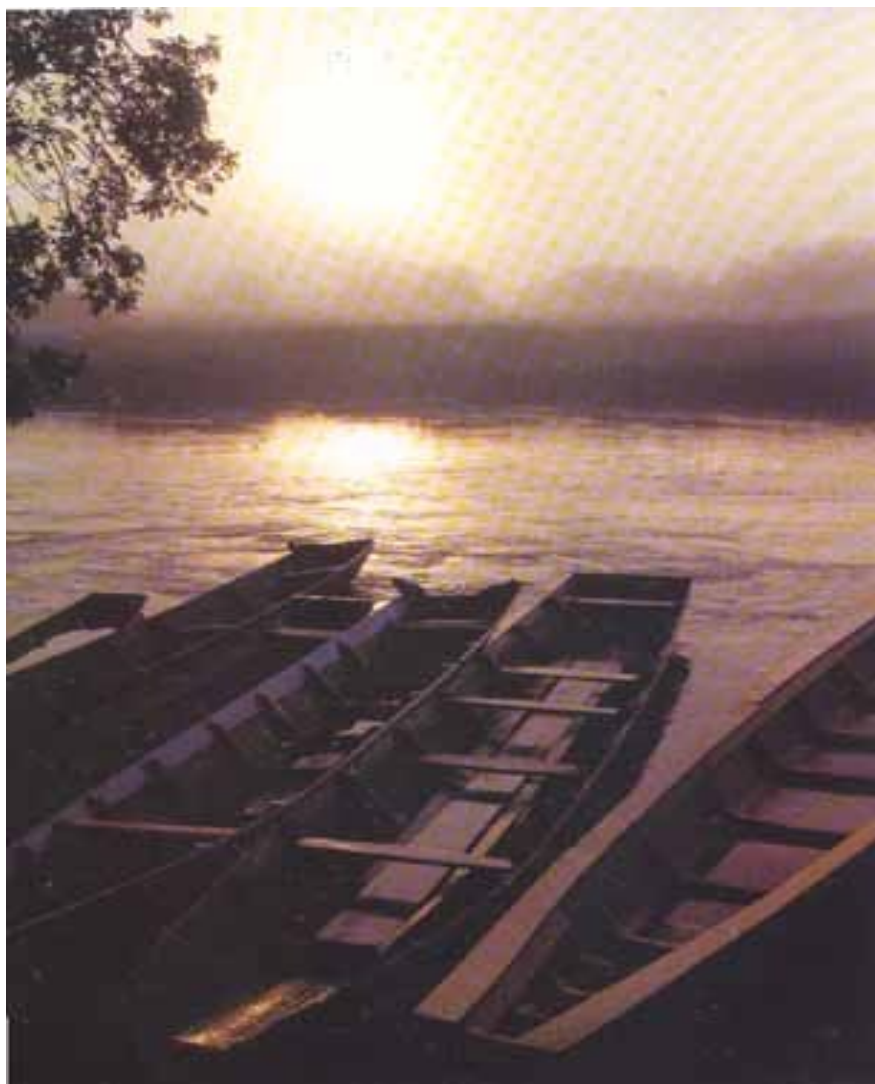


# *RED VIAL Y TRANSFORMACIÓN URBANA HACIA EL FUTURO*

LEONEL PÉREZ B.  
CORPES Orinoquia



Diego Garcés

## **POBLAMIENTO DEL LLANO**

Que entre los indígenas precolombinos del Llano y los Chibchas del altiplano cundiboyacense hubo un intenso intercambio, comercial, lo han venido demostrando los estudios recientes de los historiadores nativos y foráneos. Este se produjo a través de caminos aún existentes, sobre los cuales se transaron mercancías de diversa índole que expresan un grado significativo de complejidad de la estructura económica y social de los aborígenes orinoquenses.

En este escenario, aparecieron los conquistadores españoles que por la fuerza trataron de someterlos, llevarlos a Santa fe y dispersarlos. También hubo esfuerzos por organizarlos en poblaciones como San Martín, San Juan de los Llanos, Medina o La Salina.

Luego, a comienzos del siglo XVII llegaron los jesuitas, unos provenientes de la cordillera, otros del río Orinoco. Su ordenamiento propició un tipo de poblamiento diferente. Sus haciendas se convirtieron en el prototipo de lo que iría a constituir en. Los siglos siguientes la forma de poblamiento más típica de la Orinoquia. Este modelo recuerda las haciendas feudales de donde emergieron los burgos, que más tarde se transformarían en las ciudades de la época moderna.

Desde mediados del siglo XVI los misioneros jesuitas establecieron un modelo de poblamiento basado en haciendas, colegios y formas de mercadeo avanzados para la época. Sus haciendas más importantes fueron las de Caribabare. Tocaría, Cravo y Apiay, localizadas en el piedemonte de lo que hoy son los departamentos de Arauca, Casanare y Meta, respectivamente.

Con el paso de los siglos se dieron otras formas de poblamiento, cuya consolidación demográfica advierte, diferencias regionales en su interior. En el siglo XIX se consolidaron formas distintas de poblamiento en el piedemonte llanero de Arauca, Casanare y Meta, en las colonizaciones del Ariari, el Sarare y Guaviare, la Sierra de la Macarena, así como en Guainía, Vaupés y Vichada:

En los distintos oleajes demográficos la historia del poblamiento llanero avanzó con el afán de controlar y poseer las extensiones de tierra allí existentes: Con el dominio territorial los grupos advenedizos aspiraban a favorecer la expansión de formas económicas tradicionales: latifundios de ganaderías extensivas ante todo.

Los habitantes ancestrales de los bosques y las vegas del piedemonte y de las sabanas fueron desplazados de sus antiguos territorios por lo blancos que llegaron a poseer y explotar tierras. Más tarde las diferentes guerras de independencia y las guerras civiles motivaron la emigración de la población "blanca" e indígena. Los ganaderos de Arauca, Casanare y Meta ayer como hoy, se enfrentaron a los indígenas (Guahibós y Tunebos, entre otros), buscando desplazarlos a través de medios casi nunca pacíficos.

El poblamiento de la Orinoquia estuvo cruzado y delimitado por diferentes conflictos interétnicos que en últimas determinan la posesión y el uso de las tierras,. Esto puede verse reflejado en la percepción del llanero actual y del colono hacia el indígena. La actitud de los primeros hacia los "indígenas suele ser de menosprecio; hasta hace poco tiempo muchos los consideraban "irracionales" o sub-humanos.

El Estado ha tratado de reglamentar en los últimos años la adjudicación de resguardos y reservas para los grupos indígenas. Sin embargo,. la tarea no ha sido fácil y algunas reservas todavía tienen en su interior colonos que se niegan a abandonarlas. Los conflictos interétnicos continúan entre los actuales habitantes del Llano, aunque ya no tienen la frecuencia y las manifestaciones tan brutales de antaño.

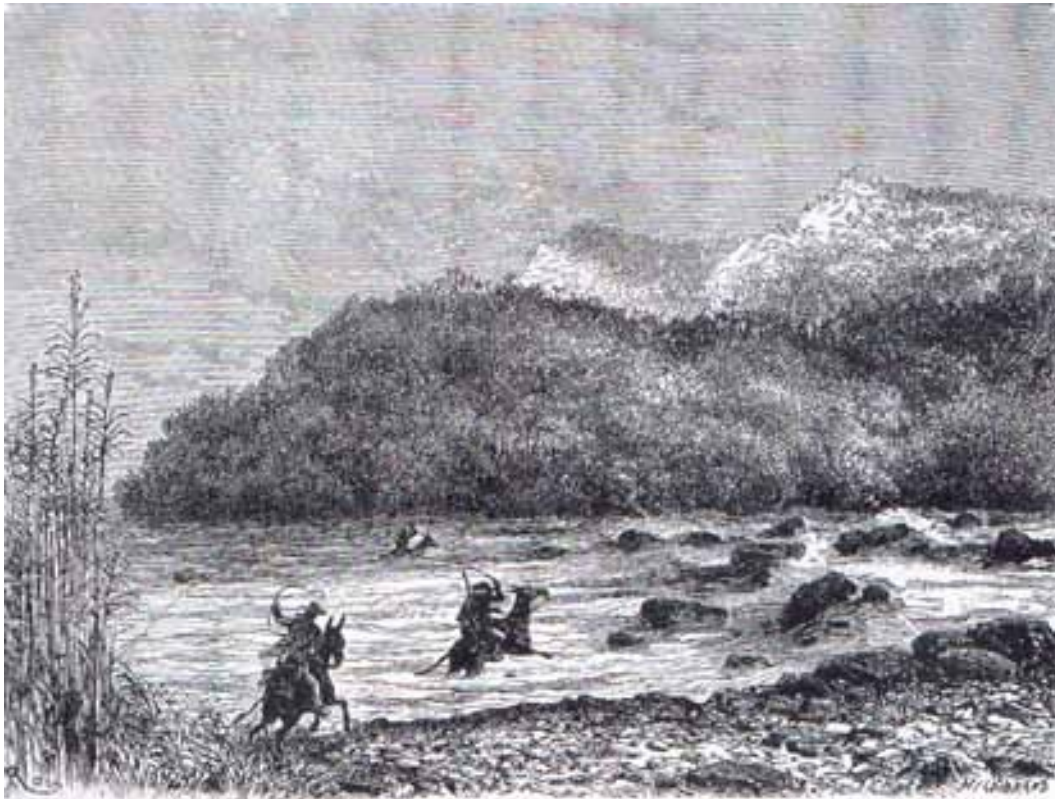
De todos modos, la tecnificación de la ganadería y la explotación petrolífera reciente han valorizado la tierra, lo cual ha contribuido a exacerbar la competencia por los espacios territoriales existentes. Puede decirse que el conflicto está vivo y continuará mientras no haya allí verdadera reforma agraria y más eficiente presencia estatal.

## **CRECIMIENTO POBLACIONAL EN COLOMBIA Y LA ORINOQUIA**

Mientras en Colombia la tasa de crecimiento poblacional ha decrecido de 3,5 en 1950 a 1,9 por ciento en los años 90, en la Orinoquia esta tendencia se ve compensada por los flujos migratorios que impulsan un crecimiento alto respecto de otras regiones <sup>1</sup>. Aquí, el crecimiento supera el 5 por ciento. En 1973 la región albergaba el 1,5 por ciento de la población nacional; en 1985 el 2,7 por ciento y en 1993 el 3,4. Todo indica que la Orinoquia tendrá más del 10 por ciento de la población colombiana antes del año 2020.

Las colonizaciones del Llano (campesina espontánea, de frontera y la armada), provenientes de los departamentos de Boyacá, Tolima, Cundinamarca, Santánder y Huila, se iniciaron hacia el piedemonte llanero, primero, y hacia la altillanura y la región selvática del sur, después <sup>2</sup>. Diversos factores de índole económica, social y cultural han generado un elevado índice de migración desde diversos sitios del interior del país hacia los Llanos Orientales, lo que ha llevado a un gran crecimiento de las ciudades y poblados, especialmente del piedemonte llanero. <sup>3</sup>

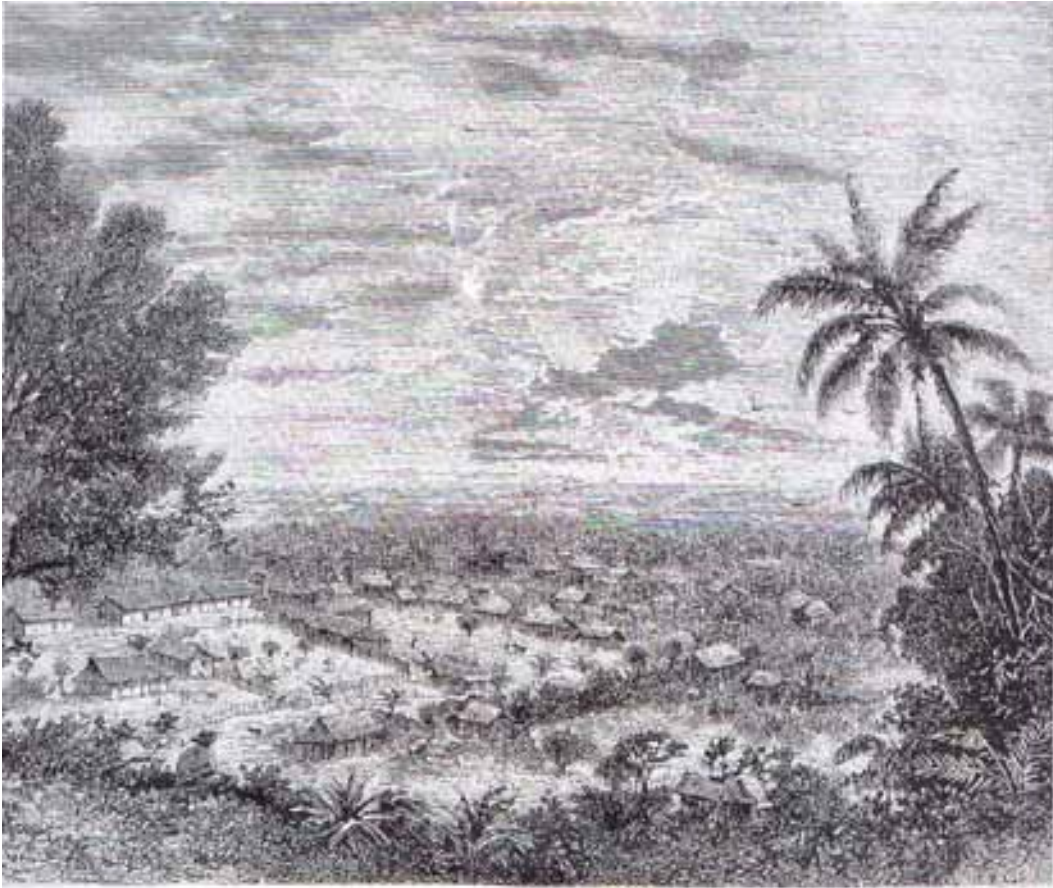
El piedemonte llanero ha sido el área por excelencia para el asentamiento colonizador. Esta subregión está situada en un corredor que se localiza entre la Cordillera Oriental y de 20 a 40 kilómetros al este de la misma. Según estudios de FAO y el IGAC, la extensión de este corredor es de 653.755 hectáreas <sup>4</sup>. En el piedemonte llanero se encuentra el ochenta por ciento de la población de la Orinoquia. Dentro de las diez ciudades más pobladas están: Villavicencio, Yopal, Acacías, Granada, Iame, San Juan de Arama, San Martín y Saravena.



Paso del río Guaviare, hace 100 años

El colono de la Orinoquia -antes campesino de los Andes-, aparece en los años 50 a raíz de los programas de pacificación y reforma agraria. En el piedemonte araucano y casanareño el colono se dedicó a la agricultura tradicional deviniendo luego en pequeño ganadero intensivo. La colonización campesina que se concentra en torno a la Sierra de la Macarena, el Cañón del Duda y la cuenca del Ariari-Guejar, después de los años 70 ha venido dependiendo principalmente de los cultivos ilícitos. Las recientes colonizaciones del Vichada y el Guaviare, connotan varias actividades económicas: coca, ganadería, turismo, forestación y comercio, en un territorio donde aún la presencia del Estado es precaria. En esta región, por ejemplo, son muy pocos los cultivadores que acreditan propiedad de la tierra.

En los próximos cincuenta años, la región del piedemonte llanero seguirá experimentando cambios tecnológicos y sociales que están en la base del crecimiento urbano. El mejoramiento de las vías de comunicación y los servicios públicos, intensificarán esta tendencia. El riesgo que se debe evitar es que este auge no sea planificado, pues la experiencia ha mostrado que en las zonas de súbito crecimiento, el desarrollo urbano ha adolecido de bienestar, social y economías autosustentables. Las bonanzas muchas veces dejan secuelas amargas de improvisación y derrocho.



Villavicencio y los Llanos. Lámina de Riou

1 Corpes Orinoquia. Orinoquia hacia el siglo XXI. S.L., S.E., 1994.

2 Corpes Orinoquia. Pp. Cit. P. 30.

3 "Algunos aspectos urbanos de los Llanos Orientales" en: Economía Colombiana. No. 105. Máyo.junio 1974. (:67.72).

4 Leonel Pérez Barefio, "Subregiones y estudios de carácter socio-económico en la Orinoquia colombiana" : Memorias del Encuentro Nacional de Investigadores sobre la Orinoquia. ICFES, Santa fe de Bogotá, 1983. Ps. 178-179.



Lanchones del Meta y el Orinoco. Foto: Diego Garcés

En la reestructuración y modificación del espacio urbano se debe recordar que éste es un fenómeno social y cualquier cambio espacial urbanístico debe servir de “puente entre el funcionamiento global de la ciudad y la operación particular de cada uno de sus elementos”.<sup>15</sup> Por esta, al planificar las ciudades del siglo XXI, se deben centrar los esfuerzos en mejorar las condiciones de vida de las ciudades intermedias dotándolas de infraestructuras sociales, económicas y políticas que coadyuven a mitigar la migración hacia las grandes ciudades.

En los últimos años los gobiernos locales han ganado una mayor autonomía política y administrativa. Dentro de sus competencias están la reglamentación y control del ordenamiento urbano, del ambiente y la planeación territorial. El reto de los próximos años requiere equipos de especialistas que adelanten los estudios de proyección del poblamiento urbano del piedemonte llanero para el siglo XXI.

## **LOS ACCESOS ANDINOS**

El poblamiento orinoquense ha crecido en buena medida sobre la base del avance en la construcción y mejoramiento de carreteras para conectar su mercado con los centros de consumo de las regiones andinas vecinas. Se destacan seis accesos andinos, por los que diariamente pasan más de diez mil vehículos en ambas direcciones. De norte a sur, estos son:

	Total Km	Km Pav.	Km Pav.	sin
1. Pamplona-Saravena	170	25	145	
2. Socha-Sácama-Tame (Ruta Libertadores)	181	62	119	
3. Sogamoso-Aguazul-Yopal	124	100	24	
4. Chocontá-Guateque-Sabanalarga (Alternativa al Llano)	130	46	84	
5. Bogotá-Villavicencio	92	92	0	
6. Colombia-Urbe	112	0	112	



Carretera en construcción que va hacia La Macarena, Meta. Foto, :  
Femando Urbina

Podría desarrollarse la variante Sogamoso Labranzagranide -El Morro-Yopal, que reduce en un treinta por ciento la ruta por Aguazul.

Se observa que entre los accesos andinos al piedemonte llanero, se tiene un 40 por ciento pavimentado y un 60 por ciento sin pavimentar, sobresaliendo por su mayor consolidación las rutas Villavicencio-Bogotá y Sogamoso-Aguazul-Yopal y por su atraso las carreteras Colombia-Urbe y Pamplona-Saravena. En lugar intermedio están las vías Alternativa al Llano y Ruta de Los Libertadores, cuyos tramos pavimentados llegan al 30 y 35 por ciento, respectivamente.

#### La vía Pamplona-Saravena

El acceso Pamplona-Saravena tiene una longitud de 170 km, de los cuales están pavimentados 25. El Instituto Nacional de Vías hace inversiones importantes en los 76 km comprendidos entre Pamplona y Alto de Santa Inés. Su trazado preliminar es bastante precario a nivel de afirmado; su mantenimiento y adecuación son escasos. La vía une a las poblaciones de Samoré, Gibraltar, San Bernardo de Bata y Cubará.

#### La vía Socha-Sácama-Tame

El acceso Socha-Sácama-Tame es un trayecto de la Ruta de los Libertadores, con una longitud de 181 km de los cuales están pavimentados 4 km en el tramo Sácama-La Cabuya y 57 km entre La Cabuya y TAME. En 1997, el Fondo Nacional de Regalías, Findeter y el Corpes Orinoquia invirtieron 2.500 millones de pesos en algunas obras de arte y colocación de material de afirmado en tramos críticos de la vía. El Corpes Orinoquia, con el apoyo del Corpes Centro Oriente y la Gobernación de Boyacá, elabora los estudios y diseños para la construcción de una vía moderna de importancia binacional. Para la culminación de esta vía se requiere su inclusión dentro del programa de expansión de la red nacional, lo cual ya ha sido aprobado por el Invías y se halla en estudio por parte del DNP y el Conpes.

#### La vía Sogamoso-Aguazul-Yopal

Esta vía tiene una longitud de 124 km. El último trayecto por pavimentar, Crucero-Corinto-río Unete de 24 km está siendo asfaltado por el Instituto Nacional de Vías, que está invirtiendo 8.489 millones de pesos. Se espera culminar la pavimentación a mediados de 1998.

#### La vía Chocontá-Guateque-Sabanalarga (Alternativa al Llano)

El acceso Chocontá-Guateque-Sabanalarga, de 130 km, considerado como vía alternativa para el tránsito Bogotá-Villavicencio, es una carretera de primer orden que sirve al sur de Boyacá, Casanare y al Oriente de Cundinamarca, además de que en su trayecto se encuentra la represa de Chivor. Esta vía, atendida por el Instituto Nacional de Vías, tiene previstas inversiones entre 1997 y 1998 por valor de 3.214 millones de pesos para su recuperación y pavimentación además de las inversiones de la Empresa de Energía de Bogotá e Isagen por un valor de 1.350 millones de pesos.

### La vía Bogotá-Villavicencio

El acceso Bogotá-Villavicencio, antaño de 110km, tiene hoy una longitud de 97 km. Con la construcción de los dos túneles a la salida de Bogotá y a la entrada a Villavicencio, la distancia se reducirá a 92 km. Actualmente el Instituto Nacional de Vías realiza su readecuación a un costo de 93,8 millones de dólares.

Los trabajos están divididos en tres tramos, comprendidos entre el km 0 y el km 55 que construye Coviandes S.A. mediante un contrato de concesión durante 16 años; del km 55 al km 87,5 lo construyó Andrade Gutiérrez S.A., mediante un contrato directo del Instituto Nacional de Vías (esta firma fue cambiada en abril de 1997); del km 87,5 a la intersección con la vía a Acacías en Villavicencio, construye Recchi G.L.E de Italia, mediante un contrato directo del Instituto Nacional de Vías.

Se espera que antes de diciembre de 1999, la vía de 92 kmsin incluir aún los dos túneles haya sido culminada satisfactoriamente. De ser así, se reducirá el tiempo de transporte terrestre a la mitad, de tres horas a 90 minutos, entre Bogotá y Villavicencio.

### La vía Colombia-Uribe

El acceso Colombia-Uribe tiene una longitud de 112 km, de los cuales 40 están en explanación. Esta vía que une al Departamento del Meta con el Huila permitirá el acceso del Llano al Océano Pacífico y su conexión con la vía Panamericana hacia el Ecuador. Hace parte de la carretera Buenaventura-Caracas. El Corpes Orinoquia realiza los estudios y diseños pertinentes.

## **LA TRONCAL DEL LLANO**

El proyecto de la Carretera Marginal de la Selva nace como un acuerdo de integración internacional entre Bolivia, Perú, Ecuador y Colombia en el año de 1963.

Posteriormente, Venezuela se une al proyecto.

A su paso por el Llano colombiano, entre San José del Guaviare y el río Arauca, la Marginal de la Selva se denomina Carretera Troncal del Llano. Se presenta como una vía de integración regional que facilita la comunicación de las poblaciones que cruza; integra espacialmente la zona del piedemonte, facilita la integración del mercado regional, es decir, el flujo de personas, bienes y servicios dentro de la región y de ésta con el resto del país y permite el tránsito desde la zona andina hacia Venezuela y desde este país hacia el Océano Pacífico.

La Troncal del Llano tiene como objetivo principal ser el proyecto motor de una estrategia nacional para una paulatina ocupación de la región a través de un sistema intermodal de transporte que permita ampliar la frontera agrícola, facilitar el acceso de los productos regionales a los centros de consumo y posibilitar el reordenamiento territorial del área que cruza.

Se plantea que el auge del mercado llanero se logrará en la misma medida que se garantice la integración regional, mejorando las condiciones de operación de la red troncal y garantizando la comunicación expedita entre las principales zonas de producción.

La Troncal del Llano ha avanzado en los departamentos de Arauca, Casanare y Meta. En Arauca se tienen 75 km pavimentados y 46 km sin pavimentar; en Casanare 240 y 58 km, respectivamente, y en el Meta 240 y 170 km, respectivamente. Sólo falta un puente grande por construir: el del río Casanare en San Salvador, cuyo diseño realiza el Comes Orinoquia.

La Carretera Marginal de la Selva cuenta con 1.850 km de los cuales se tienen pavimentados 853, es decir un 46 por ciento. El Instituto Nacional de Vías tiene proyectadas inversiones para el período 1997-1998 de 50.000 millones de pesos, de lo que podría tomar la vía del piedemonte más del setenta por ciento.

## **LAS VÍAS DEPARTAMENTALES HACIA EL LLANO ADENTRO**

Además de los seis accesos andinos principales y la Troncal del Llano, se vienen construyendo cinco carreteras importantes que avanzan en la dirección oeste-este. Estas vías buscan extender la frontera económica hacia el Llano adentro, lográndose así la aproximación de la frontera al mercado colombiano. Estas seis vías pueden describirse de la siguiente manera:

### **La Diagonal Tame-Arauca**

Esta carretera es la más nueva y avanzada de todas. Fue ideada, construida y pavimentada en solo diez años (1987-1996). Tiene una longitud de 174 km, de los

cuales a diciembre de 1996 se tenían pavimentados 1 km. Esta vía se adelantó en su totalidad con recursos regalías del departamento de Arauca, el cual invirtió allí 90 millones de dólares en el lapso considerado. Su impacto económico se expresa en el apareamiento y consolidación de pequeños poblados como Panam Puerto Jordán, Santo Domingo, Flor Amarillo y Betoyes los cuales han establecido una pujante agricultura tecnificada (arroz y plátano, especialmente), ganadería y un activo comercio. También se observa un impacto negativo fuerte sobre el medio ambiente, el cual se refleja en la destrucción dramática de las fuentes hídricas, fauna y la flora. Por lo menos 29 km de pavimento destruyeron por falta de mantenimiento en el lapso 1996- 1997.

### **La vía río Bojabá-Saravena-Arauquita-Arauca**

Esta carretera de 180 km, tiene 120 km a nivel pavimento y 60 sin pavimentar (en el trayecto Arauquita-Arauca). Corre paralela al río Arauca atraviesa una zona rica en agricultura, ganadería maderas y pesca.

### **La vía Tame-Rondón-Cravo Norte**

Esta vía, de 180 km, también fue construida con recursos de regalías del Departamento de Arauca. Tiene catorce kilómetros de pavimento y el resto a nivel de base granular. Corre el riesgo de ser deteriorada en forma grave por los fuertes inviernos y la precariedad de su mantenimiento. Esta obra acarrió una inversión de 30 millones de dólares en el lapso señalado.

5 Ciudades y ciudadanía. La política urbana de “El Salto Social”. Documentos Conpes, Ministerio de Desarrollo Económico/INURBE, Santa fe de Bogotá, s.f., ps.3 y 4.

#### La carretera La Nevera-San Luis

Esta carretera tiene 27 km pavimentados de los 80 km previstos; viene siendo construida desde 1995 con recursos de regalías del departamento de Casánare. Es muy probable que sea pavimentada antes de los próximos tres años, habida cuenta las grandes inversiones que allí se realizan y se prolongaría hasta Orocué sobre el río Meta. Vale la pena indicar que testé municipio casanareño, destacada población en el siglo XIX, tiene todas las condiciones para recuperar su esplendor y convertirse en un eje de desarrollo importante.

#### La carretera Pore-Trinidad

De 75 km, de los cuales se encuentran pavimentados 20. Avanza a ritmo lento.

#### La vía. Aguazul-Maní

La vía Aguazul-Maní de 56 km viene siendo construida y pavimentada con recursos de regalías, del Departamento de Casanare. Esta obra, que se acerca al río Metá, favorece una muy fértil región en la cual se han consolidado modernos cultivos de arroz, palma africana, así como forestación y ganadería. Con seguridad logrará ser pavimentada en un lapso muy corto porque ya se tienen 38 km con asfalto.

#### La carretera Villavicencio-Puerto López-Puerto Carreño

Se viene construyendo hace más de 50 años y avanza en forma lenta. El tramo Villavicencio-Puerto López, de 86 km, se encuentra bien pavimentado, con lo cual se ha favorecido una extensa región arrocera, ganadera y turística. El tramo Puerto López-Puerto Gaitán de 116 km, se encuentra pavimentado en su primera mitad. Llano adentro, pasando por Carimagua; esta vía se utiliza de modo intenso durante el verano y en forma más reducida en el invierno. Los 800 km que separan a Villavicencio de Puerto Carreño se constituyen en un reto ambicioso para lograr concretar en forma de carretera pavimentada durante los próximos decenios. En su derredor sobre todo en el Vichada- se hallan las mejores tierras para la forestación.

#### La carretera de La Dignidad: Puerto Carreño. Puerto Nariño

Se localiza paralela al río Orinoco y lleva el nombre de La Dignidad por cuanto hoy en día los colombianos deben utilizar la carretera venezolana para arribar a territorio de Colombia, debido a la

imposibilidad de atravesar los raudales de Atures y Maipures del río Orinoco. La carretera de La Dignidad, de 350 km, une a Puerto Carreño y Puerto Nariño, pasando por Casuarito y el Parque El Tuparro. Este último; de inmenso valor ecológico y turístico, seguramente será reconocido con mayor conciencia en los próximos años.

## **LA NAVEGABILIDAD DEL RIO META**

El Corpes Orinoquia, a través de un convenio con el Ministerio de Transporte y el Ministerio del Medio Ambiente, prepara un plan de manejo que busca recuperar la navegabilidad del río Meta. Las áreas de trabajo inmediato son la reforestación de riberas, reconfiguración geométrica del cauce, análisis general de la cuenca y aprovechamiento de las fotografías nuevas del cauce. Estos proyectos se dividen en Proyectos Departamentales y Proyectos Piloto.

## **PROYECTOS DEPARTAMENTALES DE REFORESTACION**

La evidencia que surge del estudio de la cuenca indica que el proceso de deterioro tanto hidráulico como ambiental fue causado por la deforestación de las riberas y por la incapacidad del río para crear islas viables y reforestarlas nuevamente así como las playas que se van formando,. El río se ha vuelto, más ancho, menos profundo y más lento, lo que ha limitado seriamente la navegación. Además, el río deja de producir el elevado volumen de pepas, frutas e insectos que alimentaban los peces, con lo cual la ictiofauna se acaba.

Siguiendo esta línea de análisis, el primer paso para la rehabilitación del río debe ser la reconstrucción del cordón forestal en sus riberas. Y este cordón debe responder a los treinta metros de ancho que exige la Ley.

Se han estado considerando tites estrategias para disminuir los costos de estos proyectos departamentales. Una es la disminución del largo total del cordón forestal (984 kilómetros en el Meta y 756 km en el Vichada). Otra estrategia es el desarrollo de sistemas más eficientes para la siembra de las plántulas. Y la tercera estrategia es el desarrollo de sistemas más económicos de protección del cordón forestal, recién sembrado, de los ataques del ganado.

Los proyectos piloto de reforestación

Los proyectos piloto de reforestación de riberas tienen los siguientes objetivos:

1. Evaluar los diferentes sistemas de siembra: semilla, estaca, trasplante.
2. Evaluar el comportamiento de las diferentes especies nativas que se han preseleccionado. Estas especies deben tener buena capacidad de agregar y compactar el suelo por las características de sus raíces; del en poder sobrevivir a las inundaciones y deben ser capaces de crecer con rapidez.
3. Evaluar el comportamiento real del nivel de tolerancia. Este nivel ha sido definido como del 12,5%, equivalente a los cuarenta y cinco días. Esto significa que durante el 12,5% del tiempo del año, aproximadamente 45 días, las áreas sembradas estarán cubiertas de agua y tolerarán la inundación.
4. Obtener criterios que orienten la organización y la logística de los proyectos departamentales y que permitan refinar los procedimientos enunciados en los proyectos ya preparados.

5. Desarrollar criterios que lleven a minimizar los costos de los proyectos departamentales, especialmente con relación a la protección del ganado.

6. Ensayar y evaluar medios biológicos para incrementar la tasa de crecimiento de las especies transplantadas.

En principio se piensa que sería útil desarrollar proyectos piloto en tres sitios representativos de la cuenca: Puerto López., Orocué y Puerto Carreño.

Proyectos para la reconfiguración geométrica del cauce

Si la deforestación de las riberas permitió la ampliación del cauce, una vez en mar un proyecto de reforestación debe pensarse en idear instrumentos para disminuir nuevamente el ancho del cauce a las condiciones originales. Se ha considerado que la mejor manera de lograrlo es "siguiéndole la corriente al río", es decir, colaborando con el río en lo que éste trata de hacer con dificultad, y aplicando en tal proceso la tecnología moderna.

Se ha observado que el río trata de crear islas en los puntos más anchos depositando en ocasiones hasta 40 cm de arena por año; luego las reforesta y las une a la tierra firme. Pero la capacidad del río para hacer su trabajo se ha disminuido por la carencia de desechos vegetales y de semillas en las riberas.

Para acelerar la creación de islas y el cierre de brazos, se ha planteado la construcción de "trinchos de río" consistentes en clavar palos y utilizarlos para apoyar barreras de bolsas de plástico llenas de agua y arena.



Los carretables del Llano. Fuente de Oto,  
Meta  
Foto: Miguel Morales

## **EL TRANSPORTE AÉREO**

El transporte aéreo en la Orinoquia comenzó en 1935, cuando los aviones catalinas comenzaron a acuatizar en pavimentados, que en orden de importancia son los de Yopal, Apiay, Villavicencio, Arauca, Tame, San José del Guaviare, Puerto Carreño, Inírida, Saravena, Arauquita, Carimagua y Villanueva. En la actualidad se trabaja en la pavimentación del aeropuerto de Mitú. Otros veinte se hallan en buen estado y se tiene decenas de pistas adecuadas para el transporte de carga y pasajeros.

## **ESTRUCTURACIÓN TERRITORIAL**

Camilo Domínguez ha expuesto algunos de los problemas que determinan en el piedemonte llanero la organización territorial sobre una jerarquía de funciones que parte de un epicentro y se extiende en forma ininterrumpida hacia los extremos de su periferia". Son ellos: la ausencia de vías de comunicación, la predominancia de latifundios, la baja densidad demográfica regional y la extrema violencia.

Es probable que la falta de carreteras tienda a ser un problema en vía de superación en corto plazo, habida cuenta del magnífico avance de las vías al Llano y dentro del Llano en sus departamentos principales. El peso del latifundio es más significativo en Casanare que en Meta y Arauca. Los dos últimos problemas señalados por el profesor Domínguez son indiscutibles.

Análogamente, se podrían señalar nuevas circunstancias que propician el impulso poblacional, a saber: el descubrimiento de los más importantes hallazgos petroleros y gasíferos de la historia nacional en el piedemonte araucano y casanareño; la dinámica de la integración colombo-venezolana; la modernización de la carretera Bogotá-Villavicencio; la ampliación y consolidación del sistema educativo regional; la posibilidad de implementar procesos científicos y tecnológicos en el mediano plazo.

La subregión de Casanare

El citado autor concentra su atención en la estructuración territorial del Casanare, que abarca tres sub-centros en búsqueda de liderazgos urbano-funcionales a saber: El del centro, mediante el sistema conurbano Yopal-Aguazul que, unido por 27 km sobre carretera pavimentada, tiende a constituirse en área urbana capaz de compartir funciones en materia de educación y salud, actividades económicas y prestación de servicios administrativos. Entre ambas poblaciones, hoy cabezas de explotaciones petrolíferas, albergan alrededor de 100.000 habitantes. De esta forma, el eje Yopal-Aguazul se convierte en el epicentro urbano más importante de la Orinoquia después de Villavicencio (400.000 habitantes).

En el sur, Villanueva que representa el motor de una significativa actividad agrícola, ganadera y forestal, se consolida sobre la base de la modernización rural y el mejoramiento de las vías carreteables. Antes de que culmine 1998, la carretera Villavicencio-Villanueva Yopal-Paz de

Ariporo, de 370 km, estará pavimentada en su totalidad, lo cual dará impulso al corredor petrolero que se extiende por el piedemonte casanareño. La Vía Alternativa al Llano, por su parte, avanza lenta y seguramente hacia su completa pavimentación.

En el norte, el sub-centro urbano lo constituye Paz de Ariporo, población que lidera los intereses de la zona más atrasada del Casanare. Esta, que se ha visto favorecida por la terminación y mejoramiento de la Ruta de los Libertadores (Socha-Sácama-La Cabuya), comprende además los municipios de La Salina, Sácama, Hato Corozal y Pore, además de Nunchía y Támara. El avance en la Troncal del Llano, que llegó a nivel de pavimento a Paz de Ariporo en diciembre de 1997, le dará gran impulso a su economía.

#### La subregión de Arauca

En el departamento de Arauca, durante los últimos 40 años se han diferenciado tres subregiones: Tame, influida por Boyacá y Casanare; Saravena, auspiciada por los Santanderes; y Arauca ligada a Venezuela y, en épocas más recientes, afectada por la migración que propició la era petrolera.

Estas tres ciudades constituyen un triángulo que encierra la actividad económica sustancial del Departamento. Terminando la pavimentación de los tramos faltantes, la orientación de la producción y el comercio habrán de transformar la realidad económica araucana.

De otra parte, como fuerzas centrípetas y centrífugas, los poderes de atracción de ambos lados de la frontera habrán de determinar el destino final del acumulado social y económico. En este aspecto, es predecible que la dinámica de la integración binacional colombo-venezolana ejercerá gran influencia sobre Arauca y la Orinoquia.

#### La subregión del Meta

En el Meta se pueden también concebir tres polos de atracción económicos y poblacionales. El primero y más influyente, Villavicencio, cuya cercanía a Bogotá y liderazgo regional le garantizan un crecimiento acelerado. A este polo se vinculan Restrepo y Cumaral, puntos de enlace con el sur de Casanare.

Un segundo polo se desarrolla en el Arjari, cuya capital, Granada, concentra el esfuerzo de la colonización que gira en su derredor. Este polo ha subsumido en su empuje a poblaciones tan tradicionales como San Martín y San Juan de Arama.

Un tercer polo orientado por Puerto López y que mira al río Meta y al Vichada, construye un modelo económico interesante sobre la base del ecoturismo, haciendas ganaderas modernas y proyectos de forestación.

Cuadro No. 1  
POBLACIÓN ORINOQUIA

Meta	618.427	59,5%
Arauca	137.193	13,2%
Casanare	158.149	15,2%
Guainía	13.491	1,3%

Guaviare	57.884	5,5%
Vaupés	18.235	1,7%
Vichada	36.336	3,5%
Total Orinoquia	1 '039.715	100,0%

Fuente: Dane, Censo 1993.

El Censo de Población de 1993 indica que el 59,5 por ciento de los habitantes de la Orinoquia se hallan en el departamento del Meta, el 15,2 por ciento en Casanare, el 13,2 por ciento en Arauca y el restante 12,1 por ciento en Guaviare, Vichada, Vaupés y Guainía. Un estimativo para 1997 permite observar que al terminar este siglo, Casanare habrá mostrado el mayor índice de crecimiento demográfico nacional, como consecuencia de la explotación de sus yacimientos petrolíferos, los más grandes del país descubiertos hasta ahora.

## LAS CIUDADES DE LA ORINOQUIA

El cuadro No. 2 que se refiere al crecimiento de las ciudades en la Orinoquia durante el lapso 1973-1993, muestra que entre las diez ciudades de mayor crecimiento se hallan cuatro de Arauca, tres del Meta, dos de Casanare y una del Guaviare. Establece que mientras Colombia creció un 47,4 por ciento en el período considerado, Villanueva lo hizo en un 574,6 por ciento, Yopal en un 319,8 por ciento y Villavicencio en 178,9 por ciento.

Cuadro No. 2  
CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES DE LA ORINOQUIA  
DURANTE 1973-1993

	1973	1985	1993	%
1 Villanueva (C)			14.384	
			12.700	
2 Lejanías (M)	2.132 1.906	6.693 9.847	10.367	574,6 566,3
	1.710 10.662	5.091 23.169	44.761	506,2 319,8
	12.105 5.760	41.476 13.912	48.237	298,4 298,1
3 La Macarena (M)	12.354	26.736 191.001	22.93 1	222,1 178,8
	97.596	19.308 15.010	39.796	116,3 116,1
	12.040		272.118	
	13.184		26.049	
			28.491	
4 Yopal (C)				

5 San Jose del O. (O)				
6 Arauquita (A)				
7 Arauca (A)				
8 Villavicencio (M)				
9 Saravena (A)				
10 Tame (A)				

*Fuente: Dane Censos de 1973, 1985 y 1993.*

Si se advierten las nuevas circunstancias que afectan a Yopal y Villavicencio, es de esperar que en el lapso 1993-1997 estados ciudades encabecen la lista de crecimiento poblacional. De ser así, tenderá a consolidarse el corredor petrolero ubicado en su recorrido.

Entre esas diez poblaciones no aparecen aún Puerto Carreño, Inírida y Mitú; sin embargo en estas se desarrollan también procesos importantes de consolidación urbana. Con mayor presencia estatal, obras de infraestructura y modernización institucional, el avance se producirá más pronta y eficientemente.