 habitantes. La expresión matemática que se utilizó para determinar el tamaño de la muestra para una población finita fue la aplicación de la ecuación 1, que es una de las más favorecedoras en estudios de muestreo probabilístico.

$$n = \frac{N\sigma^2 z^2}{(N-1)e^2 + \sigma^2 z^2} \quad (1).$$

Donde:

n : tamaño de la muestra.

N : población total de habitantes.

σ : desviación estándar de la población que, en este caso, se utiliza un valor constante de 0.50.

Z : valor obtenido mediante niveles de confianza. (Para 95% el valor es igual a 1.96).

e : límite aceptable de error muestral ($e=0.0555$ para este caso).

Sustituyendo datos, obtenemos que:

n : 320

Los valores de desviación estándar (σ) y del valor muestral máximo (e) fueron seleccionados porque, si el 99% de la muestra dijo "Sí" y solo el 1% dijo "No" en una interrogante, la probabilidad de un error es remota, independientemente del tamaño de la muestra. Ahora, si se consideran los porcentajes de 51% y 49% para el "Sí" y el "No" respectivamente, la probabilidad de un error es mucho mayor. En cambio, en estudios probabilísticos para el segundo término, si se utiliza un margen de error de 4% y el 47% de la muestra elige una respuesta, se puede estar seguro de que si se le hubiera formulado la pregunta a toda la población entre el 43% (47-4) y el 51% (47+4) hubiera elegido esa respuesta.

Calibración de modelo

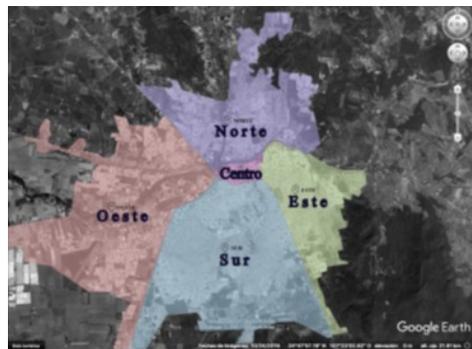
Una vez determinado el diseño del cuestionario, la base de datos y el tamaño de la muestra, se aplicó el cuestionario mediante la técnica de encuesta en un plan piloto en la ciudad de Culiacán. Se recolectaron veinte cuestionarios para determinar los posibles errores de aplicación, el entendimiento del proceso técnico de la encuesta hacia el entrevistado y el tiempo empleado, además de realizar los últimos ajustes previos a la aplicación definitiva del cuestionario.

Aplicación del cuestionario

La aplicación del cuestionario se realizó en la ciudad de Culiacán, Sinaloa, para lo cual se diseñó una estrategia que permitió tomar una parte representativa de toda la ciudad y se decidió dividir a la ciudad en cinco sectores: sur, norte, este, oeste y zona centro. La estrategia se realizó de acuerdo con dos criterios: distribución geográfica de la población y separación geográfica del terreno.

Para aplicar el cuestionario se requirió de la ayuda de veinte personas, que se distribuyeron equitativamente en la ciudad. Además, se les entregó el equipo y el material necesario para la correcta aplicación de los cuestionarios. Para procesar la información recopilada, se utilizó el programa de estadísticas para las Ciencias Sociales (SPSS²), que sirve para capturar y analizar datos que, posteriormente, son empleados para crear tablas y gráficas con información compleja. La distribución de la aplicación de los cuestionarios por zona geográfica según la clasificación de densidad fue: norte, 106; sur, 107; este, 25; oeste, 38; y zona centro con 44 (figura 1).

Figura 1. División territorial para estudio de la ciudad de Culiacán, Sinaloa



Fuente: elaboración propia, con base en imágenes de Google Earth, 2019.

2 Por sus siglas en inglés: *Statistical Package for Social Sciences*.

A continuación, se describen los principales componentes de identificación del usuario que corresponden a la primera categoría: identificación del entrevistado (ID). Con relación a su condición de *edad*, la distribución que presentó el estudio fue que: 24 encuestados tienen edades entre 14 y 18 años, 146 personas manifestaron tener entre 19 y 23 años, 84 personas aceptaron tener entre 25 y 45 años, 55 encuestados tienen entre 46 y 65 años, 8 personas reportaron más de 65 años y 3 personas no declararon edad.

Con referencia al *turno* en que utilizan el sistema de transporte urbano para su desplazamiento³, la distribución fue: en turno matutino 102 personas, turno vespertino 50, turno nocturno 7, turno mixto 91 y, finalmente, 70 personas no contestaron o no supieron decir cuál es el turno que utilizan con mayor frecuencia.

En correspondencia al indicador de *género*: 147 personas manifestaron ser hombres y 173 mujeres. Con relación al *estado civil*: 200 son solteros, 96 casados, 2 viudos, 10 divorciados, 10 viven en unión libre y 2 no declararon su situación de estado civil. Finalmente, con respecto al *lugar de residencia*, 171 encuestados declararon que viven en una colonia popular, 126 en fraccionamiento abierto, 17 en fraccionamiento cerrado y 6 no declararon dónde tienen fincada su vivienda.

Como se relató en el apartado introductorio aquí se considera que el servicio de transporte público urbano es un servicio público que funciona como articulador de las actividades de la población urbana, sin importar su edad, preferencia de uso del transporte urbano, género, estado civil o lugar de residencia. Sin embargo, hoy en la ciudad de Culiacán, como quizá en muchas otras ciudades de tamaño medio en América Latina, aún persiste la dificultad para que los usuarios accedan a información significativa relacionada con algunos atributos fundamentales, como información de horarios, tiempo de espera de las rutas, mapas informativos, entre otros. Todavía son necesarias

estrategias de información que, en conjunto, orienten a mejorar la eficiencia y eficacia del servicio de transporte público urbano.

Resultados

En este trabajo solo se presentan algunas respuestas específicas sobre la percepción social que la población usuaria emitió respecto a dos de las ocho categorías diseñadas para el estudio. Las categorías fueron: *identificación del entrevistado* (Usuario) y *calidad del servicio de transporte público urbano* (CASTPU).

La primera descripción de resultados del estudio (figura 2) contiene la relación entre la edad del encuestado y su opinión sobre el CASTPU. La descripción de los datos estadísticos de la figura 2 muestra que 35 jóvenes en edad escolar consideraron la calidad del servicio como *buena* y 65 jóvenes como *regular*, para un total de 100 jóvenes. Por su parte 15 personas aptas para incorporarse a la vida productiva laboral (entre los 24 y 45 años) calificaron al servicio como *bueno* y 32 personas como *regular*, para un total de 47 personas. En el grupo de las personas adultas (en edades entre los 46 y los 65 años), 12 calificaron la prestación del servicio como *buena* y 24 como *regular*. En resumen, se observó que el 57.18% de las personas (183 personas de las 320 consultadas) afirmaron que el servicio de transporte público urbano en la ciudad de Culiacán se encuentra entre *bueno* y *regular*.

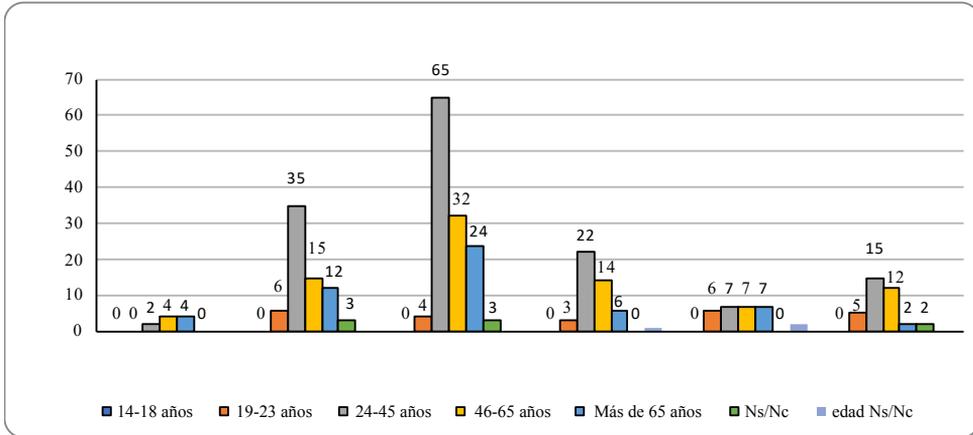
La operación del sistema de transporte público urbano en Culiacán busca atender la demanda social en tres turnos: *matutino*, *vespertino* y *mixto*. A continuación, se presentan los datos estadísticos que explican la correspondencia entre la caracterización de los indicadores: turno en que se realiza el desplazamiento utilizando el transporte público y calidad de servicio. De acuerdo con la figura 3, con relación al indicador de turno, se observó que el 50% de la

3 El turno matutino va desde las 5:00 hasta las 12:00; el vespertino, desde las 12:01 hasta las 19:00; el nocturno, de las 19:01 hasta las 22:30. El turno mixto fue considerado como una combinación entre cualquiera de los turnos antes clasificados.

población que participó en la encuesta señala que la prestación del servicio en los turnos matutino,

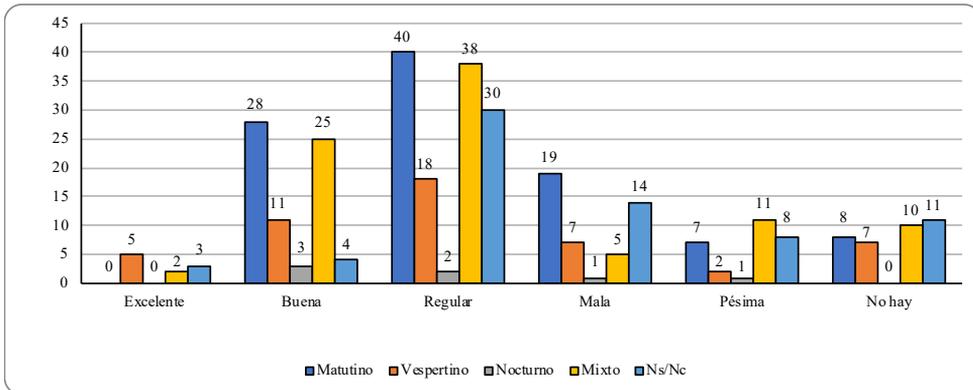
vespertino y mixto puede calificarse en un rango que está entre bueno y regular.

Figura 2. Caracterización de la inferencia entre la edad y la CASTPU



Fuente: elaboración propia, 2019.

Figura 3. Interacción entre indicadores turno y CASTPU



Fuente: elaboración propia, 2019.

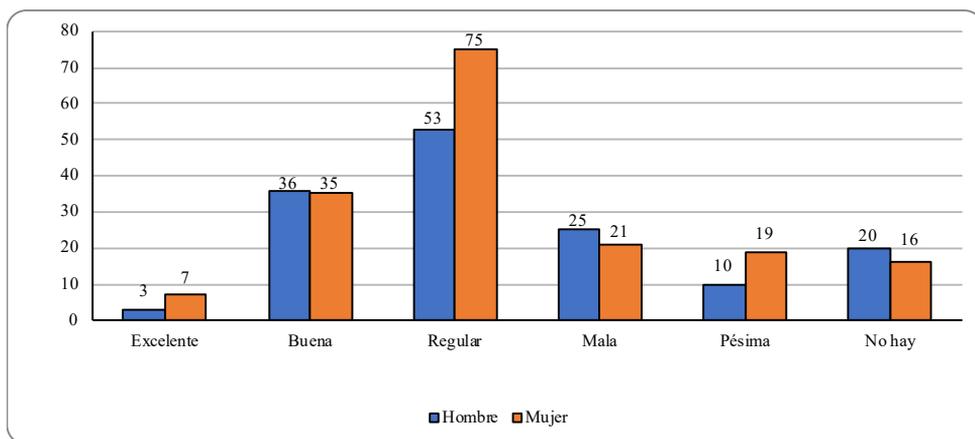
En la literatura de consulta se expresa que, en la mayoría de las ciudades de América Latina y el Caribe, más del 50% de los usuarios de los sistemas de transporte público son mujeres. Sin embargo, aquí se concibe que el transporte es un servicio público que atiende múltiples

características sociales, económicas y ambientales, por ello no todos los sistemas de transporte se diseñan teniendo en cuenta las necesidades particulares, ni tampoco se hace desde la perspectiva de género.

Respecto a la relación entre el indicador de género y la CASTPU, se apreció que 110 mujeres calificaron como *buena* y *regular* la calidad del servicio (35 y 75 respectivamente). Por otra parte, 36 hombres calificaron a la calidad del servicio de transporte como *buena* y 53 como *regular*. En consecuencia, del total de la población

encuestada (320 personas), un 62.18% de las personas entrevistadas (199) opinaron que la calidad del servicio está entre *buena* y *regular*. Esto se debe quizás a que, aunque se cambie de indicador, la percepción social sobre la categoría de CASTPU se mantiene entre las categorías de *buena* a *regular* (figura 4).

Figura 4. Inferencia estadística entre indicadores de género y CASTPU



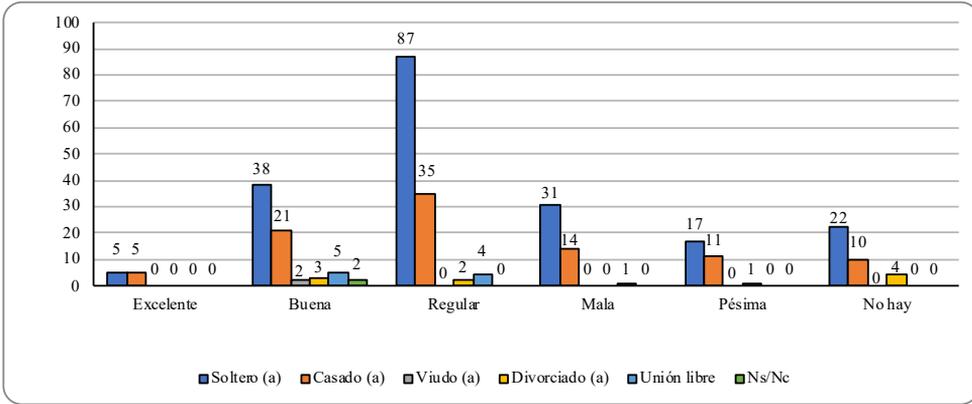
Fuente: elaboración propia, 2019.

Un resultado más del estudio estadístico diseñado para la ciudad de Culiacán se muestra en la figura 5. Aquí se observó que entre los encuestados prevalece la valoración social (*buena* a *regular*) entre la relación del término *estado civil* y la *calidad del servicio* de transporte. Además, se evidenció que los usuarios que pertenecen a las categorías de *solteros* y *casados* son los que utilizan el sistema de transporte público urbano con más frecuencia. Los datos estadísticos mostraron que si se suman los valores de las dos categorías de estado civil (*solteros* y *casados*), 59 personas califican el servicio como *bueno* y, del mismo modo, en las características de *solteros* y *casados* 122 personas indican que el servicio de transporte es *regular*. Del gran total (320), 181 están afines con las categorías de *buena* a *regular* cuando califican la calidad del servicio público urbano y, representaron un valor relativo de 56.56 %.

Una reflexión útil es no perder de vista la dimensión individual referida a la condición de estado civil de las personas para cumplir sus diversas actividades. Además, un atributo más es la condición económica, porque las personas con ingresos altos tienen mayor posibilidad de desplazarse usando medios distintos al sistema de transporte público urbano.

Contar con escasas oportunidades en la escala social y económica, se relaciona con procesos de inclusión-exclusión social, lo que puede influir en la selección de los distintos modos para desplazarse en su territorio desde la perspectiva de la Agenda 2030, que establece 17 Objetivos para el Desarrollo Sostenible (ods). Particularmente el Objetivo 11 propone acciones para trabajar en la construcción de ciudades con asentamientos humanos que sean incluyentes, seguros, resilientes y sostenibles.

Figura 5. Relación entre indicadores de estado civil y CASTPU

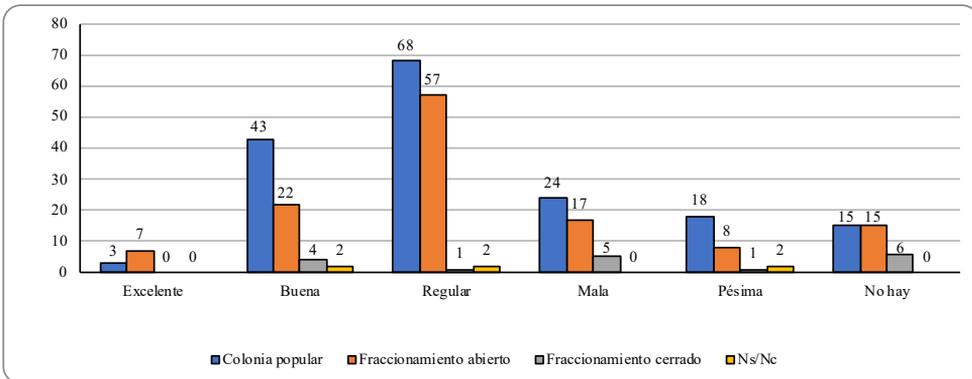


Fuente: elaboración propia, 2019.

A continuación, la figura 6 muestra información sobre la relación inferencial entre los indicadores: lugar de residencia y calidad del servicio. Aquí se observó cómo las personas que habitan en las colonias populares (43+22) y en fraccionamientos abiertos (68+57) calificaron la CASTPU como *buena* y *regular*, respectivamente. En consecuencia, son usuarios del servicio del transporte que representan en

conjunto a 167 de los encuestados, es decir al 59.38%. Finalmente, se observó que en todas las variables de la categoría identificación del entrevistado persistió el juicio de valor con relación a la calidad del servicio de transporte público urbano, en el que se le evalúa como un servicio de transporte que va de *bueno* a *regular* en la ciudad de Culiacán.

Figura 6. Relación entre indicadores de lugar de residencia y CASTPU



Fuente: elaboración propia, 2019.

Conclusiones

La primera conclusión de esta disertación fue obtener información directamente de la población usuaria con relación a la calidad del servicio de transporte urbano. El servicio es ofrecido a la población por organizaciones gremiales y, además, es un servicio concesionado por el Gobierno del estado de Sinaloa.

En la parte introductoria, los conceptos discutidos en el estado del arte reiteradamente mencionaron la relación entre los conceptos de movilidad y transporte urbano, e incluían, aunque tal vez no directamente, su vínculo con el espacio público y su factor social (inclusión-exclusión), que es un binomio que suele estar presente en diversos estudios sociológicos y urbanos.

Del apartado metodológico, se concluye que el estudio fue pertinente y significativo porque se validaron métodos, técnicas e instrumentos diseñados para la obtención de información de primera mano. Esto, sin duda, proporcionó confiabilidad y certeza al propio estudio. Otro argumento concluyente fue que llevar a cabo procesos estadísticos con la aplicación de un programa informático de vanguardia (SPSS), facilitó las tareas de investigación, porque se logró procesar una gran cantidad de información recopilada en un periodo corto de tiempo. Con este proceso investigativo se generaron resultados para describir y explicar las inferencias estadísticas entre las variables *identidad de los entrevistados (ID)* y *calidad del servicio del transporte público urbano (CASTPU)*, para construir la percepción social de un servicio público urbano concesionado a particulares.

Asimismo, del análisis de los resultados y con los datos generados se concluye que el patrón de registro de dos indicadores relacionados, ID y CASTPU, es que en promedio la población usuaria calificó el servicio usando dos cualidades: *buena* o *regular*. Lo anterior, es una conclusión definitiva de esta investigación experimental desde una perspectiva social, y es que la sociedad usuaria indica que la calidad del servicio que recibe de las organizaciones

del transporte urbano colectivo, en su modalidad motorizada, es considerada como: *buena* a *regular*.

Teniendo en cuenta los resultados del fenómeno de caracterización de la CASTPU, fue necesario considerar una amplia discusión para que los tomadores de decisiones en materia del servicio de transporte público urbano cuenten con una herramienta válida y confiable para diseñar planes y programas, con estrategias y acciones que mejoren las condiciones del servicio de transporte público en la ciudad de Culiacán, que es una de las ciudades más importantes del estado de Sinaloa y del noroeste de México.

Para finalizar, es necesario mencionar dos asuntos importantes: las limitantes y las líneas de investigación. Las principales limitantes del estudio fueron dos: una relacionada con la seguridad ciudadana observada en las unidades de transporte público y la otra fue económica, porque la falta de disposición oportuna de recursos financieros aplazó la compra del equipamiento tecnológico de vanguardia y limitó el apoyo para los recursos humanos. Sobre las líneas de investigación, se considera que con este proyecto se han generado otras posibles líneas que quedarán abiertas para su continuidad. Así pues, se abre la posibilidad de generar nuevos proyectos en áreas como movilidad y espacio público, movilidad y transporte, planificación de ciudades incluyentes, entre otras.

Referencias

- Alcántara, E. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá: Corporación Andina de Fomento.
- CAF-Banco de Desarrollo de América Latina. (22 de agosto de 2011). *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*. Ciudad de Panamá: CAF-Banco de Desarrollo de América Latina.
- Castro, L. (2014). *Hacia un sistema de movilidad urbana integral y sustentable en la Zona Metropolitana del Valle de México* (Tesis de maestría, Universidad Iberoamericana). Ciudad de México, México.

- Delfin, O. y Melo, A. (2017). Eficiencia del transporte público en la ciudad de Morelia, Michoacán (México) en el año 2015: un análisis de la envolvente de datos. *Revista Facultad de Ciencias Económicas: Investigación y Reflexión*, 25(2), 7-23.
- García-Schilardi, M. E. (2014). Transporte público colectivo: su rol en los procesos de inclusión social. *Bitácora Urbano Territorial*, 1(24), 34-40.
- Gutiérrez, A. (2005). Transporte público e inclusión social reflexiones para una discusión en Latinoamérica tras la década del noventa. *XIII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano* (pág. 14). Lima: Centro de Investigación y de Asesoría del Transporte.
- Inegi. (2010). *Censo de Población y Vivienda 2010*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (IPTD). (2012). *Ciudad de México, México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México*. 17.
- Martínez, L. y Valle, J. (2011, 30 de mayo). Transporte público: una mirada desde la Ciencia Política. Plataforma de información para políticas públicas de la Universidad Nacional de Cuyo [entrada de blog]. Recuperado el 4 de enero de 2018. <https://bit.ly/3H7dIQj>
- Mataix, C. (2010). *Movilidad Urbana Sostenible: Un reto energético y ambiental*. Madrid: Caja Madrid.
- ONU Hábitat. (2018, 2 de enero). Movilidad [entrada de blog]. Recuperado de <https://es.unhabitat.org/temas-urbanos/movilidad/>
- Unión Internacional de Transporte Público (UITP). (2021). *Transporte público gratuito: objetivos y alternativas*. Advance Public Transport <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2021/07/Policy-Brief-FullFreeFarePT-ESP.pdf>
- Velásquez, C. (2015). *Espacio público y movilidad urbana*. (Tesis doctoral, Universitat de Barcelona). Repositorio http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/1/01.CV-VM_1de5.pdf



Sección. Investigación | **Section.** Research | **Seção.** Pesquisa

Artículo revisado por pares académicos.

Las fronteras en Colombia: su origen, evolución, pérdida e importancia en las relaciones internacionales

Rodolfo León Cano Blandón. Doctor en Estudios Políticos de la Universidad Externado de Colombia, magíster en Gestión y Políticas Públicas de la Universidad de Chile y Economista de la Universidad de Antioquia. Actualmente está vinculado al Departamento Nacional de Planeación (DNP) y se desempeña como docente de la Universidad Externado de Colombia. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1954-2139> Correo electrónico: rodolfo.cano@uexternado.edu.co

Recibido: 8 de agosto de 2021

Aprobado: 3 de abril de 2022

Publicado: 15 de agosto de 2022

Acceso abierto: Creative Commons: Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0), la cual permite a otros distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir de su obra, de modo no comercial, siempre y cuando den crédito y licencien sus nuevas creaciones bajo las mismas condiciones.



Conflicto de intereses: el autor ha declarado que no existen conflictos de intereses.

Resumen

La política exterior colombiana es reciente. La configuración territorial del país en 1819, su unión a Venezuela y Ecuador en la Gran Colombia y su posterior disolución en 1831 obligaron a la naciente república a constituir relaciones con los demás Estados. A partir de las primeras constituciones promulgadas desde 1810 las relaciones internacionales quedaron plasmadas en las consecutivas cartas políticas. No obstante, a pesar de haberse escrito dieciséis constituciones políticas durante cerca de doscientos años de vida republicana y de haber considerado la política exterior como un elemento fundamental dentro de la evolución y maduración del Estado colombiano, las fronteras territoriales y marítimas de Colombia estuvieron sumidas en el atraso y en el olvido estatal, y las políticas e inversiones en dichos territorios fueron deficientes.

Se estima que Colombia ha cedido gran parte de su territorio continental y marítimo a países como Venezuela, Brasil, Perú, Ecuador, Panamá y en el mar Caribe con Venezuela y Nicaragua. La cesión del territorio confirma la falta de visión política, marítima y prospectiva para la configuración del país. Por esta y otras razones el presente artículo desarrolla el tema de los territorios fronterizos colombianos, su nacimiento con el *uti possidetis iuris* de 1810, su sufrida y malograda negociación con los países vecinos, su evolución y las cesiones territoriales y marítimas durante los últimos dos siglos de vida republicana¹.

Palabras clave: fronteras terrestres, fronteras marítimas, pérdidas territoriales, política exterior, relaciones internacionales, Colombia.

1 El presente artículo sintetiza la tesis doctoral *Reconfiguración territorial en Colombia: el papel del Estado y la diplomacia en las fronteras (1830-2012)*, realizada en el Doctorado en Estudios Políticos de la Universidad Externado de Colombia. La investigación fue elaborada entre 2014 y 2020.

Borders in Colombia: their origin, evolution, loss, and importance in international relations

Abstract

Colombian foreign policy is recent. The territorial configuration of the country in 1819, its union with Venezuela and Ecuador in Gran Colombia, and its subsequent dissolution in 1831 forced the nascent republic to establish relations with the other States. From the first constitutions promulgated in 1810, international relations were reflected in consecutive political letters. However, despite having written sixteen political constitutions during nearly two hundred years of republican life and having considered foreign policy as a fundamental element in the evolution and maturation of the Colombian State, Colombia's territorial and maritime borders were submerged in backwardness and state oblivion, and policies and investments in these territories were deficient. It is estimated that Colombia has ceded a large part of its continental and maritime territory to countries such as Venezuela, Brazil, Peru, Ecuador, Panama, and Nicaragua. The cession of the territory confirms the lack of political, maritime, and prospective vision of the Colombian State regarding territories of great importance for the country's configuration. For this and other reasons, this text develops the theme of the Colombian border territories, their birth with the *uti possidetis iuris* of 1810, their long-suffering and unsuccessful negotiation with neighboring countries, their evolution, and territorial and maritime cessions during the last two centuries of republican life.

Keywords: land borders, maritime borders, territorial losses, foreign policy, international relations, Colombia.

Fronteiras na Colômbia: sua origem, evolução, perda e importância nas relações internacionais

Resumo

A política exterior colombiana é recente. A configuração territorial do país em 1819, sua união à Venezuela e ao Equador na Grande Colômbia e sua posterior dissolução em 1831 obrigaram a nascente república a constituir relações com os demais Estados. A partir das primeiras constituições promulgadas desde 1810, as relações internacionais ficaram registradas nas consecutivas cartas políticas. Contudo, apesar de terem sido escritas 16 constituições políticas durante cerca de 200 anos de vida republicana e de ter considerado a política exterior como um elemento fundamental dentro da evolução e amadurecimento do Estado colombiano, as fronteiras territoriais e marítimas da Colômbia estiveram submersas no atraso e no esquecimento estatal, e as políticas e investimentos nesses territórios foram deficientes. Estima-se que a Colômbia tenha cedido grande parte de seu território continental e marítimo a países como a Venezuela, o Brasil, o Peru, o Equador, o Panamá e, no mar Caribe, à Venezuela e à Nicarágua. A cessão do território confirma a falta de visão política, marítima e prospectiva do Estado colombiano, a respeito de territórios de suma importância para configurar o país. Por essa e outras razões, este texto desenvolve o tema dos territórios fronteiriços colombianos, seu nascimento com o *uti possidetis iuris* de 1810, sua sofrida e fracassada negociação com os países vizinhos, sua evolução e as cessões territoriais e marítimas durante os últimos dois séculos de vida republicana.

Palavras-chave: fronteiras terrestres, fronteiras marítimas, perdas territoriais, política exterior, relações internacionais, Colômbia.

Introducción

Colombia es un país de alta complejidad en materia fronteriza, en la medida que comparte fronteras terrestres con cinco países (Venezuela, Brasil, Perú, Ecuador y Panamá) y fronteras marítimas en dos océanos, con nueve (Venezuela, Ecuador, Panamá, Costa Rica, Haití, Honduras, Jamaica, Nicaragua y República Dominicana).

El país tiene 6342 km de fronteras terrestres (con Venezuela 2219 km, Brasil 1645 km, Perú 1626 km, Ecuador 586 km y Panamá 266 km) y 950000 km² de límites marítimos (589560 km² en el mar Caribe y 339100 km² en el océano Pacífico). No obstante, autores como Gómez (2002) sostienen que Colombia ha perdido cerca del 50% de su territorio terrestre y marítimo desde su conformación como país, por razones políticas, económicas, geográficas, diplomáticas, entre otras. Desde su reconocimiento como Estado soberano en 1830 hasta 2012, el país ha venido cediendo territorio continental y marítimo a favor de los países vecinos y en detrimento del territorio nacional (Patiño, 2010), una tendencia que parece estar corroborada por los más atentos observadores del fenómeno (tabla 1).

Esta reconfiguración terrestre y marítima en Colombia durante los últimos dos siglos pone en riesgo la soberanía y control de su territorio², lo cual, entre otros, se evidencia en el fallo de la Corte Internacional de Justicia (CIJ) de la Haya del 19 de noviembre de 2012, en la actual demanda presentada también por la República de Nicaragua en 2013 para extender su plataforma continental más allá de 200 millas³ y en la más recientemente fallada el 21 de abril de 2022, con un resultado agrídulce para el país.

Tabla 1. Síntesis de la pérdida territorial en Colombia (1830-2012)

#	País	Año de pérdida
1	Brasil	1859
		1867
		1892
		1907
		1928
2	Perú	1829
		1922
		1934
3	Venezuela	1830
		1892
		1922
		1947
4	Ecuador	1952
		1830
		1916
5	Nicaragua	1934
		1860
		1894
		1928
6	Panamá	2012
		1903
		1924

Fuente. elaboración propia con base en información oficial del Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia (MRE).

Como se observa en la tabla 1, Colombia ha tenido disputas territoriales con Brasil desde 1859, luego en 1867 y 1892; en el siglo xx en 1907 con el *Tratado Cobo-Martins* y finalmente en 1928 con el *Tratado García Ortiz-Mangabeira*.

Colombia cedió territorio a Perú en 1829, también en 1922 con el *Tratado Lozano-Salomón* y en 1934 con el *Protocolo de Río de Janeiro*. Por su parte, se comenzó a ceder territorio a Venezuela unos años después de la división de la Gran Colombia: en 1830, luego con el *Laudo*

2 El 2 de febrero de 2018, la Corte Internacional de Justicia (CIJ) de la Haya falló a favor de Nicaragua en la demanda interpuesta por este país ante Costa Rica por la frontera marítima en el mar Caribe. Dicho fallo puso en evidencia la pérdida territorial de Colombia desde 2012 (*International Court of Justice*, 2 de febrero de 2018, art. 134).

3 “Nicaragua inició una demanda contra Colombia para determinar la delimitación de las fronteras entre la plataforma continental de Nicaragua más allá de las 200 millas náuticas y la plataforma continental de Colombia”, dijo la CIJ en un comunicado. Esta nueva demanda se presentó el 16 de septiembre del 2013. Tomado de: <https://www.icj-cij.org/en/case/124>

Arbitral en 1891, en 1922, en 1947 y finalmente en 1952 con la entrega de Cayos de Los Monjes en el Mar Caribe. A Ecuador le fue cedido territorio en 1830, en 1916 y en 1934. Panamá se separó de Colombia y proclamó su independencia *per se* el 3 de noviembre de 1903 y con el *Tratado Vélez-Victoria* de 1924 le fue cedida otra porción terrestre.

Finalmente, Colombia cedió a Nicaragua, además de los territorios de la costa de Mosquitia y *Corn Island* (archipiélago conformado por dos islas: *Great Corn Island* de 10 km² y *Little Corn Island* de 2.9 km², ubicadas a unos 70 km al este de la costa Caribe de Nicaragua), otros territorios en 1860, 1894, 1928 y en 2012 con el Fallo de la Corte Internacional de Justicia de la Haya, el cual le entregó a Nicaragua aproximadamente 75 000 km² de mar territorial en el Caribe, que antes pertenecía a Colombia.

Una lectura rápida del tema muestra como el siglo XIX fue el de mayor transformación de los confines del territorio, seguido del siglo XX y el comienzo del siglo XXI. Lo anterior coincide con la conformación de los territorios, el acomodamiento de las fronteras terrestres y marítimas y la estabilización política, social, económica e institucional de los países⁴.

Intervención estatal

Los distintos gobiernos nacionales han realizado intervenciones públicas en las zonas de frontera en forma coyuntural a partir de planes y programas de corto plazo y han implementado acciones específicas cuando las problemáticas con países vecinos lo han ameritado⁵. Algunos ejemplos que muestran que el tema fronterizo es un asunto importante para Colombia son: problemas de orden público y seguridad en límites con Venezuela y Ecuador durante el 2007, ocasionados por la presencia y enfrentamientos con las guerrillas de las Farc-EP y ELN en las zonas fronterizas; fumigación en zona común con Ecuador en 2008; intervenciones económicas y sociales en San Andrés luego del Fallo de la CIJ de la Haya en contra de Colombia en 2012; cierre de la frontera con Venezuela por parte del país vecino en 2015; y flujo de migrantes venezolanos hacia Colombia entre 2016 y 2020⁶.

En este sentido, el Gobierno Nacional ha respondido durante la última década a las problemáticas fronterizas a través de planes, programas y proyectos. Algunos ejemplos son: Plan de Consolidación Territorial (2004-2010)⁷, Plan Fronteras para la Prosperidad (2010-2014 y 2014-2018)⁸, Política de Defensa y Seguridad

4 Se encuentra información complementaria al respecto en: <http://www.cancilleria.gov.co> (recuperado en enero de 2020).

5 Tal es el caso de la aprobación de documentos Conpes como el 3155 de 2002, el 3805 de 2014 y el 3990 de 2020, coordinados y formulados por el Departamento Nacional de Planeación (DNP), y decretos presidenciales para afrontar coyunturas económicas y sociales con efectos en los territorios fronterizos y para tener una nueva visión del mar.

6 El 21 de agosto de 2015 el presidente de la República Bolivariana de Venezuela, Nicolás Maduro, ordenó el estado de excepción en la frontera con Colombia por sesenta días prorrogables a otros sesenta y la deportación de ciudadanos colombianos. A junio de 2019, Migración Colombia estimó la migración masiva a Colombia en cerca de 1.4 millones de venezolanos. Desde junio de 2020, la pandemia del COVID-19 revirtió en menor escala el fenómeno y varios miles de venezolanos retornaron a su país. A noviembre del mismo año, comenzaron a regresar de nuevo miles de venezolanos a Colombia por pasos ilegales.

7 Actualmente es la denominada Unidad Administrativa para la Consolidación Territorial. Las regiones fronterizas de consolidación son: Cesar, Arauca, Putumayo y Nariño. A febrero de 2018, se estimó que el éxodo de venezolanos hacia Colombia superaba las 550 000 personas; sin embargo, según información de Migración Colombia y varias ONG el fenómeno se estima en más de un millón de personas.

8 El Plan Fronteras para la Prosperidad brindó apoyo en algunas zonas fronterizas, a través de intervenciones directas sectoriales (educación, salud, desarrollo económico, etc.) hasta agosto de 2018, pero en forma incipiente.

Democrática (2003-2010)⁹, Plan Maestro para San Andrés (2012-2014)¹⁰, Conpes 3805 de 2014, Conpes 3990 de 2020, decretos para la frontera colombo-venezolana de 2010¹¹ y los decretos de 2015 para enfrentar el cierre de la frontera desde Venezuela¹², todos los cuales apuntan a mejorar y restablecer las condiciones de bienestar de los habitantes de frontera, pero respondiendo a situaciones particulares y eventos específicos, y no a una política de Estado frente a los confines del país.

Lo anterior a su vez ha generado consecuencias y efectos nocivos para el desarrollo de las fronteras, que se pueden resumir en la disminución del territorio continental y marítimo del país; desinstitucionalización; falta de credibilidad en el Estado; aumento de tráfico ilegal de mercancías, precursores y personas; y el aumento de problemas geopolíticos con países vecinos como Venezuela, Ecuador y Nicaragua. Estas situaciones muestran la importancia del tema para pensar la reconfiguración territorial del país, por lo cual se plantea la siguiente pregunta de análisis: ¿Cuáles son las razones históricas, de carácter político, institucional, diplomático y económico, que han causado la disminución del área territorial y marítima de Colombia entre 1830 y 2012?

La disminución del área territorial y marítima de Colombia entre 1830 y 2012 ha sido el resultado del desinterés, la debilidad institucional y diplomática, además refleja la carencia de políticas de Estado particulares para las fronteras y la falta de inversiones públicas y privadas en los territorios fronterizos.

Hitos temporales

Para analizar este proceso histórico de reconfiguración territorial en Colombia, es necesario hacerlo tanto desde la concepción de confín y su dimensión jurídica y política, como desde la concepción de territorio fronterizo y su dimensión económica y sociocultural.

El análisis de la transformación del territorio terrestre y marítimo de Colombia entre 1830 y 2012 evidencia las razones políticas, diplomáticas, económicas e institucionales que las causaron. Durante el periodo señalado se pueden identificar cuatro grandes temas: primero, las variaciones físicas del territorio fronterizo colombiano; segundo, los cambios en la normatividad, acuerdos, tratados bilaterales y multilaterales de Colombia con sus países vecinos, en lo relativo a los confines terrestres y marítimos; tercero, las escasas inversiones, así como la reducida estrategia de soberanía y seguridad fronteriza colombiana durante los siglos XIX al XXI¹³; y cuarto las cesiones territoriales con los países fronterizos terrestres y marítimos.

La periodización de un arco temporal tan amplio requiere el análisis de hitos temporales historiográficos, donde se cotejen periodos con cambios institucionales y normativos, tal y como se muestra en la figura 1.

El análisis de un arco temporal amplio (1830-2012) no está exento de dificultades, opiniones diversas y eventos particulares que bien podrían dividirse en muchos más periodos de los propuestos. Aun con lo anterior, puede referenciarse un primer periodo entre los años

9 La Política de Defensa y Seguridad Democrática tuvo vigencia solo durante los dos periodos del presidente Álvaro Uribe Vélez (2002-2006 y 2006-2010).

10 El Gobierno Nacional entregó un balance de las acciones realizadas a favor de San Andrés, luego del Fallo de la Haya de noviembre de 2012.

11 Decreto 2694 de julio 27 de 2010, por el cual se adoptan medidas tributarias transitorias para estimular la actividad económica en los municipios que limitan con la República Bolivariana de Venezuela.

12 Decretos 1768, 1770, 1771, 1772, 1814, 1818, 1819, 1820 y 1821 de septiembre de 2015.

13 A partir de las décadas de 1980 y 1990 se comenzó a acuñar el término *securitización* para ampliar el concepto de seguridad en el territorio, Wæver (1989, 1995).

1830 y 1886, con una subdivisión interna en 1863. Durante este periodo las diferentes constituciones políticas fueron fundamentales en el proceso de acogimiento del concepto territorial fronterizo. La Constitución de 1863 fue la más federativa que tuvo el país y, por el contrario, en 1886 se redactó la constitución más

centralista, que estuvo vigente por más de cien años en Colombia, hasta 1991. Durante este primer periodo, las fronteras no fueron protagonistas en ningún aspecto para el país y solo se mencionaron en las cartas políticas, muy superficialmente, para denotar temas de límites, seguridad y servicio exterior.

Figura 1. Hitos temporales

Antecedentes	Periodo analizado								Proyección		
Antes de 1830	Disolución de la Gran Colombia	República de la Nueva Granada - Confederación Granadina	Estados Unidos de Colombia	Constitución Política de 1886	República de Colombia	Pérdida de Panamá en 1903	República de Colombia	Constitución Política de 1991	República de Colombia	Pérdida de 75 000 km ² de mar	Después de 2012
		Periodo 1			Periodo 2		Periodo 3		Periodo 4		
		1830-1863	1863-1886		1886-1903		1903-1991		1991-2012		

Fuente: elaboración propia.

El periodo entre 1886 y 1903 fue un ciclo de menos de dos décadas que marcó al país, primero con la nueva carta política que cortó de tajo los atisbos federalistas de una Nación incipiente, y después con los enfrentamientos internos que provocaron una de las más arriesgadas guerras internas entre 1899 y 1902. Los efectos negativos que tuvo la Guerra de los Mil Días para el desarrollo del territorio derivaron finalmente en el mayor descuido de los espacios fronterizos que, posteriormente, concluyó con la separación de Panamá y sus respectivas implicaciones políticas, institucionales y económicas. Cabe señalar, que la separación fue un duro golpe para la consolidación territorial del país y generó divisiones al interior de los

gobiernos subsiguientes en materia política, económica e institucional.

Entre 1903 y 1991 también ocurrieron diferentes eventos fundamentales y determinantes para la historia del país. El primero fue la culminación de la Hegemonía Conservadora en 1930; el segundo, fue la guerra entre Colombia y Perú, desde el 1 de septiembre de 1932 hasta el 24 de mayo de 1933; y el tercero fue la fuerte ola de violencia en el país desde 1948 hasta prácticamente la declaración de una nueva Carta Política en 1991. Estos cerca de noventa años en la historia del país estuvieron marcados por una débil consolidación estatal, en los que autores como Patiño (2010) destacan que fue un

periodo en el cual se modernizaron las problemáticas derivadas del siglo anterior.

En el periodo entre 1991 y 2012 el país le dio mayor importancia al tema fronterizo, a partir de la Constituyente de 1991 y hasta el 2012 con el último gran hito de estas dos décadas: el Fallo de la CIJ de noviembre de dicho año.

Cabe señalar que hay dos periodos adicionales que no fueron mencionados. El primero es el comprendido desde 1808 hasta 1830, donde ocurrieron un sinnúmero de acontecimientos fundamentales para el nacimiento y la configuración del Estado. El segundo corresponde al periodo entre 2012 hasta la actualidad, que permite avizorar los acontecimientos más recientes y coyunturales para las fronteras terrestres y marítimas del país, como el fallo de la CIJ del 21 de abril de 2022.

La reconfiguración territorial fronteriza en Colombia inició en 1830, fecha en la cual el país comenzó su vida republicana después de las guerras independentistas (1808-1819); continuó con la separación de la Gran Colombia (1829-1831) que representó un duro golpe para la Nueva Granada; y culminó en el 2012 con la última cesión territorial marítima del país ante Nicaragua.

Durante estos cerca de 180 años ocurrieron acontecimientos de gran importancia como las guerras de independencia, las constituciones regionales, la conformación y disolución de la Gran Colombia, el inicio del bipartidismo en el país, las tensiones políticas entre el centro y los poderes regionales, los innumerables conflictos internos, la configuración del país como un Estado federado, la centralización política y la descentralización administrativa, la separación de Panamá como un duro golpe por la pérdida del departamento más importante para el futuro del país, las dos confrontaciones internacionales con Perú, las hegemonías conservadora y liberal, la llamada *época de la violencia* en el país, las pérdidas territoriales y marítimas como

los cayos de Los Monjes en 1952, así como el significado de la pérdida del mar territorial que circunda a la isla archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, entre otros grandes sucesos nacionales.

Evolución teórica

El marco teórico y la evolución del concepto fronterizo parten de una revisión bibliográfica y conceptual de las principales corrientes de pensamiento que estudian las fronteras, es un análisis *inter alia* entre la historia y la historiografía de la epistemología y la evolución fronteriza. El enfoque teórico se desarrolló a partir de las obras de Friedrich Ratzel, Frederick Jackson Turner, Jean Gottman y Michel Foucher, además de los conceptos más recientes que definen el tema fronterizo¹⁴.

Lo anterior está transversalizado por el concepto del institucionalismo como escuela de pensamiento económico, que cuenta con una perspectiva interdisciplinaria que define elementos teóricos para el andamiaje conceptual del estudio de las fronteras en Colombia. Por estas, entre otras razones, las fronteras de los territorios no son estáticas, rígidas ni inmovibles; son dinámicas, tienen elongaciones a lo largo de su historia y se asemejan con amebas que cambian su configuración en el transcurso del tiempo¹⁵.

Las fronteras tienen distintas configuraciones territoriales. En algunas ocasiones se analizan como bordes, límites, demarcaciones e incluso muros construidos para marcar los territorios. Otros tipos de fronteras son elementos naturales como ríos, lagos, lagunas, montañas, que sirven para delimitar los territorios. La evolución del concepto ha permitido diferentes matices en el mundo, que van desde la integración de bloques continentales como Europa hasta la demarcación de nuevas

14 La historiadora italiana Chiara Vangelista, catedrática y experta en la temática en América Latina, particularmente en Brasil, define los territorios limítrofes como los confines del Estado (Vangelista, 1979, 1993).

15 De acuerdo con Vangelista (1979), el concepto es utilizado por Sergio Boisier del Ilpes, Chile y referenciado igualmente otrora por Friedrich Ratzel.

fronteras supervigiladas como en EE. UU. Frente al significado de los conceptos *borders*, *boundary* y *borderlands*, cabe señalar lo descrito por

autores como Turner (1893, 1987), Baud y Van Schendel (1997) y Sander (2009), sintetizados en la tabla 2.

Tabla 2. Conceptos *boundary*, *border*, *borderland*

No.	Término	Significado	Autor
1	<i>Boundary</i>	Línea divisoria entre pueblos y culturas diferentes, revisión desde la antropología-límite.	Sander (2009, p. 20)
		"The American frontier is sharply distinguished from the European frontier a fortified boundary line running through dense populations".	Turner (1893, p. 2)
2	<i>Border</i>	Dimensión fisiológica de la frontera orgánica y funcional.	Baud y Van Schendel (1997, p. 213-214)
		"The border is a process of social division".	Nail (2016, p. 2)
3	<i>Borderland</i>	Es el ámbito de la frontera que corresponde a las "zonas de transición". Son las regiones contiguas a la frontera que están expuestas de manera significativa a la influencia de la frontera internacional.	Baud y Van Schendel (1997, p. 215-216)
		Áreas fronterizas, dimensión transfronteriza, unidades espaciales cambiantes.	Sander (2009, p. 19-21)
4	<i>The border hertland</i>	Área colindante con la línea divisoria que está siendo dominada por su presencia.	Baud y Van Schendel (1997 p. 221-223)
5	<i>The intermediate borderland</i>	La región que siempre siente la influencia (entre moderada y débil) de la frontera.	
6	<i>The outer bonderland</i>	La última región que solo bajo circunstancias específicas siente la influencia de la frontera.	
7	<i>Fuzzy boundaries</i>	Fronteras flexibles.	Sander (2009, p. 34)

Fuente: elaboración propia con base en referencias citadas.

De lo anterior se puede concluir que el significado de *boundary*, *borders* y *borderlands* es diferente; no obstante, todos hacen alusión a los confines de los territorios mencionados por Vangelista (1998, 2018). Mientras que *boundary* corresponde a la división cultural por la línea fronteriza, *border* significa el límite físico entre los territorios y *borderland* hace referencia al área o región contigua al límite territorial fronterizo.

Algunas corrientes de pensamiento señalan que la palabra frontera se comenzó a utilizar en el

siglo XI, otras lo mencionan sobre los siglos XV y XVI, pero su desarrollo más concreto se presentó sobre el siglo XIX con autores como Ratzel, Turner, Gottmann y Foucher, pertenecientes a escuelas de pensamiento europeas y norteamericanas.

La frontera ha servido a lo largo de la historia para evidenciar los límites de los territorios, los confines sobre los cuales tenían poderes los imperios y los mismos conquistadores. Dentro de la literatura que más contribuye al estudio de las fronteras, están las obras de las escuelas

de pensamiento historiográfico fronterizo indicadas anteriormente.

En complemento a lo anterior y frente al significado de los conceptos fronterizos, la tabla 3

reúne lo que plantean Baud y Van Schendel (1997), Sander (2009), Turner (1893, 1987), Foucher (1991, 2016) y Vangelista (1998, 2018).

Tabla 3. Conceptos *frontier*, *frontière*, frontera y confín

No.	Término	Significado	Autor
1	Frontier	Expansión territorial de naciones o civilizaciones hacia áreas "vacías".	Baud y Van Schendel (1997, p. 213)
		Proceso de colonización de áreas desiertas.	Sander, (2009, p. 19-20)
		<i>The frontier is the outer edge of the wave.</i>	Turner (1893, p. 2)
	Frontier	<i>Les frontières d'un État devaient correspondre à celles d'une Nation, d'une langue et d'une culture.</i>	Foucher (1991, p. 97)
2	Frontière	La frontera es una discontinuidad geopolítica.	Foucher (1991, p. 12)
3	Frontera	«Dyades», <i>expression proposée par Foucher «pour désigner une frontière commune à deux Etats contigus».</i>	Foucher (1991, p. 15)
		Desde una perspectiva estatal expresa la consolidación territorial del Estado.	Sander (2009, p. 25)
		Áreas fronterizas, dimensión transfronteriza y unidades espaciales cambiantes.	Sander (2009, p. 19, 21)
4	Confín	"La construcción de los confines fue un proceso dinámico en el cual tuvieron importancia por lo menos cuatro variables: las reivindicaciones basadas en la división administrativa colonial; la fuerza militar de las partes en causa; la diplomacia; el principio del <i>Uti Possidetis</i> ".	Vangelista (2018)

Fuente: elaboración propia con base en referencias citadas.

Con lo anterior, la diferencia entre *boundary*, *border*, *borderland* y *frontier*, *frontière*, *frontera*, *confín* es clara. El confín de los territorios estudia el área desde el punto de vista geográfico, mientras que las fronteras o límites se utilizan en un sentido geopolítico.

Según Turner (1893, 1987), para los EE. UU. la frontera fue más un proceso de colonización, de expansión del territorio desde el Este hacia el Oeste, que implicó la conquista de territorios otrora vírgenes y poblados por aborígenes que

fueron cediendo, o fueron extinguidos, ante la expansión civilizatoria de los nuevos colonos.

Para comprender y profundizar la evolución del concepto entre distintos territorios en el mundo, es necesario analizar los fundamentos y las nociones desarrolladas por los cuatro autores mencionados: Friedrich Ratzel (alemán), Frederick Jackson Turner (norteamericano), Jean Gottmann (francés), todos del siglo XIX, y más recientemente Michel Foucher (francés), del siglo XX, quienes son conocidos por conceptualizar y aportar elementos teóricos para

la construcción de la temática en la historia y la geografía¹⁶.

La palabra frontera sirvió para delimitar los territorios entre quienes los gobernaban. De acuerdo con información historiográfica, el concepto fue un desarrollo de la geopolítica moderna y ha tenido diferentes significados, a veces como línea divisoria (*boundary*), otras como límite territorial (*border*), como borde y más recientemente como zona o región fronteriza (*borderland*).

En palabras de Vangelista (1979):

La frontera que se está estableciendo en estas conexiones múltiples no es simplemente una línea de demarcación geográfica, política o étnica, sino una zona territorialmente móvil cuyo movimiento está dado por el progreso de los procesos de población y la creación de un sistema relativamente productivo uniforme en toda la zona poblada. El límite considerado en estos términos existe hasta que cumple la función de no delimitar y cerrar el territorio, sino de acceder a un espacio abierto y disponible. (p. 77, traducción propia)

De acuerdo con la tesis de Turner (1893, 1987), la frontera se construyó entre los siglos XVII y XIX y evolucionó hacia la conquista por la necesidad de nuevos territorios para el desarrollo del país. Lo anterior lo corrobora Vangelista (1993, p. 62) a partir de tres momentos fundamentales: la conquista del territorio, el poblamiento de los nuevos territorios conquistados y la creación de un sistema de relaciones productivas que impulsaron el desarrollo territorial.

Las fronteras en las antiguas colonias españolas en América siguieron el principio del *Uti Possidetis Iuris* (del latín, “como poseéis de

acuerdo con el derecho, así poseeréis”); *sensu contrario* Brasil, colonia del Imperio luso que tenía el principio del *Uti Possidetis de Facto*, que supone la posesión material del territorio a partir de los *Bandeirantes*. En Europa las fronteras se definieron *expofeso* mediante guerras. Por más de mil años el territorio europeo estuvo en constante movimiento; diferentes pueblos, grupos y etnias se desplazaban entre los territorios y se enfrentaron casi siempre por las tierras que dominaban unos y otros¹⁷.

La evolución del concepto fronterizo se ha robustecido en el tiempo: se pasó de hablar de línea geográfica y límite fronterizo a zona o región fronteriza (*borderland*), que involucra no solo la concepción política e institucional de los territorios¹⁸, sino que incluye la participación de los diferentes actores que hacen parte del territorio fronterizo. Las fronteras no son territorios fijos ni estáticos, son territorios vivos, dinámicos, permeables, que requieren el involucramiento institucional y poblacional para mejorar las condiciones económicas y sociales de sus pobladores.

Constitución del Estado

La configuración del Estado se puede entender a partir de tres elementos combinados: las instituciones y las fronteras, las constituciones políticas y los tratados diplomáticos, y la seguridad y soberanía de los confines territoriales.

La revisión histórica de los tiempos previos a la conformación de la República (1808-1830), así como un análisis historiográfico sobre la disolución de la Gran Colombia (1829-1831) y sus implicaciones sobre el país, muestran que los años previos a 1808 hasta 1819 fueron de altísima

16 Además de los autores seleccionados, se revisaron corrientes historiográficas y autores como Harlan Koff, Hilleel David Soifer, Thomas Nail, Douglass North, Leslie Bethell, Magdalena Naum, entre otros.

17 Tal es el caso de bárbaros, galos, sajones, anglos, ostrogodos, celtas, visigodos, vándalos, francos, germanos, romanos, hunos, etc.

18 A lo largo de la historia, cientos de teóricos han conceptualizado sobre el tema. Por ejemplo, en 1885 Ratzel introdujo el concepto fronterizo al análisis geopolítico; en 1893 Turner innovó la visión fronteriza, particularmente para EE. UU.; Gottmann introdujo temas culturales, sociales, poblacionales y fenómenos que circundan los territorios fronterizos; y Michel Foucher aportó un excelso análisis a finales del siglo XX y principios del XXI.

convulsión y desasosiego en el Nuevo Reino de Granada. Se estaba definiendo la independencia del territorio nacional del Reino de España y, con ello, la conformación del Estado soberano y gobernado por sus propios habitantes.

Lo anterior fue el resultado de la situación política de los territorios y consecuencia del escenario político internacional, particularmente el europeo, donde Napoleón Bonaparte invadió España y tomó el control de prácticamente toda Europa, debilitando con ello al Reino de España y su poder sobre las colonias en América¹⁹.

Las guerras independentistas iniciaron en 1808 y concluyeron en 1819 (Patiño, 2010); no obstante, entre 1815 y 1819 España quiso reconquistar el territorio neogranadino con la campaña de Pablo Morillo quien, a sangre y fuego, intentó recuperar el territorio para que siguiera bajo el dominio español²⁰.

Los confines territoriales no fueron protagonistas en estos enfrentamientos por varias razones, una de ellas era la distancia con los centros de poder político donde se definían las grandes decisiones para todo el territorio neogranadino. Sin embargo, estas áreas sirvieron para el tránsito de soldados y campesinos entre los territorios adyacentes, quienes apoyaron las independencias de la Corona española.

Durante el siglo XIX, particularmente desde 1830 y de manera importante hacia mediados y finales del siglo, el proceso de construcción del Estado colombiano fue determinante para la definición del territorio por gobernar y, con ello, la determinación de las fronteras territoriales del país²¹.

Constituciones políticas

Las constituciones políticas para el periodo 1831 a 1886 y desde 1886 hasta la Carta de 1991 permiten estudiar la evolución del tema fronterizo, encontrando que, en general, la mayoría de las

cartas políticas desconocieron las fronteras del país, tanto las terrestres como las marítimas.

Las constituciones territoriales de Socorro (1810), Cundinamarca (1811), de la Confederación (1811), Tunja (1811) y Antioquia (1812) fueron las primeras constituciones y se denominan como las de la independencia. El tema fronterizo no se encuentra en ninguna de ellas. Posteriormente, en las constituciones de la Gran Colombia, iniciando por la de Villa del Rosario (1821); de la Gran Colombia (1830); y las constituciones de la Nueva Granada de 1831, 1832, 1843 y 1853, aparecen los primeros acercamientos al tema fronterizo, particularmente en temas relacionados con el servicio y el comercio exterior, además de las fuerzas militares que resguardaban el naciente territorio nacional.

Posteriormente surgieron las constituciones federales: la de la Confederación granadina (1858), la del Pacto de Unión (1861) y la de los Estados Unidos de Colombia (1863), considerada como una de las mejores cartas políticas que tuvo el país, pero que igualmente resultó muy avanzada e inaplicable para la época. Finalmente se instituyó la Carta Política de 1886 que centralizó al país y quitó fuerza a los incipientes poderes territoriales y con ello a los espacios fronterizos. Dicha Carta estuvo vigente hasta la promulgación de la actual Constitución Política de 1991.

El análisis de todas las constituciones políticas permite concluir que la temática fronteriza nunca tuvo un lugar preponderante entre los temas fundamentales de la norma de normas, únicamente se mencionaban temas limítrofes y en menor medida las relaciones internacionales. Solo hasta la Constitución de 1991 el tema fronterizo tuvo una mayor relevancia y desarrollo; no obstante, las brechas económicas, sociales, políticas e institucionales de las fronteras con el resto del país son tan grandes que aún es difícil lograr convergencia hacia el desarrollo.

19 Al respecto, véase la investigación de Leslie Bethell, *Historia de América Latina*, (1990, p. 40).

20 Una excelente narración sobre el tema se encuentra en Vela Orbegozo (2010, 2015).

21 Un importante aporte en este sentido se encuentra en Vela Orbegozo (2010, 2015).

La definición del Estado en América Latina y en particular en Colombia durante los siglos XIX y XX tuvo largos periodos de confrontación, primero externa con España y luego interna entre los territorios que no permitieron afianzar en corto tiempo la institucionalidad (Patiño, 2010). La constitución política de un país es el instrumento legal más importante que estructura la base gubernamental y el Estado. En este sentido y teniendo en cuenta que uno de los insumos fundamentales para esta investigación son las constituciones políticas de Colombia, se revisaron las dieciséis cartas políticas correspondientes al periodo 1810-1991. En cada una se analizó la información relacionada con el tema fronterizo, los límites territoriales, la soberanía y la defensa.

Tratados fronterizos

La definición territorial de las fronteras terrestres y marítimas en Colombia se realizó a partir de tratados limítrofes firmados con los países vecinos. La diplomacia colombiana, a diferencia de la diplomacia norteamericana y europea, jugó un papel pasivo en las relaciones internacionales con países de otros continentes y se limitó a establecer negociaciones con sus pares de países vecinos, sobre los límites territoriales y la búsqueda de acuerdos bilaterales a favor del desarrollo económico, social, ambiental, cultural e institucional (Kissinger, 2017),

Para el caso de los tratados bilaterales con las fronteras terrestres se cuenta con la siguiente información: el primer tratado bilateral se firmó con Perú en 1870; los siguientes países con los que se firmaron tratados fueron Venezuela en 1881, Ecuador en 1895, Brasil en 1907 y Panamá en 1924. Los tratados firmados con

los anteriores países se extienden hasta el presente e impactan temas de seguridad, soberanía e incontables temas relacionados con las fronteras terrestres y marítimas. Cabe resaltar que Panamá es el último país fronterizo con el cual se firmó un tratado de límites, principalmente porque la separación de dicho territorio no se reconoció sino hasta abril de 1921 con la ratificación del *Tratado Thompson-Urrutia*.

Hasta el 2016, Colombia había firmado 366 tratados bilaterales con sus homólogos fronterizos terrestres (Venezuela, Brasil, Perú, Ecuador y Panamá). Del mismo modo, se firmaron hasta el mismo año 80 tratados bilaterales con sus países fronterizos marítimos (Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Jamaica, Haití y República Dominicana), además de los que tienen la doble condición de ser terrestres y marítimos (Ecuador, Panamá y Venezuela).

Del anterior listado y en particular para las fronteras terrestres, 30 tratados (9%) tienen relación directa con el tema limítrofe y fronterizo y los restantes 336 (91%) con temas varios como cooperación comercial, seguridad, salud, educación, valijas diplomáticas, etc.²². Estos porcentajes reflejan el verdadero asunto de los tratados y la sensibilidad con la que se negociaron.

También se puede observar que los países con los que Colombia tiene mayor número de tratados relacionados con las delimitaciones fronterizas son Venezuela (12 de 72), Ecuador (10 de 95), Panamá (3 de 27), Brasil (3 de 106) y Perú (2 de 66). Lo anterior evidencia la importancia que han tenido estas fronteras en términos relativos para el país. Además, significa que la delimitación de las fronteras tanto con Venezuela como con Ecuador, 12 y 10 tratados respectivamente, tuvieron mayor trabajo que con los demás países.

22 Acuerdos sede, asuntos electorales, cooperación internacional, derecho mar, adhesión a organismos internacionales, asuntos migratorios, cooperación judicial internacional, derecho internacional humanitario, aduanas, asuntos militares y de policía, corrupción, control fiscal, derecho internacional privado, agricultura y pesca, comercio internacional para el desarrollo, cortes y tribunales internacionales de justicia, derecho penal, extradición, amistad, convenciones de Viena, derecho de los tratados, derechos humanos, desarmes, armas, materiales nucleares, nacionalidad, salud pública, tecnologías de la información y comunicaciones, discapacidad, privilegios e inmunidades, seguridad social, trabajo, educación, cultura, arte, propiedad intelectual, seguridad y terrorismo internacional, tráfico de drogas, medio ambiente, refugio y asilo político, tráfico de personas, minorías, repatriación, soluciones pacíficas de controversias, transporte, traslado de presos, tributos, impuestos, tasas y contribuciones, turismo y visas.

Cesiones territoriales fronterizas

Las pérdidas o cesiones territoriales fronterizas del país para el lapso comprendido entre los años 1830 y 2012 confronta las tesis que argumentan lo contrario, particularmente desde la posición gubernamental o quienes fueron protagonistas de primera línea en la Cancillería colombiana como Julio Londoño Paredes (1973, 1975, 2015, 2017), Diego Uribe Vargas (2001) y Camilo Reyes Rodríguez, todos exministros de relaciones exteriores.

El Virreinato de la Nueva Granada o Virreinato del Nuevo Reino de Granada se erigió como entidad territorial, perteneciente al Imperio español del rey Felipe V, mediante Orden Real o Cédula Real del 27 de mayo de 1717²³, uniendo la Real Audiencia de Quito²⁴, la Capitanía General de Venezuela y la Real Audiencia de Santa Fe (lo que hoy es Panamá, Colombia, Ecuador y Venezuela)²⁵. Adicional a este Virreinato, estaban el Virreinato de Nueva España, conformado por México y Centro América; el Virreinato de Perú, formado por Perú y Chile; y el Virreinato del Río de la Plata, que lo conformaban Argentina, Paraguay, Uruguay y Bolivia.

El Virreinato del Nuevo Reino de Granada tuvo tres periodos de vigencia: primero, entre 1717 y 1723, cuando por problemas económicos el Imperio español decide disolverlo; luego fue reinstaurado en 1740²⁶, hasta 1810 cuando comenzaron las gestas independentistas en América; y, finalmente, fue erigido de nuevo por el rey Fernando VII en 1816, hasta 1822

cuando definitivamente las independencias en América lograron su cometido de ser gobernados por autoridades propias.

Frontera con Venezuela

Según Julio Londoño (1975, 2017), antes de la campaña libertadora, tanto la Nueva Granada como la Capitanía General de Venezuela habían acordado que el fundamento legal del deslinde territorial sería el *Uti Possidetis Iuris* de 1810. En efecto, así sucedió, por lo cual dividieron la frontera en seis tramos: el sector de la Guajira, el sector de las serranías de Perijá y Motilonos y Norte de Santander, el sector de San Faustino, el sector del río Táchira y el páramo de Tamá, el sector Arauca-Meta y el sector del río Orinoco y río Negro²⁷.

El primero de los sectores delimitado fue el de la Guajira y fue uno de los más ampliamente discutidos por las delegaciones de ambos países. La particularidad en la Guajira era que delimitaba territorios pertenecientes al Virreinato de La Nueva Granada y a la Capitanía General de Venezuela. Fue entonces cuando el Laudo Español, después de más de diez años de estudio, más de 15 000 folios analizados y cerca de 300 mapas revisados, además de consultar a las comunidades *in situ*, señaló que el límite en la Guajira debía partir del mogote de Los Frailes. El mogote de los Frailes nunca sería identificado por la comisión demarcadora aceptada por ambos países, por lo cual acordaron que el sitio Castilletes sería el inicio de la frontera común

23 La Cédula Real era una orden emitida por el rey de España, y fue característica del periodo entre los siglos xv al xix, mediante la cual el monarca dictaba su orden para ser cumplida por los territorios gobernados.

24 “La Capitanía General de Quito se organizó en 1563 como parte del Virreinato del Perú y desde aquel entonces abarcó importantes territorios, los cuales comprendían, entre otros, la ciudad de Popayán en la parte sur de la actual Colombia. Desde 1739, la Capitanía General de Quito pasó a formar parte del recién creado Virreinato de la Nueva Granada” (Olano, 2017).

25 El ordenamiento territorial que el Imperio español había definido para los nuevos territorios tenía tres categorías: los virreinos, las audiencias y las capitanías generales.

26 “La suspensión del Virreinato generó gravísimos problemas [...]. La penetración de los portugueses al sureste y el incremento del contrabando en el norte por holandeses e ingleses alarmaron a la población” (Londoño, 2017, p. 3).

27 Al respecto puede revisarse: Venezuela. Límites. Proyecto presentado por el Plenipotenciario de Venezuela (República de Colombia, 1914, p. 336).

terrestre, razón por la cual Venezuela quedó con parte de la península.

El segundo sector analizado en la frontera entre Colombia y Venezuela fue el de la serranía del Perijá y Motilones y el departamento de Norte de Santander. Esta parte fronteriza se divide en dos tramos, la serranía del Perijá y Motilones y el nacimiento del río de Oro y la desembocadura del río Grita en Zulia. “Finalmente, y luego de un debate de muchos años, el tratado de 1941 señaló como límite un curso intermedio que dividía la zona en dos sectores, el mayor de los cuales correspondió sin embargo a Venezuela” (Londoño, 1975, p. 15). De nuevo, lo señalado muestra una segunda pérdida territorial para Colombia, sin que ello demandara una nota diplomática de protesta.

El siguiente tramo de trabajo de la Comisión demarcadora fue en el sector de San Faustino, considerado por Londoño (1975) como uno de los más arduamente discutidos. El territorio incluía al río Táchira al oeste, al río Guarumito al este, la quebrada Don Pedro al sur y a los ríos Zulia y Grita al norte. Su ubicación estratégica se presentaba por la comunicación entre el río Zulia, San José de Cúcuta y San Cristóbal. “Los expertos árbitros suizos después de analizar cuidadosamente hasta qué lugares habían ejercido jurisdicción cada uno de los dos países en la zona, escogieron una línea que promediaba las dos aspiraciones, aunque dejaba un territorio mayor a Venezuela” (Londoño, 1975, p. 32).

El siguiente sector de demarcación fue el comprendido entre el río Táchira y el Páramo de Tamá. La Sentencia Real señalaba la frontera así: “Desde la quebrada Don Pedro en el Táchira, aguas arriba de este río hasta su origen, y de aquí por la serranía Paramo de Tamá, hasta el curso del río Oirá”. Este sector no tuvo ninguna diferencia para la demarcación, ni antes ni después del Laudo Arbitral Español; sin embargo, el proceso de delimitación comprendido en el tramo Sarare-Arauca entregó un vasto territorio colombiano a Venezuela.

El tramo siguiente de demarcación conocido como Arauca-Meta tampoco estuvo exento

de complicaciones en el proceso de delimitación. Londoño (1975) señala que:

Venezuela reconoció desde un principio que la frontera debía seguir por el río Oirá hasta su desembocadura en el Sarare y por este hasta el Arauca (por la laguna del Desparramadero), para pasar posteriormente al Meta y continuar por él hasta el Orinoco. (p. 35)

La comisión suiza, luego de un cuidadoso análisis de los antecedentes geográficos y jurídicos del asunto, resolvió fijar el Apostadero del Meta en la intersección del meridiano de la confluencia de los ríos Apure y del Masparro con el río Meta. El sitio señalado por los suizos, aunque no se ciñó a lo solicitado por Venezuela, sí favoreció ampliamente su pretensión. (p. 36)

En este sentido, se presentó un nuevo episodio de cesión territorial del lado colombiano a favor del venezolano, reconfigurando el territorio nacional en su frontera con el vecino país.

El último sector por delimitar fue en el río Orinoco y río Negro, tramo que se dividió en dos partes: la primera entre el Meta y Maipures y la segunda desde Maipures hasta la Piedra del Cocuy. Aunque las posiciones de ambos países fueron diferentes, prevaleció la colombiana por estar sustentada en la Cédula Real de 1768 y en una carta de septiembre de 1743. Por el contrario, el argumento venezolano era que había ejercido jurisdicción en la margen izquierda del río Orinoco con una misión católica, pero prevaleció para este caso el *Uti Possidetis Iuris* de 1810.

Para finalizar este breve análisis de la frontera colombo-venezolana, se transcribe el siguiente texto de Julio Londoño Paredes (1975):

Largo fue el proceso de delimitación de la frontera con Venezuela. Durante su desarrollo fue necesario acudir a dos árbitros y a un tratado. Podría decirse que Colombia “sacrificó” en aras del entendimiento, territorios en La Guajira (hasta el río Socuy), en el río de Oro (brazo noroeste), en el Arauca (entre el Sarare y el Arauca), en San Faustino (divorcio Faustino Riecito), brazo Casiquiare y Yavita-Pichimín. (p. 42)

Frontera con Brasil

La frontera entre Colombia y Brasil se remonta al descubrimiento de América por parte de los españoles en 1492. En dicha época, se estaban definiendo los territorios que les correspondían a España y Portugal, que también era explorador²⁸. Por esta razón, ambos países acudieron al papa Alejandro VI quien expidió la *Bula Intercaetera* del 4 de mayo de 1493, solo siete meses después de haber llegado Cristóbal Colón a las Antillas, en la que determinó el límite entre ambos reinos para su exploración.

La Bula decía, 100 leguas (500 km) al occidente de las islas de Cabo Verde y Azores. Sin embargo, como la realidad geográfica era diferente de lo establecido en la orden papal, el 7 de junio de 1494 el *Tratado de Tordesillas*, firmado entre los reinos de España y Portugal, reubicó la línea 270 leguas más de lo mencionado inicialmente, es decir, 370 leguas al occidente de las islas de Cabo Verde y Azores.

Al verificar que este nuevo límite tampoco reflejaba la realidad territorial, el 15 de enero de 1750 se firmó un nuevo tratado en Madrid entre España y Portugal, que señalaba la frontera específicamente desde la desembocadura del río Yavarí en el Marañón, hasta la boca más al occidente del río Caquetá y hasta el divorcio de aguas del Orinoco y Amazonas.

Posteriormente, se designó una comisión delimitadora de lo mencionado en el tratado; sin embargo, en 1759, después de la muerte del rey de España Fernando VI, ambos países estuvieron de acuerdo en suspender dichas labores,

así como desconocer el tratado de 1750. No obstante, el 1 de octubre de 1777 se firmó el *Tratado de San Idelfonso* que retomó lo descrito en el tratado de 1750, con un cambio que consistía en que a partir del Caquetá el límite no seguía por el divorcio Orinoco-Amazonas, sino que debería dejar las fundaciones portuguesas siempre y cuando no fueran más allá del Orinoco. El 11 de marzo de 1778 se firmó un nuevo tratado, complementario del anterior, denominado el *Tratado de Pardo*, con el fin de aclarar ciertos puntos del *Tratado de San Idelfonso*.

El 23 de octubre de 1851 Brasil suscribió un tratado de límites, comercio y navegación fluvial con Perú (*Tratado Herrera-Ponte Ribeiro*), reconociendo como límite una línea trazada entre Caquetá y Amazonas, y desconociendo los derechos de Colombia en el territorio. Brasil aprovechó la crisis colombiana, guerras civiles, para no negociar con el país. Hacia 1853 se firmó un tratado de límites y navegación entre Colombia y Brasil, siendo delegados Lorenzo María Lleras por Colombia y Miguel María Lisboa por Brasil, pero que el Congreso colombiano rechazó²⁹. Adicional, el gobierno de los Estados Unidos había advertido que los tratados solo serían válidos si en las negociaciones limítrofes los países quedaban con riberas sobre el río Amazonas.

El 6 de mayo de 1904 la cancillería brasilera firmó un tratado con Ecuador (*Tratado Tobar-Río Branco*), para que se reconociera la línea Apaporis-Tabatinga como límite, al igual que en el tratado con Perú de 1851. Con este tratado Brasil logró desconocer a Colombia los territorios al oriente de la línea Apaporis-Tabatinga

28 El *Tratado de Alcáçova*, también llamado *Paz de Alcázovas*, fue un acuerdo firmado en Portugal, en la Villa de Alcáçovas el 4 de septiembre de 1479, entre los representantes de los reyes Isabel y Fernando de Castilla y Aragón y el rey Alfonso V de Portugal y su hijo Juan, y fue ratificado posteriormente por el rey de Portugal, el 8 de septiembre de 1479, y por los reyes de Castilla y Aragón en Toledo, España, el 6 de marzo de 1480. En dicho tratado se repartieron la exploración del océano Atlántico entre los dos reinos. Posteriormente, firmaron el *Tratado de Tordesillas* el 7 de junio de 1494, que igualmente siguió dividiendo el mundo entre estos dos reinos.

29 Como sucedió en la negociación con Venezuela, Colombia siguió cediendo territorio nacional. Por fortuna, en esta ocasión el Congreso lo evitó:

Se establece una línea desde la desembocadura del Apaporis en el Caquetá, que continúa por el divorcio de aguas entre los ríos Vaupés y Negro, cediendo Colombia parte de los territorios a los que pretendía al occidente de la línea Apaporis-Tabatinga. En uno de los artículos se reconocía además la validez de las líneas pactadas por Brasil con Perú en 1851 y con Venezuela en 1852. El tratado fue rechazado por unanimidad por el Congreso colombiano. (Londoño, 2017, p. 131)

y la diplomacia colombiana no protestó. En 1907 acordó el límite entre la Piedra del Cocuy y la boca del Apaporis en el Caquetá, como lo había sugerido en 1869 su representante en Bogotá. Posteriormente, el 3 de septiembre de 1907, vino el *Protocolo Eneas Martins-Alfredo Vázquez Cobo*, en el cual se separó el arreglo de límites de la línea Tabatinga-Apaporis de la Apaporis-Piedra del Cocuy (República de Colombia, 1914, p. 155; Londoño, 2017, p. 133).

La definición de la frontera entre Colombia y Brasil presentó dificultades de carácter geográfico y político. La distancia entre Bogotá y la Amazonía era grande y los problemas internos en Colombia terminaron por debilitar la negociación y, con ello, el Gobierno cedió en las pretensiones y defensa del territorio. En consecuencia, los brasileros no ganaban el territorio con guerras, sino con invasiones a través de los *Bandeirantes*. Así culminó la delimitación con Brasil, cediendo vastos territorios al oriente de la línea Apaporis-Tabatinga que otrora fueron de Colombia.

Frontera con Perú

La base legal de la frontera inició el 20 de agosto de 1739 al erigirse de nuevo el Virreinato de la Nueva Granada y al asignarle jurisdicción hasta la Audiencia de Quito. Adicionalmente, en 1802 el Soberano expidió una disposición regia en la cual segregaba del Virreinato de Santa Fe y agregaba a la del Perú la Comandancia General de Maynas³⁰, la cual configuraba el territorio entre la margen izquierda del río Yavarí hasta el río Caquetá o Yapurá.

El tratado entre Perú y Brasil de 1851 delimitaba sus territorios por la línea Apaporis-Tabatinga, disponiendo de territorios que correspondían a Colombia. “Sin embargo de nada valieron estos recursos diplomáticos (colombianos) [...]. Estos

hechos significaron la ocupación física por el Brasil de la zona y la irremediable pérdida para Colombia de estos territorios” (Londoño, 1975, p. 44). Esto ratificó inquebrantablemente la pérdida de territorio colombiano en el Amazonas.

El 6 de julio de 1904 se firmó el *Tratado Tovar-Río Branco* entre Ecuador y Brasil, poniendo como límite la línea Apaporis-Tabatinga. De esta forma, el Imperio de Brasil ya tenía el reconocimiento de sus territorios por parte de Perú y Ecuador. El *Tratado Lozano-Salomón* logró su aprobación por parte de Perú y Brasil cuando Colombia retiró sus reservas al tratado de 1851. El tratado entre Ecuador y Brasil no fue ratificado. En 1890 el *Tratado Herrera-García* entre Perú y Ecuador reconoció como su frontera el río Putumayo hasta la desembocadura del río Cabuya. Esta vez Colombia protestó porque estaban reconociéndose límites en territorios colombianos.

A raíz del tratado entre Perú y Brasil de 1851, Colombia decidió tener más presencia en la zona y estableció una intendencia y una aduana en la región. En la zona del Putumayo operaba una firma colombiana de un señor de apellido Larrañaga que habitaba en La Chorrera. En 1903 esta persona murió y entró en la región Julio Cesar Arana a establecer su negocio del caucho. El 6 de mayo de 1904 se estableció entre los dos países un documento sobre el “*modus vivendi*” en la zona de *status-quo* entre los ríos Napo y Caquetá³¹. El 9 de octubre de 1907 Colombia denunció el último “*modus vivendi*” por considerar que la Casa Arana estaba usurpando la región, el territorio y sus habitantes (indígenas de la región). En 1911 una aduana colombiana localizada en la margen derecha del río Caquetá fue atacada por una cuadrilla militar peruana, al mando del teniente coronel Óscar Benavides. Dicho incidente, conocido como el

30 “Si usted lee la Real Orden, la Real Cédula (de 1802), se da cuenta que es una segregación territorial. Perú tenía razón [...]. A mi juicio, objetivamente, la discusión que hubo entre Ecuador, Perú y Colombia se debía a la interpretación de la Real Cédula de 1802, sobre la Provincia de Maynas” (Londoño, 2017, p. 131).

31 El *modus vivendi* fueron unos acuerdos concertados entre Colombia y Perú en los que estipulaban retirar a sus autoridades de las zonas donde ambos países tenían interés con el fin de evitar conflictos e incidentes que complejizaran la situación (Londoño, 2017, p. 83).

de “La Pedrera”, concluyó con la detención de los 47 soldados peruanos en Iquitos.

Entre 1911 y 1922 hubo varios intentos diplomáticos por parte de ambos países para definir los límites, pero ninguno de ellos dio frutos. Entre tanto, en 1916 Colombia firmó el *Tratado Suárez-Muñoz Vernaza* con Ecuador. Lo anterior generó protestas de Perú, que argumentó que Ecuador estaba reconociendo a Colombia territorios que no le correspondían. En 1922 se firmó el *Tratado Salomón-Lozano*, fruto de las gestiones entre Alberto Salomón, ministro de Relaciones Exteriores de Perú y Fabio Lozano Torrijos, diplomático colombiano en Lima, el cual generó grandes disgustos en ambos países. El descontento en Lima fue por considerar que el presidente Augusto Leguía había entregado parte de los territorios peruanos a Colombia y en Bogotá la inconformidad fue por razones similares, que tenían más argumentos ciertos.

A partir de este momento comenzó una serie de incidentes que trajeron grandes y graves consecuencias para los involucrados. El 1 de septiembre de 1932 un grupo de 35 uniformados peruanos se tomó Leticia. La toma generó una guerra entre Colombia y Perú que duró cerca de un año y tuvo consecuencias económicas y pérdida de vidas para ambos países.

La definición de la frontera entre Colombia y Perú tuvo serias implicaciones para ambos países, como una guerra internacional entre los dos. Además, involucró a Brasil y Ecuador y podría decirse que, tanto Colombia como Perú, tuvieron sentimientos de pérdida territorial. No obstante, Colombia fue quien cedió los territorios entre los ríos Putumayo y Amazonas.

Frontera con Ecuador

La definición de la frontera entre Colombia y Ecuador fue otra de las negociaciones complejas que involucró territorios amazónicos donde tenían intereses Perú, Ecuador y Colombia. En esta zona Brasil también había tenido influencia por sus negociaciones otrora con Perú y

Ecuador, perjudicando y desconociendo los territorios colombianos en el Amazonas.

El caso de la frontera con Ecuador fue particular por tres razones: primero, ambos países aspiraban a los mismos territorios; segundo, Ecuador en 1810 hizo parte del Virreinato de la Nueva Granada, por lo cual el *Uti Possidetis* de 1810 no se podía aplicar; y, tercero, Ecuador perteneció a la Gran Colombia entre 1819 y 1830. En 1890 Ecuador y Perú suscribieron un tratado de límites por medio del cual reconocieron como frontera común el río Putumayo hasta la frontera con Brasil. Esto sin tener en cuenta a Colombia. Perú no ratificó dicho documento en su congreso.

Los acuerdos entre Colombia y Ecuador, *Betancourt-Andrade* de 1908 y *Uribe-Peralta* de 1910, no fueron ratificados por Ecuador por considerarlos lesivos a sus intereses. Durante la presidencia en Colombia de José Vicente Concha, cuyo canciller fue Marco Fidel Suárez, se integró un equipo con Antonio José Uribe, Nicolás Esguerra, José María González Valencia, Hernando Holguín y Caro y Carlos Urueta quienes negociaron en 1915 las bases de un tratado definitivo con Alberto Muñoz Vernaza, ministro plenipotenciario de Ecuador.

Dicho tratado fue blanco de críticas por parte de la sociedad en ambos países. En Colombia se dijo que el canciller Marco Fidel Suárez había “feriado” toda la margen septentrional del Maraón y en Ecuador que habían regalado 180000 km² entre Caquetá y la frontera, sin conservar la integridad del territorio (Londoño, 1975, p. 64; 2017, p. 74). Ecuador reconoció unos territorios a Colombia en 1916 en el *Tratado Suárez-Muñoz Vernaza*, los cuales posteriormente Colombia entregó a Perú mediante el *Tratado Salomón-Lozano* de 1922 (Londoño, 2017, p. 73).

La negociación en la frontera sur de Colombia fue un rompecabezas que implicó las negociaciones con los tres países involucrados: Ecuador, Perú y Brasil. En dicha negociación infortunadamente Colombia terminó cediendo grandes y valiosos territorios.

Frontera con Panamá

Panamá se independizó de España el 10 de noviembre de 1821 e hizo parte de la Gran Colombia desde ese año y hasta 1830. En 1826 ya había intentado separarse, pero su propósito no tuvo frutos. Una vez disuelta la Gran Colombia en 1831, se conformó la Nueva Granada y Panamá se unió en 1832. El 18 de noviembre de 1840 Panamá se separó por segunda vez de la Nueva Granada; sin embargo, hacia 1841 ya había retornado de nuevo a ser parte del país. Este episodio se repitió en 1850 y tampoco tuvo éxito.

Con la promulgación de la Carta Política de Rionegro de 1863 se constituyeron los Estados Unidos de Colombia, y Panamá fue uno de los Estados federados del país. Con la Constitución de 1886 Panamá pasó a ser un territorio más, denominado como departamento Istmo. Las políticas centralistas de la Constitución de 1886 y la devastación en la que quedó el país luego de la guerra de los Mil Días, entre 1899 y 1902, fueron el detonante para la separación definitiva de Panamá el 3 de noviembre de 1903, para lo cual contó con el apoyo de los Estados Unidos de América, en pleno fulgor de su imperialismo. Cabe recordar que países como EE.UU y Francia reconocieron al nuevo país solo a diez días de la separación, mientras que Colombia tardó casi veinte años en hacerlo.

En 1914 se firmó el *Tratado Urrutia-Thompson* que concluyó la penosa delimitación con Panamá. El tratado definió que la línea fronteriza entre ambos países sería la dispuesta en la Ley del 9 de junio de 1855 como lo había sostenido Colombia: desde el Cabo Tiburón hasta el punto equidistante entre Cocalito y Ardita, pasando por los Altos de Aspavé. El *Tratado Vélez-Victoria* del 20 de agosto de 1924 acordó la línea mencionada en 1914. Aunque con Panamá no se cedieron vastos territorios, se perdió el país entero.

Pérdidas marítimas fronterizas³²

De acuerdo con Diego Uribe Vargas (1999, 2003, 2001, p. 1), la acción diplomática realizada en las delimitaciones de las fronteras marítimas permitió duplicar el territorio nacional³³. Esta es la versión de quien fuera ministro de Relaciones Exteriores entre 1978 y 1981, empero, la situación es diferente si se analiza la nota diplomática de Juan Uribe Holguín, canciller entre 1951 y 1953, en la cual se señala que el Gobierno de Colombia no objetó la soberanía de los Estados Unidos de Venezuela sobre el archipiélago de Los Monjes³⁴, o si se recuerda el Fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya del 19 de noviembre de 2012³⁵, donde Colombia perdió el control de cerca de 75 000 km² de mar en el Caribe.

32 En 2015, el excanciller Julio Londoño Paredes publicó un libro sobre la negociación de Colombia en el mar Caribe: *Colombia en el laberinto del Caribe*. En dicha publicación, el excanciller Londoño analiza detenidamente las diferentes controversias entre Colombia y Nicaragua. También incluye una explicación sobre las delimitaciones marítimas con Ecuador, Panamá, Costa Rica, República Dominicana, Haití, Honduras, las negociaciones con Venezuela y el intento de delimitación con Gran Caimán, territorio de ultramar del Reino Unido.

33 En 2001 el excanciller Diego Uribe Vargas publicó un libro con el título: *Mares de Colombia. La acción diplomática que duplicó el territorio nacional*. En dicho libro, no se menciona la nota diplomática de 1952 que entregó Los Monjes a Venezuela, y se reconoce que "Nicaragua ejerce dominio sobre esta costa (Mosquitia) precisamente en razón de lo dispuesto en el Tratado Esguerra-Bárcenas" (Uribe, 2001, p. 24). Es decir, en el canje que hizo Colombia de su territorio en Mosquitia para que Nicaragua no solicitara más soberanía al oriente del meridiano 82.

34 "El gobierno de Colombia declara que no objeta la soberanía de los Estados Unidos de Venezuela sobre el Archipiélago de Los Monjes y que, en consecuencia, no se opone ni tiene reclamación alguna que formular respecto al ejercicio de la misma o de cualquier acto de dominio por parte de ese país sobre el archipiélago en referencia" (Uribe, 1952).

35 Para consultar el fallo: <https://www.icj-cij.org/en/case/124> (acceso junio de 2018).

Fronteras sin delimitar

Venezuela

A la fecha (2022), la frontera marítima entre Colombia y Venezuela no se ha delimitado. Después del *Tratado sobre Demarcación de Fronteras y Navegación de los Ríos Comunes* entre Colombia y Venezuela (López de Mesa-Gil Borges) del 5 de abril de 1941, los dos países procuraron un par de veces delimitar las áreas marinas y submarinas sin llegar a un acuerdo sobre el tema³⁶. Empero, como se vio anteriormente, con la entrega de Los Monjes a Venezuela en 1952 se comenzó a ceder territorio marítimo en el mar Caribe con dicho país.

Gran Caimán

Las Islas Caimán son un territorio de ultramar gobernado por el Reino Unido que, después de la independencia de Jamaica de Inglaterra en 1962, pasó a su control. En 1978, el gobierno colombiano inició negociaciones en Londres para delimitar el territorio marítimo entre las islas Caimán y Serranilla, ante lo cual la oficina de relaciones exteriores inglesa accedió, pero puso como condición para iniciar la negociación que existiera una comunicación escrita formal de los países del Caribe, en la que manifestaran que no había reclamación sobre Serranilla (Londoño, 2015, p. 288).

Lo anterior no sucedió y, además, Honduras incluyó a Serranilla en su Constitución Política de 1982:

Artículo 10. Pertenecen a Honduras los territorios situados en tierra firme dentro de sus límites territoriales, aguas interiores y las islas, islotes y cayos en el Golfo de Fonseca que histórica, geográfica y jurídicamente le corresponden, así como las Islas de la Bahía, las Islas del Cisne (Swan Islands) llamadas también Santanilla o Santillana, Virillos, Seal o foca (o Becerro), Caratasca, Cajones o Hobbies, Mayores de Cabo Falso, Cocorocuma, Palo de Campeche,

Los Bajos Pichones, Media Luna, Gorda y los Bancos Salmedina, providencia, De Coral, Cabo Falso, Rosalinda y Serranilla, y los demás situados en el Atlántico que histórica, geográfica y jurídicamente le corresponden. (Constitución Política de Honduras, Decreto No. 131, 11 de enero 1982, subrayado propio).

Con esta situación, la delimitación entre Colombia, a través de Serranilla, y Reino Unido, con las Islas Caimán, quedó pendiente, al menos por ahora.

La evolución, la formación del Estado y el análisis histórico e historiográfico del fenómeno fronterizo muestran cómo el papel del Estado colombiano y la acción de la diplomacia en las fronteras, para el periodo 1830-2012, permiten identificar no solo las cesiones hechas de territorio, sino la falta de interés de los mandatarios nacionales, de la institucionalidad y de la diplomacia por los confines en Colombia, lo cual explica en buena parte las consecuencias de pérdida territorial fronteriza, terrestre y marítima, que derivan en la reconfiguración territorial en Colombia. Lo anterior, demuestra las razones históricas, políticas, institucionales, diplomáticas y económicas que causaron la disminución del área territorial y marítima de Colombia entre 1830 y 2012.

Conclusiones

El concepto fronterizo ha evolucionado a lo largo de la historia, además el tratamiento del tema depende del lugar geográfico donde se analice. Los europeos tienen una concepción de frontera diferente de los norteamericanos y los latinoamericanos asumieron una noción distinta a ambos. En realidad, no existe una teoría especial de fronteras para América Latina y las lecturas que se realizan sobre ella han sido interpretaciones de las teorías existentes.

Resulta importante diferenciar entre los conceptos que involucran el tema: *limes*, *boundary*, *border*, *borderland*, *frontier*, *frontière*, frontera

36 Hipótesis de Caraballeda (Londoño, 2015, p. 233; 2017, p. 54), entre otras.

y confín. Los anteriores son significados que tienen relación directa con el fenómeno fronterizo; sin embargo, encierran contenidos diferentes.

El *Uti Possidetis Juris* fue un principio que, para el caso colombiano, evitó guerras con los nuevos Estados por conflictos territoriales. A pesar de haber diferencias de interpretación de las normas (órdenes reales, cédulas, etc.) y en algunas ocasiones enfrentamientos, no fueron guerras.

La diplomacia colombiana ha carecido de una visión estratégica para las fronteras territoriales y marítimas, lo cual ha afectado los intereses nacionales en dichos territorios.

Existe una larga controversia histórica sobre la pérdida o no de territorios fronterizos por parte del país. Después de haber estudiado los tratados bilaterales, investigado en diferentes fuentes las demarcaciones limítrofes y corroborado con entrevistas a quienes hicieron parte de la institucionalidad se puede concluir que el país sí perdió territorio, tanto continental como marítimo, lo cual reconfiguró su territorio nacional. Dichas pérdidas no se extraen de la revisión de mapas, se evidencian en las gestiones diplomáticas que tomaron quienes fueron los responsables de la política por parte de Colombia, así como en las decisiones que tomaron los negociadores del país que, sumado al poco interés nacional por las fronteras, reconfiguraron el territorio nacional.

La delimitación de las fronteras territoriales fue un largo proceso que duró 110 años

(entre 1830³⁷ y 1940³⁸). La delimitación de las zonas marítimas comenzó sobre la década de 1970 y concluyó cerca de 25 años después³⁹. Hubo presidentes y cancilleres que, frente a las delimitaciones marítimas, hablaron de duplicación del territorio nacional⁴⁰. Nada más falso que esto. Algunas fronteras marítimas se delimitaron y otras están sin delimitar o quedaron mal hechas y podrían ser objeto de demandas ante la justicia internacional.

Referencias

- Bethell, L. (Ed.). (1990). *Historia de América Latina*. Tomo V. Cambridge: Cambridge University Press.
- Baud, M. y van Schendel. (1997) Toward a comparative history of borderland. *Journal of World History*, 8(2).
- Foucher, M. (1991). *Fronts et frontières, un tour du monde géopolitique*. París: Fayard.
- Foucher, M. (2016). *Le retour des frontières*. París: CNRS Éditions.
- Gómez, H. (2002). *700 000 km² de territorio ha perdido Colombia. Cedimos la "mitad más grande"*. Villavicencio: Editorial Universidad del Meta.
- International Court of Justice. (2018, 2 de febrero). *Maritime delimitation in the Caribbean Sea and the Pacific Ocean (Costa Rica V. Nicaragua). And land boundary in the Northern part of Isla Portillos (Costa Rica V. Nicaragua)*.

37 El 14 diciembre 1833 se había negociado con Venezuela el *Tratado Pombo-Michelena*; sin embargo, este no fue ratificado en el vecino país por lo cual no fue un tratado de límites.

38 Sin embargo, el primer tratado de límites de Colombia con sus vecinos se dio en 1881 con Venezuela, es decir, cincuenta años después de disuelta la Gran Colombia y precisamente con este mismo país en el año 2022 sigue sin definirse la frontera marítima en el mar Caribe. Las fronteras terrestres se definieron entre 1881 y el último tratado se firmó con Venezuela en 1941, es decir, casi sesenta años para la definición de los límites territoriales fronterizos con los cinco países con los que Colombia tiene fronteras terrestres.

39 Las fronteras marítimas se definieron solo al final del siglo xx, más específicamente entre 1975 y 1993, lo cual muestra no solo la falta de interés estratégico de las fronteras terrestres, sino la invisibilización de las fronteras marítimas en el océano Pacífico y en el mar Caribe por cerca de 150 años.

40 Las pérdidas marítimas fronterizas no están en la mente de los colombianos y *contrario sensu* se han escrito libros y se han pronunciado frases como la del presidente López: "recibimos un país y entregamos dos", refiriéndose a la acción diplomática que logró delimitar las zonas marítimas con los países vecinos. No obstante, en la mente de los colombianos no está el canje con Nicaragua en 1928 de la costa Mosquitia para que no reclamara las islas al oriente del meridiano 82; la entrega física de las islas de Los Monjes en 1952 por parte del canciller de la época, Juan Uribe

- General List Nos. 157 and 165. <http://www.icj-cij.org/en>
- Kissinger, H. (2017). *La diplomacia*. Sexta reimpresión. México: Fondo de Cultura Económica.
- Londoño, J. (1973). *Derecho territorial de Colombia*. Bogotá: Imprenta y litografía de las fuerzas militares.
- Londoño, J. (1975). *Cuestiones de límites*. Bogotá: Editorial Retina.
- Londoño, J. (2015). *Colombia en el laberinto del Caribe*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario.
- Londoño, J. (2017). *Episodios sobre la fijación de las fronteras nacionales*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario.
- Olano, A. (2017, 21 de julio). La independencia del Ecuador. *Banrepultural*. <https://bit.ly/3Vzi3xs>
- Patiño, C. (2010). *Guerra y Construcción del Estado en Colombia 1810-2010*. Bogotá: Editorial Universidad Militar Nueva Granada.
- República de Colombia. (1914). *Venezuela. Límites. Proyecto presentado por el Plenipotenciario de Venezuela*. Bogotá.
- República de Honduras (1982). *Constitución de la República de Honduras. Decreto no. 131 del 11 de enero de 1982*. Tegucigalpa: Gaceta no. 23 612.
- Sander, L. (2009). *La frontera norte ecuatoriana ante la influencia del conflicto colombiano, las sorprendentes dimensiones de la dinámica fronteriza entre la provincia de Carchi y el departamento de Nariño*. Quito: Editorial Abya-Yala.
- Turner, F. (1893). The significance of the frontier in American history. *Report of the American Historical Association*, pp. 199-227.
- Turner, F. (1987). El significado de la frontera en la historia americana. *Secuencia*, pp. 187-207.
- Uribe, D. (1973). *Hacia una conciencia marítima*. Bogotá: Ministerio de Defensa Nacional, Comando General de las Fuerzas Militares.
- Uribe, D. (1999). *El Meridiano 82, Frontera marítima entre Colombia y Nicaragua*. Colección Relaciones Internacionales. Bogotá: Editorial Fundación de Bogotá Jorge Tadeo Lozano.
- Uribe, D. (2001). *Mares de Colombia. La acción diplomática que duplicó el territorio nacional*. Bogotá: Editorial Fundación de Bogotá Jorge Tadeo Lozano.
- Uribe, D. (2003). *Los últimos derechos de Colombia en el Canal de Panamá*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Derecho, Ciencias Políticas y Sociales.
- Uribe, J. (1952, 22 de noviembre). *Nota diplomática GM 542 del Canciller de Colombia Juan Uribe Holguín*. Bogotá.
- Valencia, H. (1987). *Cartas de Batalla, una crítica del constitucionalismo colombiano*. Bogotá: Editorial Panamericana.
- Vangelista, C. (1979). *Frontiera*. En *Tranfaglia, Nicola (Diretta), Il mondo contemporaneo*. Enciclopedia di storia e scienze sociali, Storia Dell' America Latina, a cura di Marcello Carmagnani. Volumen VI. Firenze: La Nuova Itali.
- Vangelista, C. (1993). *Los Guaikurú, españoles y portugueses en una región de frontera: Mato Grosso, 1770-1830*. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*, 3 (8).
- Vangelista, C. (1998). *Las relaciones hispano-portuguesas en el norte de Mato Grosso, siglos XVIII-XIX. Años 90, 9*. Porto Alegre.
- Vangelista, C. (2018). *Scatti sugli indios. Ricerche di storia visive*. Roma: Aracne.

Holguín; la pérdida marítima en el mar Caribe y en el océano Pacífico, como consecuencia de la separación de Panamá en 1903; ni tampoco la pérdida de soberanía sobre el golfo de Maracaibo, más conocido como golfo de Venezuela, por la pérdida en la negociación con el vecino país de la franja territorial que le dio una porción territorial en el actual departamento de La Guajira que no le correspondía. Quizá en la mente de los colombianos solo esté la más reciente pérdida de cerca de 75 000 km² con el fallo de la CIJ a favor de Nicaragua en noviembre de 2012 y algo del fallo de la CIJ de abril 21 de 2022.

- Vela, B. (2010). *Contribución al debate sobre la formación del Estado colombiano en el siglo XIX*. Bogotá: Editorial Universidad Externado de Colombia.
- Vela, B. (2015). *Colombia no es una isla. Una contribución al debate sobre la formación del Estado colombiano en el entorno global*. Bogotá: Editorial Universidad Externado de Colombia.
- Wæver, O. (1989). *Security the speech act: Analysing the politics of a word*. [Working Paper no. 1989/19]. Copenhagen: Centre for Peace and Conflict Research.
- Wæver, O. (1995). *Securitization and desecuritization*. New York: Columbia University Press.