UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA - UNESP
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA – FCT
CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PPGG

CLAUDIA YOLIMA DEVIA ACOSTA

URBANIZACIÓN, RED URBANA Y EXTRACTIVISMO.
UNA VISIÓN DEL CASO DE VILLAVICENCIO (META, COLOMBIA)

Presidente Prudente - SP

2018

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA - UNESP
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA – FCT
CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPGG

CLAUDIA YOLIMA DEVIA ACOSTA

URBANIZACIÓN, RED URBANA Y EXTRACTIVISMO. UNA VISIÓN DEL CASO DE VILLAVICENCIO (META, COLOMBIA)

Tesis elaborada en el Programa de Posgrado en Geografía de la FCT/UNESP, bajo orientación del Prof. Dr. Eliseu Savério Sposito, para obtener el título de Doctora en Geografía.

Presidente Prudente - São Paulo
2018

A185u

Acosta, Claudia Yolima Devia
Urbanización, red urbana y extractivismo. Una visión del caso de Villavicencio (Meta, Colombia) / Claudia Yolima Devia Acosta. -- Presidente Prudente, 2018
397 p. : il., tabs., fotos, mapas

Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente
Orientador: Eliseu Sposito

1. Urbanização. 2. Rede urbana. 3. Economias extrativas. 4. Região. 5. Colômbia. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp.
Biblioteca da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente.
Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

unesp

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Câmpus de Presidente Prudente

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA TESE: Urbanización, red urbana y extractivismo. Una visión del caso de Villavicencio (Meta, Colombia)

AUTORA: CLAUDIA YOLIMA INES DEVIA ACOSTA
ORIENTADOR: ELISEU SAVÉRIO SPOSITO

Aprovada como parte das exigências para obtenção do Título de Doutora em GEOGRAFIA, área: PRODUÇÃO DO ESPAÇO GEOGRÁFICO pela Comissão Examinadora:

Prof. Dr. ELISEU SAVÉRIO SPOSITO
Departamento de Geografia / FCT/UNESP/Presidente Prudente (SP)

Prof. Dr. ARTHUR MAGON WHITACKER
Departamento de Geografia / Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente - FCT/UNESP

Prof. Dr. MÁRCIO JOSÉ CATELAN
Departamento de Planejamento Urbanismo e Ambiente / Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente - FCT/UNESP

Prof. Dr. JHON WILLIAMS MONTOYA GARAY
Departamento de Geografia / Universidad Nacional de Colombia -Sede Bogotá

Prof. Dr. GUSTAVO MONTAÑEZ GÓMEZ
Departamento de Geografia / Universidad Externado de Colombia - Sede Bogotá

Presidente Prudente, 03 de maio de 2018

DEDICATORIA

A Malena y Luciano
Dos hermosas lucecitas que vienen iluminando desde mis entrañas.

A Robinzon
Quien con sus ojos ilumina nuestro caminar sin desfallecer.

A Ramón y a Nancy
Por darme la luz de la vida.

A Lia
Quien me anima a ser luz.

AGRADECIMIENTOS

La construcción de este trabajo ha sido una labor que cuenta con el apoyo de varias personas e instituciones. En primer lugar agradezco a AUIP y al programa PAEDEX por haberme considerado con una beca que me permitió realizar mis estudios doctorales en el Programa de Geografía de la UNESP en Presidente Prudente. Ha sido una oportunidad maravillosa que muchos extranjeros deseamos aprovechar, en vista de las dificultades para realizar estudios de posgrado en nuestros países de origen.

Al Programa de Posgraduación (PPGG) en Geografía de la FCT/UNESP, a sus profesores y funcionarios, en especial a Cinthia, Aline, Ivonete y André quienes siempre han estado dispuestos a cumplir sus labores con esmero y con sentido humano. Al profesor Antonio Cezar Leal, coordinador de posgraduación al momento de mi llegada al programa, de quien reconozco su calidad profesional, pero sobre todo su inigualable calidad como ser humano. Él extendió su mano a una estudiante extranjera que llegaba con compañía en su vientre, una situación nada fácil. De él recibí su gran apoyo y cariño.

Al orientador de este trabajo, Prof Dr. Eliseu Saverio Spósito, siempre curioso por conocer sobre Colombia,sus dinámicas económicas y regionales. Él abrió la puerta para desarrollar esta investigación con libertad. A los profesores María Encarnação Beltrão Sposito y Arthur Whitacker, miembros de GAsPERR, a Bernardo Mançano, Antonio Thomaz Junior y Eduardo Girardi, porque sus disciplinas fueron espacios de construcción, de conversas y debates inigualables que se extendieron fuera del aula.

En Colombia, a los profesores Jhon Williams Montoya y Gustavo Montañez Gómez, quienes, además de tener participación en mi voto por la geografía y en la continuación de mi formación, aportaron sus opiniones y conversaciones al comienzo del trabajo. Agradezco también por haber aceptado participar de la lectura y evaluación de esta investigación. A la profesora Ana Patricia Ortiz, quien también me contagió su pasión por la geografía y siempre ha estado atenta a mi trayectoria como antropóloga y geógrafa.

A mis colegas de GAsPERR: Cláudio Smalley Soares Pereira, Cássio Antunes de Oliveira, Eliane Carvalho dos Santos, André Felipe Vilas de Castro. A Sergio

Moreno Redón, Cathy Chatel y François Morriconi-Ebrard, por su amistad, ánimo y conversas, sobre todo por sus valiosos consejos e interés en mi trabajo.

A la profa. Dra. María Gloria Fabregat, quien colaboró con la lectura de parte de este trabajo y expuso su sentido práctico frente a la investigación geográfica. A mis compañeros del PPGG con quienes trabamos amistad y debates, principalmente a Hellen Cristancho, Baltazar Casagrande, Raphael Diniz, Claudinei Silva, Juliana Motta, Ítalo Ribero, Felipe Rincón y Marcela Marín.

A Carla Rodrigues, Diógenes Rabello y André Felipe Vilas de Castro, quienes en algún momento opinaron y ayudaron en la elaboración de algunos de los productos cartográficos. A Cassia Carolina Piva y a nuestro amigo y exalumno Andrés Javier Páez Díaz, quienes ofrecieron su apoyo técnico con en revisión de datos de regalías y en la transcripción de entrevistas. A Jorge Romero y María del Pilar Camacho, colegas de la Escuela de Posgrados en Geografía (IGAC – UPTC), quienes me aportaron con sus conversas e información cartográfica. A Gabriel Sánchez Puín, también colega del EPG y entrañable amigo, quien estuvo al tanto de mi trabajo desde la postulación a la beca y quien ha intervenido con ánimo crítico en el desarrollo de la investigación. A Katherine Porras Torrente por su apoyo en la lectura y revisión de textos (sobre todo por su constante apoyo y hermandad).

Hubo también varias personas que colaboraron en el desarrollo de las diferentes fases del trabajo de campo. Al profesor Abdón Alejandro Poveda por su conocimiento crítico y aporte de material sobre el ordenamiento territorial de Villavicencio y de la región. A Juan Felipe Harman por estar dispuesto a compartir su conocimiento y trabajo en y por Villavicencio. A todas las personas que aceptaron participar de las entrevistas y reuniones de discusión, espero que se vean reflejados sus pensamientos, conocimiento y opiniones en este trabajo. El agradecimiento no es en vano, considerando las dificultades para acceder a los datos y las varias respuestas negativas ante el derecho a obtener información pública.

A toda mi familia materna en Villavicencio. A Laudice Acosta y Fídolo Zamora por su hospitalidad y apoyo familiar, ellos cuidaron de mi familia y de mi hija en las largas jornadas del trabajo de campo: ¡Siempre nos han hecho sentir parte de su hogar! A Carolina Zamora Acosta por su gran apoyo logístico y por su amplitud para con mi familia. A Leonardo Zamora Acosta, quien me acompañó en varias jornadas de trabajo de campo. Montados en una moto por largos trayectos, él me mostró atajos,

historias, lugares y el cariño por la tierra… ¡y casi me hace cambiar de tema de investigación!

A la familia Herrera Acosta, por recordarme siempre la importancia del sentirse en familia. En especial a Diego Armando y a Lorely Andrea Herrera Acosta por mostrar su interés por mi trabajo y ofrecer siempre su ayuda.

A mi hermana, Angélica Devia Acosta y a Isabel Devia por estar atentas y presentes.

A la familia Lizarazo: A Eloisa, Flor y sus familias, tías mías y de Malena, quienes la cuidaron con cariño y esmero. En especial a María Tulia Lizarazo Ciprián, un ejemplo de fuerza ante la vida, quien ha sido una maravillosa mujer, suegra, madre y abuela.

A nuestros amigos en Presidente Prudente: Vivian Silva, Jorge y Teresa, José Antonio Moreno, Cleuza y familia, Larissa y Thiago, Juliana Motta, Sidney Todescato Leal, Diógenes y Cássia, nuestros agradecimientos son pocos ante su solidaridad con una familia extranjera que llegó a enraizarse en esta ciudad.

A Carla Rodriguez y Beatriz Fagundes, geógrafas y madres valerosas con quienes compartimos la experiencia de la maternidad y de cursar un doctorado simultáneamente. También a Rita Gregório Andrade, Marcia Cardim y Sirlei Nogueira. Ellas saben bien de los esfuerzos y sacrificios que pocos dimensionan. A Sofia, Layla, Maya, Otto, Lucas e Antonella, porque sus sonrisas hacen evaporar cualquier preocupación.

A Mariana, Maria Vitoria, Clarinda, Carol, Cezar, Eloisa, Leticia... Uds son el mejor ejemplo de que la familia es la que se construye día a día y no necesita que medien los lazos de sangre!!. A Lia, quien nos adoptó como su familia y aceptó anticipadamente el rol de abuela. Gracias por ser un ejemplo de vida, sin su ayuda el milagro no sería tal.

Por último, y no con menor importancia, a mi familia: A Robinzon, él sabe lo que es andar este camino porque juntos lo construimos. Porque, aunque dije que si me aceptaban en el doctorado no vendría sola, me animó a aceptar este reto con todas sus dificultades y con la promesa de la vida en mis entrañas. Juntos renunciamos a vidas “estables” para construir nuestra familia y nuestro proyecto académico. Juntos estamos aquí en un esfuerzo superior al que medimos y que nos va llenando de energía para continuar. Juntos vamos escuchándonos, apoyándonos y haciendo el camino.

A mi mejor compañera de viaje: Malena. Ella llegó a la vida ya iniciado el doctorado, nos ha dado fuerza con su sonrisa y con sus descubrimientos del mundo. Tuvo que escuchar respuestas negativas a un “mãe, vamos brincar?” y muchas veces preguntó incrédula: “Você também vai trabalhar hoje?”. Nos acompañó en los trabajos de campo, soportó viajes largos y llenos de incertidumbre, en las entrevistas preguntaba, jugaba, lloraba, reía... Y en los momentos de angustia con los mapas me entregó sus papelitos llenos de rayas diciendo: “Olha mãe, um mapa para tua tese!”

A Luciano quien, aunque no ha salido de mi barriga, llega al final del doctorado, en un momento crítico, a llenarnos con su luz. ¡Gracias por recordarme que los retos en la vida aparecen para ser resueltos con amor!

RESUMEN

En esta tesis se explora la relación entre el avance de las economías extractivas y urbanización en una región considerada de frontera agrícola y del capital. Se indaga particularmente por el proceso de urbanización de Villavicencio y los cambios suscitados en la red urbana regional de la Orinoquia, específicamente del piedemonte metense. Describimos los elementos estructuradores del proceso de urbanización de la ciudad, distinguiendo unos ejes inductores de la urbanización, periodización y rugosidades, que permiten entender el papel de la ciudad en el contexto regional, nacional y otras escalas geográficas, revelando las dinámicas espaciales de las actividades económicas que influencian en los procesos territoriales. Se examina la configuración de la red urbana regional a partir de los principales conflictos por el crecimiento acelerado de la economía y la población en las décadas recientes y, por último, se reconocen las actividades, agentes y dinámicas estructurantes de los cambios en la red urbana regional y su relación con nuevas formas económicas y espacialización del capitalismo.

Como parte de la metodología se contrasta información cualitativa y cuantitativa observando la relación entre pares dialécticos. El par espacio/tiempo se muestra en la periodización de los cambios en el proceso de producción del espacio urbano, usando los conceptos de formación socioespacial y rugosidad. El par urbano/rural atraviesa el análisis de las relaciones campo ciudad, urbano y regional y en la comparación entre red y sistema urbano. Se evidencia el contraste entre puntos luminosos/puntos opacos al servicio de la expansión de nuevas formas de capital y la lógica extractiva. Finalmente, se evalúa la relación entre permanencias/cambios en la red urbana regional a partir de la lectura de fijos y flujos de bienes, personas y servicios.

Se recurrió a la revisión bibliográfica y análisis de información cualitativa y cuantitativa de instituciones oficiales. En el contexto del trabajo de campo fue posible la realización de entrevistas semiestructuradas a actores diferenciados, la observación directa de las dinámicas de la ciudad en relación con las actividades económicas, la realización de recorridos y la elaboración de un registro visual para percibir las transformaciones y ejercitar la analogía frente a otras realidades.

Se demuestra como el proyecto de desarrollo nacional y regional enfocado en la reprimarización de la economía se apoyó en una reingeniería de normas que generó unas condiciones apropiadas para el posicionamiento de nuevos agentes en la región y formas de asociación entre ellos. Se revela un aceleramiento en las transformaciones socioespaciales en la red urbana, por una mayor concentración económica y demográfica en la capital departamental y el fortalecimiento de varios centros urbanos y espacios interurbanos, particularmente de los asociados a la producción de *commodities,* profundizando relaciones espaciales desiguales y poniendo en duda la autonomía territorial. Se evidencia la modificación de los flujos territoriales, con nuevos destinos, densidades y escalas, correspondiendo a nuevas lógicas espaciales del extractivismo, resaltando una mayor fluidez territorial, el aumento de la velocidad en los ritmos de urbanización y la ruptura de las relaciones jerárquicas formales entre ciudades.

Palabras clave: Urbanización. Red urbana. Economías extractivas. Región. Villavicencio. Orinoquia. Colombia.

ABSTRACT

This thesis explores the relationship between the advance of extractive economies and urbanization in a region of agricultural and capital frontier. It mainly investigates by the urbanization process of Villavicencio and the changes in the regional urban network of the Orinoquia, specifically the foothills of Meta. We describe the structural elements of the urbanization process of the city, distinguishing induction axes of urbanization, periodization and rugosities, which is understood the role of the city in the regional, national and other geographical scales, revealing the spatial dynamics of the economic activities that influence territorial processes. We examine the configuration of the regional urban network from the main conflicts of the accelerated growth of economy and population in the recent decades, and, finally, we pointed the activities, agents and structural dynamics of changes at regional urban network and its relationship with new economic forms and spatialization of capitalism.

As part of the metodology, qualitative and quantitative information is contrasted to observe the relationship between dialectical pairs. The space / time pair is shown in the periodization of changes in the production process of urban space, using the concepts of socio-spatial formation and roughness. The urban / rural pair goes through the analysis of the country - town and urban - regional relationships, and in the comparison between the urban network and the urban system. It highlights the contrast between the luminous points / opaque points at the service of the expansion of new forms of capital and extractive logic. Finally, the relationship between permanence / changes in the regional urban network is evaluated from the reading of the fixes and flows of goods, people and services.

A bibliographic review and an analysis of the qualitative and quantitative information of the official institutions was used. In the context of fieldwork, it was possible to carry out semi-structured interviews with differentiated actors, direct observation on the dynamics of the city in relation to economic activities, the realization of routes and the elaboration of a visual register to perceive the transformations and exercising the analogy in front of other realities.

The research shows how the national and regional development project, focuses on how the reprimarization of the economy, is based on a reengineering of the rules that generate the same conditions for the positioning of new agents in the region and forms of association between them. The thesis reveals an acceleration in the socio-spatial transformations in the urban network, a greater economic and demographic concentration in the capital department, the service of several urban centers and interurban spaces, everything related to the production of basic products, deepening unequal spatial relations and putting in doubt the territorial autonomy. Over all, the research indicate that the modification of territorial flows, new destinations, densities and scales evidenced and produce in the new spatial logics of extractivism, greater territorial fluidity. The studio reveals how the acceleration of the urbanization rhythms and the rupture of the formal hierarchical relationships between cities.

Keywords: Urbanization. Urban network Extractive economies. Region. Villavicencio. Orinoquia. Colombia.

RESUMO

Nessa tese explora-se a relação entre o avanço das economias extrativas e a urbanização numa região considerada de fronteira agrícola e do capital. Indaga-se particularmente o processo de urbanização de Villavicencio e as mudanças causadas na rede urbana regional da Orinoquia, especificamente no sopé da cordilheira do Meta. Descrevemos os elementos estruturadores do processo de urbanização da cidade, distinguindo eixos indutores da urbanização, periodização e rugosidades, que permitem entender o papel da cidade no contexto regional, nacional e outras escalas geográficas, revelando, então, as dinâmicas espaciais das atividades econômicas que influenciam os processos territoriais. Examina-se a configuração da rede urbano regional a partir dos principais conflitos pelo crescimento acelerado da economia e da população em décadas recentes e, por último, reconhecem-se as atividades, agentes e dinâmicas estruturantes das mudanças na rede urbana regional e sua relação com novas formas econômicas e espacialização do capitalismo.

Como parte da metodologia contrasta-se a informação qualitativa e quantitativa observando a relação entre pares dialéticos. O par espaço/tempo mostra-comparece na periodização das mudanças no processo de produção do espaço urbano, usando os conceitos de formação socioespacial e rugosidade. Enquanto que, o par urbano/rural fundamenta-se na análise das relações campo cidade, urbano e regional e na comparação entre rede e sistema urbano. Evidencia-se o contraste entre pontos luminosos/pontos opacos ao serviço da expansão das novas formas do capital e a lógica extrativa. Finalmente, avalia-se a relação entre permanências/mudanças na rede urbana regional a partir da leitura de fixos e fluxos de bens, pessoas e serviços.

Procurou-se ainda realizar revisão bibliográfica e análise das informações qualitativas e quantitativas adquiridas junto às instituições oficiais. No contexto do trabalho de campo foi possível a realização de entrevistas semiestruturadas, junto a atores diferenciados, como também a realização de recorridos e a observação direta das dinâmicas da cidade em relação às atividades económicas. Também foi elaborado um registro visual com o objetivo de identificar as transformações e exercitar a analogia frente a outras realidades.

Demostra-se como o projeto de desenvolvimento nacional e regional focado na reprimarização da economia apoiou-se na reengenharia das normas que gerou umas condições apropriadas para o posicionamento de novos agentes na região e formas de associação entre eles. Revela-se um aceleramento nas transformações socioespaciais na rede urbana, por uma maior concentração econômica e demográfica na capital departamental e o fortalecimento de vários centros urbanos e de espaços interurbanos, particularmente dos associados à produção de *commodities,* aprofundando relações espaciais desiguais e pondo em dúvida a autonomia territorial. Evidencia-se a modificação dos fluxos territoriais, com novos destinos, densidades e escalas, correspondendo a novas lógicas espaciais do extrativismo, ressaltando o aumento da velocidade nos ritmos de urbanização e a ruptura das relações hierárquicas formais entre cidades.

Palavras-chave: Urbanização. Rede urbana. Economias extrativas. Região. Villavicencio. Orinoquia. Colômbia.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Recorridos Intraurbanos - Fase I 43
Figura 2 - Recorridos intraurbanos - Fase II.....44
Figura 3 - Recorridos interurbanos - Fase II.....44
Figura 4 - Regiones naturales de Colombia 50
Figura 5 - Región de la Orinoquia colombiana y subregiones. 51
Figura 6 - Área de investigación y áreas urbanas. 57
Figura 7- Población urbana en ciudades con más de 10.000 habitantes 68
Figura 8 - Diez ciudades más pobladas en Colombia, 2005 70
Figura 9 - Crecimiento de población urbana por departamentos 1993-2014 71
Figura 10 - Jerarquía de las cabeceras municipales, según tamaño de población 2005. 84
Figura 11 - Evolución de la población de la Orinoquia respecto a la población nacional, 1912 a 2015 85
Figura 12 - Factores estructuradores del territorio en el caso colombiano 87
Figura 13 - Número de personas desplazadas por la violencia, según departamento receptor y año de llegada. Región Orinoquia 1999- 2012 88
Figura 14 - Valor agregado, por grandes ramas de actividad económica, Colombia 2000 -2014 106
Figura 15 - Valor agregado, por grandes ramas de actividad económica, Orinoquia 2000 -2014. 109
Figura 16 - Valor agregado por explotación de Minas y Canteras, Colombia y departamentos de la Orinoquia, 2010 – 2014. 109
Figura 17 - Valor agregado por explotación de minas y canteras, Colombia 2000-2014 110
Figura 18 - Valor agregado por explotación de minas y canteras. Departamentos de la Orinoquia, 2000 -2014.....111
Figura 19 - Valor agregado por Actividades agrícolas, pecuarias y asociadas, Colombia 2000-2014 112
Figura 20 - Valor agregado por Actividades agrícolas, pecuaria y asociadas Departamentos de la Orinoquia, 2000 -2014.....113
Figura 21 - Valor agregado por construcción, Colombia 2000-2014 114

Figura 22 - Valor agregado por construcción. Departamentos de la Orinoquia, 2000 - 2014 114
Figura 23 - Valor agregado, por grandes ramas de actividad económica, Meta 2000 - 2014 115
Figura 24 - Antigua planta, Instituto de Mercadeo Agropecuario IDEMA 123
Figura 25 - Cultivos de palma de aceite, el nuevo "paisaje" llanero 126
Figura 26 - Producción petrolera mundial 1965-2016 134
Figura 27 - Producción petrolera en Centro y Sur América, 1965 - 2016 134
Figura 28 - Producción y consumo de petróleo en Colombia, 1965-2016 135
Figura 29 - Total de producción petrolera en Colombia. 137
Figura 30 - Precio del barril de petróleo en el mercado internacional, 2000-2016 140
Figura 31 - Evolución Firma De Contratos E&P y TEA, a Diciembre de 2012 141
Figura 32 - Infraestructura petrolera – Orinoquia. 144
Figura 33 - Producción anual de petróleo*, Departamento del Meta y municipios 2006-2009 145
Figura 34 - Producción de crudo, departamento del Meta y municipios, 2012-2016. 147
Figura 35 - PIB petrolero por departamentos 2000- 2014 150
Figura 36 - Regalías liquidadas (hidrocarburos, petróleo y gas) Meta, 2003 -2012 152
Figura 37 - Regalías por producción petrolera, municipios del Meta, 2003-2012 153
Figura 38 - Recursos en regalías - presupuesto por municipio 2012-2016. 158
Figura 39 - Regalías aprobadas por municipio, 2012-2016 159
Figura 40 - Centro comerciales en Villavicencio. Llanocentro y Unicentro 175
Figura 41 - Crecimiento demográfico Departamento del Meta, 1973-2015 180
Figura 42 - Crecimiento demográfico Villavicencio, 1973 - 2015 181
Figura 43 - Tasa de variación de crecimiento de población en el Departamento del Meta 1993-2013. 182
Figura 44 - Crecimiento demográfico, Villavicencio y ciudades de la red urbana 184
Figura 45 - Número de personas desplazadas por municipio de llegada, departamento del Meta 1999-2012 185
Figura 46 - Índice de Primacía Urbana: población urbana por municipios del Departamento del Meta, 2013. 191
Figura 47 - Crecimiento de la población urbana Orinoquia 197
Figura 48 - Tasa de crecimiento geométrico urbano intercensal, Villavicencio 199

Figura 49 - Plano de Villavicencio 1916 200
Figura 50 - Plano de Villavicencio, 1979 201
Figura 51 - Fotografías aéreas de Villavicencio, 1937, 1950, 1970 y 1980. 202
Figura 52 - Evolución de la huella urbana de Villavicencio 1840 – 2015.....204
Figura 53 - Barrio Barzal, servicios médicos e institucionales.....206
Figura 54 - Obras de ampliación del anillo vial.....208
Figura 55 - Presencia de población desplazada por comunas, Villavicencio 211
Figura 56 - Urbanización informal y autoconstrucción, Villa Lorena.....212
Figura 57 - Construcción de Vivienda VIS, barrio San Antonio 213
Figura 58 - Usos del suelo, Villavicencio.....214
Figura 59 - Heterogeneidad en el comercio barrial 215
Figura 60 - Área aprobada (m^2) de construcción, Villavicencio enero de 2007 a marzo de 2015. 216
Figura 61 - Unidades de vivienda aprobadas para construcción según licencias, Departamento del Meta.....217
Figura 62 - Construcciones de Vivienda VIS en La Madrid 217
Figura 63 - Oferta inmobiliaria de grandes constructoras.....218
Figura 64 - Proyecto "Hacienda Rosablanca" 219
Figura 65 - Éxito express 220
Figura 66 - Instituciones de formación para el trabajo enfocadas en la actividad petrolera 221
Figura 67 - Comercio enfocado en actividad agroindustrial 221
Figura 68 - Venta de vehículos, alquiler y reparación de maquinaria agrícola 222
Figura 69 - Playas en área urbana, Villavicencio 223
Figura 70 - Venta de tubos petroleros y material para construcción 224
Figura 71 - Almacenaje de tubería, contenedores y camiones para la industria petrolera. 224
Figura 72 - Instalaciones La Libertad 227
Figura 73 - Áreas urbanas en crecimiento, eje Villavicencio - Puerto López.....229
Figura 74 - Oferta de servicios múltiples en Pompeya.....230
Figura 75 - Mancha urbana de los corregimientos de Pompeya (Villavicencio) y La Libertad (Villavicencio). 2017 231
Figura 76 – Área Urbana de Puerto López 2017.....232
Figura 77- Crecimiento del Área Urbana de Restrepo 2010-2016 234

Figura 78 - Condominios y hoteles, Restrepo 235
Figura 79 - Estación de Policía, Restrepo 236
Figura 80 - Proyecto en construcción a la entrada de Restrepo.....237
Figura 81 - Actividad minera en el río Upín 238
Figura 82 - "Playa" de camiones y maquinaria para construcción.....238
Figura 83 - Centro comercial en construcción 239
Figura 84 - Centro de Restrepo.....240
Figura 85 - Mezcla de usos en un predio. 242
Figura 86 - Instalaciones de empresas contratistas petroleras 243
Figura 87 - Bodegas de arroz y nuevos usos.....243
Figura 88 - De uso rural a periindustrial 244
Figura 89 - Expansión de la ciudad y mezcla de usos del suelo 245
Figura 90 – Crecimiento del Área Urbana de Acacías 2010-2015 247
Figura 91- Heterogeneidad y concentración del comercio. 248
Figura 92 - Servicios turísticos río Humadea.....248
Figura 93 - Biblioteca municipal y centro de eventos deportivos, Castilla la Nueva 249
Figura 94 – Crecimiento del Área Urbana de Castilla La Nueva 2002, 2011, 2015 250
Figura 95 - Evolución de la infraestructura petrolera, Castilla la Nueva 2007-2014 251
Figura 96 - Evolución de la infraestructura petrolera, Castilla La Nueva 2016.....252
Figura 97 - Estilo arquitectónico en el centro de San Martín.....253
Figura 98 - Comercio en Granada, Meta.....254
Figura 99 - Movilidad y auge de la construcción, Granada 255
Figura 100 – Crecimiento del Área Urbana de Granada 2015-2017 256
Figura 101 - Total de pacientes atendidos en Hospitales públicos del Meta 2002-2015 261
Figura 102 - Origen de los pacientes atendidos en el Hospital Departamental de Villavicencio, 2002 – 2015.....262
Figura 103 - Procedencia de los pacientes atendidos en el Hospital Departamental de Granada (2001, 2011, 2015) 264
Figura 104 - Ingreso y salida de productos agropecuarios, CAV 2016 266
Figura 105 - Flujos de transporte aéreo de pasajeros y carga con origen en el Aeropuerto Vanguardia, 2016 269
Figura 106 - Carga transportada (toneladas) desde el departamento del Meta y diez principales destinos, años 2002, 2007 y 2011. 274

Figura 107 - Número de viajes de carga desde el departamento del Meta y diez principales destinos, años 2002, 2007 y 2011. 274
Figura 108 - Transporte de carga desde el Departamento del Meta, 2002, 2007, 2011 276
Figura 109 - Red de oleoductos en Colombia 281
Figura 110. Graduados por Departamento, Orinoquia 2001-2014 282
Figura 111 - Matriculados por municipios, pregrado. 283
Figura 112 - Matriculados en posgrado, Municipios del Meta 2010-2015 285
Figura 113 - Graduados por Núcleo de conocimiento, Departamento del Meta 2001-2014 286
Figura 114 - Matriculados por sector, Meta 2010-2015.....287
Figura 115 - Algunos institutos de formación para el trabajo.....288
Figura 116 - Institutos de formación en el área petrolera 290
Figura 117 - Vista aérea del sector Tablón – Chirajara 292
Figura 118. Obras en el segundo tramo de la Doble calzada Bogotá - Villavicencio 292
Figura 119 - Troncal de Oriente 293
Figura 120 - Corredor Buenaventura - Puerto Carreño 294
Figura 121 - Valla informativa de proyectos viales 295
Figura 122 - Oficinas y corresponsales bancarios, Meta 2016.....303
Figura 123 - Jerarquia urbano regional por criterio funcional IGAC 306
Figura 124. Regiones Corpes.....311
Figura 125 - Delimitaciones institucionales de la Orinoquia 317
Figura 126 - Cuencas sedimentarias de Colombia.....318
Figura 127 - Dinámica espacial del extractivismo. 324
Figura 128 - Discursos desarrollistas y de responsabilidad social 330
Figura 129 - Valla con discurso conservacionista 331
Figura 130 - Proyecto de la formalidad a la informalidad 332
Figura 131 - Asociación entre oferta inmobiliaria y otros sectores. 334

LISTA DE TABLAS

Tabla 1 - Entrevistados por escala y sector.....45
Tabla 2 - Entrevistados por escala y tiempo de permanencia.....46
Tabla 3 - Porcentaje de aporte al PIB Nacional por departamento años 2000 y 2013 55
Tabla 4 - Clasificación de ciudades mayores de 10.000 personas, según DANE. Colombia 1985-2014.....83
Tabla 5 - Porcentaje de participación en PIB Nacional y población, departamentos de la Orinoquia.....108
Tabla 6 - Cultivos semipermanentes Meta 2008 - 2015.....124
Tabla 7 - Histórico de producción nacional de crudo (MBPD).....136
Tabla 8 - Tipos de contrato petrolero por municipio, Departamento del Meta vigentes a 2015.....148
Tabla 9 - Porcentaje de participación en PIB petrolero nacional.....151
Tabla 10 - Anterior ciudad de residencia de habitantes de Villavicencio, 2005.....189
Tabla 11 - Prestadores de servicios al sector salud, Departamento del Meta.....258
Tabla 12 - Número de pacientes atendidos Hospital de Villavicencio y Hospital de Granada, 2001- 2015.....260
Tabla 13 - Pacientes atendidos y municipio de procedencia HDV 2002–2015.....261
Tabla 14 - Pacientes atendidos y región de procedencia, HDG 2001-2015.....263
Tabla 15 - Vehículos movilizados por peaje, 1993-2014.....272
Tabla 16 - Grupos de productos transportados desde el Departamento del Meta (toneladas) 2002-2011.....275
Tabla 17 - Grupos de productos transportados desde el Departamento del Meta (viajes) 2002-2012.....277
Tabla 18 - Transporte de carga Nacional, Meta y *commodities*, 2013 -2015.....279
Tabla 19 - Infraestructura de oleoductos en Colombia.....280
Tabla 20 - Programas de educación para el trabajo relacionados con extractivismo y producción de *commodities*, municipio y año de creación.....289

LISTA DE CUADROS

Cuadro 1 - Elementos diferenciales de los sistemas urbanos y la red urbana. 76
Cuadro 2 - Clasificación de centros urbanos según IGAC. 80
Cuadro 3 - Jerarquía urbana por tamaño de población según DANE 82
Cuadro 4 - Sectores asociados a la actividad petrolera 102
Cuadro 5 - Agrupación de actividades económicas por grandes ramos. 105
Cuadro 6 - Cinco primeros ramos de actividades, 2000 – 2014 Colombia, Orinoquia y Departamentos. 107
Cuadro 7 - Actividades de explotación de minas y canteras 110
Cuadro 8 - Actividades agrícolas, pecuarias y asociadas. 112
Cuadro 9 - Actividades de construcción. 114
Cuadro 10 - Transformaciones del sector agropecuario en la región y avances del capitalismo 117
Cuadro 11 - Primeros molinos de arroz en el Meta. 121
Cuadro 12 - Sector energético y petrolero: eventos y desencadenamientos regionales 132
Cuadro 13 - Hitos históricos del proceso de urbanización 177
Cuadro 14 - Jerarquía de ciudades por rango demográfico, Orinoquia 1995 - 2014 193
Cuadro 15 - Peajes de la red vial del Departamento del Meta 271
Cuadro 16 - Propuesta de subregionalización en Visión 2032: Territorio integrado e innovador (basada en jerarquización funcional del IGAC) 315
Cuadro 17- Cambios y permanencias en relación a la urbanización y el extractivismo 353

LISTA DE SIGLAS

AIM	Agencia de Infraestructura del Meta
ANH	Agencia Nacional de Hidrocarburos
ANLA	Agencia Nacional de Licencias Ambientales
BLAA	Biblioteca Luis Ángel Arango
CAMACOL	Cámara Colombiana de la Construcción
CAV	Central de Abastos de Villavicencio
CCV	Cámara de Comercio de Villavicencio
CEDE	Centro de Estudios sobre Desarrollo Económico
CELADE	Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
Corficolombiana	Corporación Financiera Colombiana
CORPES	Consejo Regional de Planificación Económica y Social.
Coviandes	Concesionaria Vial de los Andes S.A
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística.
DNP	Departamento Nacional de Planeación.
ECP	Empresa Colombiana de Petróleos – Ecopetrol.
EMBRAPA	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária.
EPS	Empresa Promotora de Salud
E&P	Contrato de exploración y producción
FENALCO	Federación Nacional de Comerciantes
FNR	Fondo Nacional de Regalías
GPC	Giga pies cúbicos
ha	Hectárea
HDG ESE	Hospital Departamental de Granada Empresa Social del Estado
HDV ESE	Hospital Departamental de Villavicencio Empresa Social del Estado
IEA	International Energy Agency
IES	Institución de Educación Superior
IGAC	Instituto Geográfico Agustín Codazzi
INPEC	Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario
INVIAS	Instituto Nacional de Vias
IPS	Institución Prestadora de Servicio de Salud
ITF	Índice de Tamaño Funcional
IUA	Índice Urbano de Acumulación
KBPD	Miles de barriles por día
KPDC	Miles de pies cúbicos por día calendario
LOOT	Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial.
MBB	Millones de barriles
MPCD	Millones de pies cúbicos por día
MEN	Ministerio de Educación Nacional de Colombia
MINMINAS	Ministerio de Minas y Energía
N.D.:	No disponible
POT	Plan de Ordenamiento Territorial.
RAPE	Región Administrativa de Planificación Especial
ReCiMe	Rede de Pesquisadores de Cidades Médias
RSE	Responsabilidad Social Empresarial
R/P:	Relación Reservas / Producción
SENA	Servicio Nacional de Aprendizaje

SGP	Sistema General de Participaciones
SGR	Sistema General de Regalías
SIET	Sistema de Información para el Trabajo y el Desarrollo Humano
SIGOB	Sistema de Gestión y Seguimiento a las Metas del Gobierno
SIPG	Sistema de Información de Petróleo y Gas Colombiano
SMSCE	Sistema de Monitoreo Seguimiento, Control y Evaluación
SNIES	Sistema Nacional de información de la Educación Superior
Ton	Toneladas
TEA:	Contrato de evaluación técnica
TN	Territorios Nacionales
UPME	Unidad de Planeación Minero Energética
VIS	Vivienda de Interés Social
ZIDRES	Zonas de Interés de Desarrollo Rural, Económico y Social
2D (km)	Kilómetros de sísmica en 2 dimensiones
3D (km2)	Kilómetros cuadrados de sísmica en 3 dimensiones

SUMARIO

RESUMEN 10
ABSTRACT 11
RESUMO 12
LISTA DE FIGURAS 13
LISTA DE TABLAS 18
LISTA DE CUADROS 19
LISTA DE SIGLAS 20
SUMARIO 22

INTRODUCCIÓN

El problema de investigación 26
Los objetivos de investigación 31
Perspectiva teórica y metodológica 32
Apuesta metodológica: Los elementos en juego. 38
Espacio y delimitación de la investigación 48

1 URBANIZACIÓN, GENERALIDADES Y PARTICULARIDADES

1.1 Algunas características del proceso de urbanización en América Latina 59
1.2 Modelo neoliberal, Estado y condiciones de acumulación del capital. 63
1.3 El proceso de urbanización en Colombia 65
1.4 Sistema urbano y red urbana: ¿sinónimos? diferencias y relaciones 72
1.4.1 Sobre el estudio de los “sistemas urbanos” en Colombia 78
1.5 Factores estructurantes del territorio colombiano 85

2 MODELO EXTRACTIVISTA Y (RE) PRIMARIZACIÓN DE LA ECONOMÍA

2.1 Economías extractivas y extractivismo ¿cómo definirlos? 91
2.2 ¿Por qué es importante el extractivismo en la región? Participación económica regional y departamental en las cuentas nacionales 105

3 INTEGRACIÓN DE LA REGIÓN DE LA ORINOQUIA A LA DINÁMICA DEL CAPITAL

3.1 La tradición ganadera y agropecuaria en la Orinoquia 119
3.2 Modernización de la actividad agropecuaria (1975-1990) 121
3.3 Expansión del modelo del agronegocio 123

3.4 El impulso del oro negro: Actividad petrolera y cambio regional 130
3.5 Petróleo en la Orinoquia, cambios y permanencias 142
3.6 Las regalías como “motor de desarrollo”, elemento de poder y territorialidad 148

4 EL PROCESO DE URBANIZACIÓN DE VILLAVICENCIO Y CIUDADES DE LA RED URBANA DEL META

4.1 Antecedentes históricos de la ciudad de Villavicencio: elementos para su periodización en relación a su red urbana. 165
4.2 Dinámica demográfica y morfología social 179
4.2.1 Urbanización de la población 189
4.3 Villavicencio: como crece la ciudad. 199

5 RED URBANA, INTERESCALARIDAD Y REGIÓN

5.1 Ejes intermunicipales y especializaciones: Materialización de las lógicas de localización de las actividades económicas. 226
5.1.1 Eje Villavicencio – Puerto López 227
5.1.2 Eje Villavicencio - Restrepo: 233
5.1.3 Eje Villavicencio – Acacías: 240
5.2 Paisaje, interacciones y funciones urbanas: fijos y flujos 257
5.2.1 Servicios de salud 257
5.2.2 Flujo de mercado de alimentos 265
5.2.3 Transporte terrestre y aéreo. 268
5.2.4 Transporte de carga. 272
5.3 Servicios e infraestructura 282
5.3.1 Educación superior 282
5.3.2 Infraestructura vial 291
5.4 Permanencias y cambios en la red urbano regional 299
5.5 Relaciones interescalares y políticas regionales 308
5.5.1 La delimitación natural de “la región” 308
5.5.2 Territorios nacionales y Corpes Orinoquia. 310
5.5.3 La región en el tránsito al siglo XXI. La Altillanura, como proyecto desarrollista 313
5.5.4 ¿Hacia dónde camina la región? La RAPE central como propuesta de ordenamiento territorial 319

6 AGENTES Y DINÁMICAS DE LAS NUEVAS FORMAS ECONÓMICAS Y ESPACIALIZACIÓN DEL CAPITALISMO

6.1 Espacialización de los extractivismos en la “frontera” 321
6.2 Nuevos agentes: Interacciones y coaliciones. 325
6.3 ¿Reestructuración de la red urbana regional de piedemonte llanero? 340

7 CONCLUSIONES 347

8 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS 358

APÉNDICE A - Cuestionario aplicado en trabajo de campo. Fases I y II 370
APÉNDICE B - Entrevistas realizadas 373
APÉNDICE C – Mapas de Tierras 2009, 2013 y 2016 375
APÉNDICE D - Matriz de datos de flujo de mercado de alimentos 378
APÉNDICE E – Flujos aéreos Aeropuerto Vanguardia 384
APÉNDICE F - Línea de tiempo – eventos económicos y políticos regionales. 386
APÉNDICE G - Cursos en educación para el trabajo asociados a la producción de *commodities* 391

INTRODUCCIÓN

Esta investigación responde a dos propósitos. El primero, entender las dinámicas de producción del espacio urbano en un área de frontera agrícola y de colonización en Colombia, plasmadas en la red urbano regional de piedemonte llanero, particularmente en el Departamento del Meta. Hablamos de red urbano regional pues entendemos que las ciudades son nodos que articulan las relaciones urbanas y rurales, relaciones complementarias, continuas en tiempo y espacio, ampliando su espectro a la región e interactuando con otras regiones a escala nacional e incluso global, según sus particularidades.

El segundo propósito es avanzar en la discusión sobre la relación entre producción del espacio y extractivismo, desde la perspectiva de la geografía, en particular en el entendimiento de las dinámicas de cambio urbano regional en directa relación con las formas de espacialización del capital que permean las dimensiones económica, política, cultural y social.

Estos propósitos son parte de una trayectoria investigativa sobre los procesos espaciales y territoriales en las áreas de frontera. Estas áreas presentan formas diferenciales de integración - desintegración al proyecto desarrollista en la escala regional y en el marco nacional colombiano. Este trabajo se fundamenta en la descripción de un caso representativo, como lo es la ciudad de Villavicencio en el departamento del Meta, titular de la región Orinoquia al oriente del país.

El objetivo general es interpretar la economía política y las dinámicas territoriales de la urbanización de la ciudad de Villavicencio y las relaciones con su red urbana regional inmediata, es decir, el estudio de la producción de sus condiciones de realización y sus consecuencias, con énfasis en el funcionamiento del capital y del trabajo (Santos, 1994).

Se establecen elementos comunes de la espacialización del capital y, en particular, del extractivismo como “modelador” del espacio, a través de la interacción agentes – procesos, en la estructuración – reestructuración urbano regional[1].

[1] El texto fue escrito en español pensando en facilitar la apropiación de este por parte de los lectores – actores de la región, para quienes este análisis pueda constituirse en un instrumento de lectura del territorio urbano – regional que ayude en la construcción de política pública enfocada a un ordenamiento territorial ajustado a las necesidades de actores y agentes regionales y a la prospectiva regional en Colombia.

El problema de investigación

En el contexto de la división internacional del trabajo, la implantación del proceso de modernización capitalista en América Latina, necesariamente se relaciona con la espacialización del capital y la creación o re-creación de nuevas ciudades en áreas de expansión, principalmente de frontera agrícola, a las cuales llega el capitalismo agrario, con formas diferentes de trabajo, producción de bienes básicos (agrícolas y energéticos), con procesos industrialización junto con actividades extractivas, base de una economía primaria con una fuerte tercerización laboral y de las actividades (CEPAL; CENTRO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS (HÁBITAT), 2001)

La transformación reciente de la ciudad de Villavicencio y de las ciudades de su red urbano regional, corresponde con estos procesos, de los cuales se despliegan las transformaciones económicas, políticas y sociales más recientes, particularmente las relacionadas con la economía extractiva del petróleo y la instalación de la agricultura comercial.

Dichas transformaciones económicas corresponden a una nueva forma en que se espacializa el capital en esta región, correspondiente a su inserción en un modelo de mundialización, entendido como “la tendencia de expansión de las relaciones capitalistas de producción y su capacidad de buscar imponerlas en todas las partes del mundo” (SPOSITO, 1999, p. 99), sin que estas impliquen una relación equitativa.

En el caso de la región de la Orinoquia, esta se ha considerado como “región trasera”, de acuerdo con la tipología descrita por Anthony Giddens en términos de desarrollo y de articulación al sistema de producción capitalista, cuya inserción ha sido problemática, presentando disputas territoriales (GIDDENS, 2006), en un contexto de débil presencia estatal, débil tejido social, florecimiento de actividades ilícitas, atraso, pobreza, actividad de grupos armados ilegales, presencia de cultivos ilícitos, desplazamiento forzado de personas, entre otros, lo cual Margarita Serje ha denominado “Tierras de Nadie” (2004)

Este contexto se complementa con un proceso acelerado de urbanización común para Colombia y América Latina. Según la Organización de Naciones Unidas

(ONU, 2012), el 80% de la población de América Latina y el Caribe viven en ciudades, y aun cuando el crecimiento poblacional se ha estabilizado, la expansión de las ciudades continúa. Otra particularidad es que el 50% de esta población habita en ciudades de menos de 500.000 habitantes (ONU HABITAT, 2012), esto indica la creciente relevancia de ciudades medias (en tamaño y función) que vienen creciendo en número y población. Este significa una mayor complejidad de los sistemas urbanos nacionales, del desacompañamiento entre planificación y crecimiento de las ciudades y de la necesidad de estructurar políticas públicas urbanas acordes a las particularidades locales y regionales.

En Villavicencio confluyen los dos fenómenos que fundamentan el problema de investigación: la expansión capitalista en una región "trasera" y un proceso de urbanización acelerado. Se conjugan un rápido crecimiento demográfico y la expansión descontrolada de la ciudad por un crecimiento urbano no regulado, la concentración de actividades y servicios para la región y, procesos de generación de mayor desigualdad en un contexto de problemáticas sociopolíticas particulares, un contexto que, como se discutirá, sigue siendo el de una región de frontera.

El Departamento del Meta ha tenido una transición de una economía agropecuaria a una agroindustrial y minera. Si bien la explotación petrolera ha sido constante desde la década de 1980, el departamento es protagonista del último auge petrolero a nivel nacional, lo cual ha generado un crecimiento de la economía departamental, con una alta dependencia de este sector, sin que esto haya significado una disminución de las brechas económicas y sociales internas.

Esta problemática conjuga elementos como la fuerte inversión de capital en la región, reflejada en el incremento de la actividad agrícola en gran escala, cultivos de soja, arroz y más recientemente de palma africana[2], y principalmente, al auge de la extracción petrolera. Este último ha generado una dinámica poblacional particular, atrayendo un alto número de población a la región, con un crecimiento descontrolado asociado a conflictos sociales, económicos, políticos y culturales que se hacen más visibles en las crecientes áreas urbanas de la región. Dos son los elementos que refuerzan la posición estratégica de la región con respecto al discurso del desarrollo

[2] Según la Encuesta Nacional Agrícola realizada en 2011 por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE-, el departamento del Meta cuenta con la mayor área de palma africana o dende sembrada en el país.

(SACHS, 1992) y el diseño de políticas para su consecución en el contexto nacional y en la espacialización del capitalismo:

- Durante la década más reciente, la Orinoquia ha sido considerada dentro de los planes de gobierno como la "última frontera agrícola y ganadera en el país" (SEMANA, 2010) (SEMANA, 2013), (DNP [200-]), área importante para la modernización agropecuaria para producción de alimentos y de biocombustibles, que supone una fuerte inversión de capital, tecnología, conocimiento científico (SANTOS, 1996), e incluso el asocio de diferentes actores, como es el caso de la Empresa Colombiana de Petróleos (Ecopetrol) y la *Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária* (EMBRAPA), para la experimentación en el área de los biocombustibles, con medianos y pequeños proveedores y productores de caña.
- La Orinoquia ha sido área de los más fuertes, y también recientes, hallazgos de reservas petroleras. De los cuatro grandes descubrimientos en la historia nacional tres corresponden a la Orinoquia y dos en particular al piedemonte llanero. Existe una carrera contrareloj por el aumento de producción y reservas que garanticen el sostenimiento energético y económico a nivel nacional, lo cual han motivado un esquema de subastas sucesivas, abiertas a empresas privadas para la exploración en el territorio nacional, incluso en áreas con diferente grado de protección ambiental y presencia de población campesina e indígena, lo que de entrada supone situaciones de conflictividad. La actividad extractiva petrolera también supone un efecto macroeconómico en la economía nacional, aún más significativo a escala regional y departamental, asociado a la percepción de regalías o *royalties*[3], con respecto a las cuales el departamento del Meta, es el mayor generador a nivel nacional.

Otro factor relevante con respecto a la industria es el cierre de la fábrica de cervezas y gaseosas "Bavaria" del grupo Ardila Lulle, antes principal industria consolidada que concentraba una buena cantidad de mano de obra de la ciudad y sus alrededores. Así, la industria disminuyó su participación en el PIB departamental, pasó de del 7,6% en el año 2000 a 5,9% en 2005, 3,0% en 2010 y 2,1% en 2013. Entre

[3] El producto interno bruto del Meta creció 19,7% o en el 2011, mientras Casanare, segundo mayor productor de petróleo, 15,1% por ciento. En contraste, Arauca, que en su momento fue el mayor productor del hidrocarburo, presentó una caída en el PIB, de 4,1% "PIB de las regiones crece de manera desigual". Revista Portafolio, octubre 11 de 2012. En: http://www.portafolio.co/economia/pib-las-regiones-crece-manera-desigual)

tanto las actividades de extracción minera crecieron en participación en el PIB de 27% a 31%, entre 2000 y 2005 y luego, de 52,6% a 57,8% en 2010 y 2013. (DANE, 2016)

Desindustrialización, desempleo, narcotráfico, conflicto armado y despojo de tierras por grandes capitales, generan un fuerte proceso de inmigración a estas ciudades, generando un ejército de mano de obra disponible (desempleados, desarraigados, actores armados en proceso de reintegración, etc.). La ciudad pasa de la desindustrialización paulatina al fortalecimiento de la agroindustria, los servicios directos e indirectos relacionados con la actividad petrolera, y de otros sectores como el turismo regional, la construcción y el comercio.

La conjunción de todos estos factores evidencia la espacialización de los elementos económicos y políticos, así como la composición de la población. Se denota un crecimiento urbano acelerado sin mayor planificación, concentración de recursos de regalías, primero entre las entidades territoriales de los productores y luego a nivel nacional, distorsiones en el mercado laboral, una mayor inclinación a la concentración de mano de obra asociada a la industria del petróleo, mano de obra no calificada y en el caso particular de Villavicencio de mano de obra calificada.

La ampliación de relaciones en términos de escala geográfica se relaciona con la expansión y profundización de las relaciones capitalistas en la región, basadas en buena parte en un patrón de reprimarización de la economía como opción de desarrollo regional y nacional. Esto significa, en la escala local y regional, un crecimiento demográfico, de capitales, de nuevos agentes económicos y disputas por el poder principalmente por la explotación del territorio, visibiles en momentos de auge como de contracción económica.

Algunas aproximaciones han sido realizadas en torno a las temáticas de colonización y economías extractivas en Colombia, específicamente a la Orinoquia y la Amazonia colombiana. Los trabajos de Gómez y Domínguez (1990, 1994), describen los elementos del extractivismo, el avance del capital sobre áreas de frontera y los efectos sobre la población indígena colombiana.

Sobre el extractivismo petrolero como factor de colonización, un trabajo pionero es el de Camilo Domínguez (1969), sobre migración, urbanización y conflicto, en el cual muestra las condiciones del acelerado de ocupación y urbanización de Puerto Asís en Putumayo. Michel Havens y Eugene Roumieux (1966) relatan la relación entre configuración social y petróleo en el caso de Barrancabermeja, primera ciudad

colombiana producto de la actividad petrolera, localizada en el valle medio del Rio Magdalena.

Domínguez, (1999) Resume el papel del petróleo como generador de transformaciones explosivas en la Orinoquia y la Amazonia colombiana, las cuales ya se encontraban en un proceso de reordenamiento territorial, agravado por la economía de la coca, generando ambas economías una serie de impactos sociales y ambientales sentidos en la región.

El trabajo de Devia Acosta (2004) relata el papel preponderante de la actividad petrolera en la colonización del medio Putumayo, en particular del municipio de Orito, y los conflictos desatados en la puja por la extracción en territorios indígenas Siona y de colonización campesina, en los cuales se constituyen varias pequeñas ciudades fragmentando la región en nuevos municipios.

En 1986, Gramling y Brabant (1986) acuñaron el concepto de "*Boomtown*" tomando como ejemplo los escenarios urbanos que surgieron junto a las actividades de generación de energía y explotación de gasífera y petrolera en el oeste de los Estados Unidos. Estas se distinguen por un rápido crecimiento de la población, asociado a las oportunidades de empleo e implica impacto socioeconómico y ambiental justamente por su rápido crecimiento.

El impacto de la extracción energética en pequeñas ciudades fue estudiado en las décadas de 1970 y 1980, cuando las áreas rurales del oeste de Estados Unidos[4] presentaron un significante desarrollo energético, varis tendencias sociales y económicas surgieron y fueron denominadas "Impacto del modelo de las *boomtowns*". Los proyectos, generalmente en áreas rurales o aisladas recibieron olas de trabajadores. Fueron impactadas por el desarrollo energético 131 comunidades y 25 más fueron identificadas como "boomtowns" (Staats 1977; Cortese and Jones 1978 *apud* JACQUET, 2009). Este impacto se refleja en el rápido crecimiento demográfico, en alteraciones sociales, económicas (alto salario, costo de vivienda, impacto en el empleo, impacto en las actividades económicas ejercidas), baja capacidad de gobernanza de los gobiernos locales y políticas de gobierno local complacientes (DEVIA ACOSTA, 2011). Pero también, y esto es particular para el caso del oeste estadinense, se describen impactos de corte psicológico en los habitantes, en los que

[4] El estudio de Jacquet (2009) relata los casos de Pinedale, BigPiney, Marbleton, Gillette, entre otros en Wyoming.

se relatan la alteración de la vida cotidiana y de las formas de organización social, asociados recepción de gran número de foráneos, caso del “Síndrome de Gillette” (JACQUET, 2009)

Podría decirse que este concepto de “*boomtowns*” o ciudades boom se asocian no solo a la actividad energética sino a las “economías extractivas” (Domínguez y Gómez, 1990) y sus características supondrían un reflejo en la morfología social y urbana, que tienen que ver con el carácter no permanente al depender de la existencia del recurso hidrocarburo y el flujo de dinero que se mueve en torno a él (DEVIA ACOSTA, 2011)

La revisión del caso de Villavicencio y de su red urbana regional es una puerta a la caracterización del proceso de urbanización en la confluencia entre auge extractivo y región de frontera. Varias preguntas se abren a esta problemática ¿Qué elementos generan el rápido crecimiento de estas ciudades?, ¿Cómo caracterizar el caso de Villavicencio en el contexto del sistema urbano nacional y de las ciudades intermedias en el país?, ¿Cuáles elementos y agentes interactúan en la producción del espacio urbano en contextos de extractivismo?, ¿Qué efectos tienen esas economías extractivas en red urbano regional?, ¿Es posible de hablar de reestructuración de estos contextos en presencia de la expansión capitalista bajo unas nuevas condiciones de extractivismo?

A manera de hipótesis se plantea que el nuevo auge extractivista y sus efectos se extienden al espacio intraurbano y a la red urbana a través de las interacciones espaciales, por medio de flujos económicos, la aceleración y densificación de flujos de bienes, personas y servicios, así como en nuevas formas de consumo y la disposición de más recursos para inversión en infraestructura que se usan de forma concentrada y desigual sobre el territorio y cuyo uso refleja formas de poder de agentes y actores sobre el territorio.

Los objetivos de investigación

El objetivo central de esta investigación es interpretar la economía política y las dinámicas territoriales de la urbanización de la ciudad de Villavicencio y las relaciones con su red urbana regional. Se han establecido cuatro objetivos específicos que se constituyen en camino y complemento para el desarrollo de la investigación

a. Describir los elementos estructuradores del proceso de urbanización de Villavicencio y de su papel en la región (periodización y rugosidades) en las últimas tres décadas.

b. Entender las dinámicas espaciales de las actividades económicas que influencian y marcan hitos en los procesos territoriales de la red urbana regional.

c. Analizar la configuración de la red urbana regional a partir de los principales conflictos derivados del crecimiento acelerado de la economía y la población en las últimas décadas.

d. Examinar actividades, agentes y dinámicas estructurantes de la reconfiguración de la red urbana regional de piedemonte llanero como una totalidad, y su relación con las nuevas formas económicas y espacialización del capitalismo

Si bien el proceso de producción del espacio urbano se implementa en diferentes campos, las transformaciones económicas se incorporan en el espacio de forma determinante, pues corresponden a una nueva forma en que espacializa el capital en esta región aprovechando sus particularidades y a su vez generando cambios visibles. Así, la necesidad de acumulación del capital conlleva a una expansión geográfica de la sociedad capitalista, conducida por el capital productivo, lo que significa la inversión en un ambiente construido para su reproducción (SMITH, 1988), el cual trasciende las diferentes escalas geográficas. Estos cambios no implican relaciones equitativas, por el contrario generan desequilibrios y desigualdades que deben ser descritas, analizadas y expuestas.

Para esto se plantean, a continuación, unos elementos teóricos basados en el método dialéctico, que nos permitieron elaborar una propuesta metodológica de aproximación al problema de investigación.

Perspectiva teórica y metodológica

La ponderación sobre la teoría y la delimitación del problema de investigación ha sido un proceso heurístico, basado en la capacidad creativa del “ayudar encontrar” para colocar en diálogo cruzado la capacidad analítica y metodológica de la geografía

con la realidad material del caso elegido[5]. Al final, la complejidad del proceso de urbanización y de (re) estructuración urbano regional contemporáneos, requirió de ajustes en los conceptos y temáticas propuestas, así como de los procedimientos metodológicos y actividades necesarias a lo largo del desarrollo del proyecto.

El método dialéctico fue escogido por la capacidad analítica para aproximarse a la realidad empírica y captar las contradicciones de los procesos observados. Esta cualidad del método tiene una funcionalidad y concordancia con los objetivos propuestos, para comprender el movimiento interno de los pares dialécticos, su transformación de cualitativo a cuantitativo y viceversa, así como las nociones de movimiento e historicidad (CHEPTULIN, 1982; LEFEBVRE, 1991; SPÓSITO, 2004).

Estas dos últimas nociones corresponden a la realidad de los fenómenos sociales como a la construcción de la investigación. Esto ha significado la constante revisión de las actividades, conceptos, discusiones, y en general de la ruta de investigación.

El espacio, como punto de partida, se concibe como un sistema de objetos y acciones, de fijos y flujos (SANTOS, 2006). Visto desde la óptica del método, como pensamiento y práctica sistémica y organizada, dice Santos que debe ser considerado una totalidad, ejemplo de la propia sociedad que le da vida (SANTOS, 1985). Él mismo llama la atención sobre la dificultad práctica de asumir la totalidad de forma completa, y por tanto la necesidad de encontrar la forma de dividirla en partes para analizarla, comprenderla, desintegrarla para integrarla nuevamente bajo una visión holística.

> El todo solamente puede ser conocido a través del conocimiento de las partes y las partes solamente pueden ser conocidas a través del conocimiento del todo. Esas dos verdades son, entonces, parciales. Para alcanzar la verdad total, es necesario reconocer el movimiento conjunto del todo y de las partes, a través del proceso de totalización (SANTOS, 2006, p. 77).

Esta posición es compatible con el método propuesto por René Descartes (2001) de descomponer el todo en partes para comprender la totalidad. Si bien, los conceptos de espacio y territorio están en directa relación con la noción de totalidad, esta es una realidad fugaz que constantemente se deshace para volver a hacerse, el

[5] Menna (2014) analiza la heurística como un componente fundamental de la ciencia, que durante el siglo XX fue dejada de lado por la filosofía de la ciencia y la investigación empírica al concentrarse en los procesos formalizados o estandarizados de los métodos y teorías. Este autor retoma los postulados clásicos de la heurística y la define como “todo elemento que ayuda al investigador en la tarea de resolver problemas –ya sean éstos los de construir una hipótesis o los de evaluar las diferentes etapas de construcción de una hipótesis” (MENNA, 2014, p. 69)

análisis de la totalidad supone su división y su “reconstitución”. En este sentido habría aquí una superación de la simple división del todo en partes.

La realidad como una totalidad puede ser comprendida desde el punto de vista científico a partir del planteamiento de un problema de investigación, que en este caso supone la integración de conceptos como espacio, territorio y urbanización, los cuales podrían ser “descompuestos” aplicando las leyes del método dialéctico (LEFEBVRE, 1991), (SPÓSITO, 2004). Estas se resumen en: 1) La interacción universal de las partes y la totalidad, 2) la transformación de la cantidad en cualidad y viceversa, 3) la unidad e interpretación de los contrarios, 4) La negación de la negación y, 5) el desarrollo en espiral (superación) junto a la noción de movimiento y desarrollo de la materia (SPÓSITO, 2004).

En esta lógica de aplicación de las leyes del método dialéctico al método geográfico, Milton Santos propone la delimitación de cuatro categorías fundamentales del espacio:

> Forma, función, estructura y proceso son cuatro términos disyuntivos, pero asociados, a emplear siguiendo un contexto del mundo de todo día. Tomados individualmente, representan apenas realidades parciales, limitadas, del mundo. Considerados en conjunto y relacionados entre sí, ellos construyen una base teórica y metodológica a partir de la cual podemos discutir los fenómenos espaciales en totalidad (SANTOS, 1985, p. 52).

El espacio involucra entonces estos elementos en relación. La forma no es el espacio mismo, sino su apariencia física, es decir la materialidad en que se relacionan forma y contenido, es en su dialéctica que toma vida el espacio como constructo social. En palabras de Lefebvre (1983), la forma no mostraría nada desconocido, es evidente en sí misma, pero solo cobra sentido al buscar lo desconocido en esta, es decir en sus contenidos, del tipo que fueren.

Las formas cobran sentido en relación a la función que estas cumplan en el marco de unas relaciones socioespaciales, función representada en las tareas que se le son particulares a la ciudad y de esta hacia la red urbana. Las funciones, atribuidas o diseñadas en el proceso de construcción social del espacio, complementarían esta relación, dándole sentido a la forma y los contenidos, variantes en el espacio. La estructura, tercer elemento mencionado por Santos, pone de manifiesto la forma en que se relacionan los elementos, como se organizan y constituyen flujos que se extienden entre esos, constituyendo un sistema cerrado. La estructura espacial, se constituye en una estructura compleja, compuesta por diferentes estructuras específicas de elementos homólogos y no homólogos (SANTOS, 1985, p. 16):

estructura demográfica, actividades económicas, actores, agentes, relaciones políticas, tejido social, y otros en interacción, que se organizan en una totalidad.

El proceso se presenta entonces como la acción continua de esta integralidad, en la amplitud de su dimensión temporal y espacial que comprende el movimiento, la dinámica y el cambio (SANTOS, 1985, p. 50). Observar el proceso requiere entonces una mirada de mediano y largo plazo, que integraría una temporalidad de larga duración, de oscilación cíclica, del tiempo corto y los eventos (BRAUDEL, 1978). Estos últimos cobrarían relevancia en tanto se marcan en el espacio, es decir en la alteración de los contenidos y las funciones y, quizás en un plazo mayor, en formas socioespaciales.

Se revelan dos dimensiones en el proceso. La primera, una dimensión histórica que refleja cómo se ha conformado un determinado paisaje, su transformación y constante construcción. La segunda, cómo se constituye el proceso a través de la integración de forma, función y estructura, agentes y actores. Puede plantearse entonces que el proceso se constituiría en categoría síntesis de las anteriores y quizás la más relevante para la investigación en curso.

En la elaboración de esta perspectiva metódica, se proponen algunos pares dialécticos opuestos y complementares, como se describieron forma/contenido, forma/función. La interacción entre espacio y tiempo, como categorías determinantes de la realidad (KANT, 1929 *apud*. SANTOS, 1990), socialmente construidas e inseparables, de las cuales ampliamente han referido en las ciencias sociales y la geografía: Lefebvre (2000), Santos (1985) (1994) (1996) y Spósito (2004), entre otros. A manera de síntesis del par Espacio/Tiempo encontramos dos conceptos fundamentales. Por una parte el concepto de *rugosidad* (SANTOS, 1990), como un espacio construido, es decir, las formas sociales y ecológicas transformadas por el hombre a través del tiempo, por acción de las técnicas y formas de trabajo introducidos por sociedades enteras, a su vez determinadas por las diferentes dimensiones de la vida en un espacio: lo ambiental, social, económico, político y cultural.

Otro concepto síntesis es el de *formación socioespacial*, propuesto por Santos (1996, p. 86), como la forma en que se organiza y espacializa el capital de modo diferencial, refiere modos de producción y condiciones de ocupación, por lo cual “constituye el instrumento adecuado para entender la historia y el presente de un país”.

Otro de los pares dialécticos a explorar es ciudad/campo y lo urbano/lo rural. El primero se basa en la dimensión material de la división territorial del trabajo y de

concentración del capital, así como de personas, bienes y servicios que se contextualiza históricamente (LEFEBVRE, 1978). En una definición formal, propuesta por Lefebvre, la ciudad se constituye en “producto de la metamorfosis industrial y de la propiedad privada” (1972), es decir, la acumulación de bienes, capital, relaciones agentes y actores en relación a las actividades económicas y al contexto político, interdependiente del campo, más que una oposición una continuidad de múltiples tensiones. La segunda, refiere la urbanización, como *proceso* o movimiento espacio temporal, que comprende la transformación de los papeles que la ciudad desempeña en la división del trabajo, concentra los contenidos de la ciudad y los diferentes aspectos (económico, político, cultural y social).

La urbanización, como proceso, trasciende la ciudad como materialidad y se revela en diferentes escalas, regional, nacional e internacional (SPÓSITO, 1997), así como en las diferentes tensiones, fragmentaciones y articulaciones sobre todo al tratarse de una urbanización dependiente de la producción de bienes primarios, y un sector secundario a favor de la extracción de estos. Se hace necesario entonces articular el concepto de escala fuera de cualquier estatismo, transitando entre escalas según lo requiera la aproximación al proceso de urbanización mismo[6], para percibir como el fenómeno articula las diferentes escalas en relación con los modelos de desarrollo y los modos de producción espacializados.

En este camino del método, ampliamos la mirada más allá de la ciudad a la red urbana de la cual hace parte, como lo propone Roberto Lobato Corrêa, pues esta “refleja y refuerza las características sociales y económicas del territorio, siendo una dimensión socioespacial de la sociedad” (1989, p. 8) y pasa a ser el medio a través del cual la producción, circulación y consumo se realizan efectivamente (1989, p. 5), articulando puntos fijos en el territorio, en donde se concentran las actividades, generando un orden jerárquico urbano, incluso en relación con instancias que no son la local y la regional.

Otro par ya mencionado, explorado por Milton Santos, es el de puntos luminosos/puntos opacos, entendidas como áreas de densidad de “aportes de ciencia, tecnología e información” en función del funcionamiento de las sociedades y la

[6] En este sentido, se asume una posición crítica con respecto al concepto de Formación socioespacial, en tanto Santos lo liga a una escala nacional (SANTOS, 1977), mientras aquí se defiende la necesidad de mirar cómo se articulan las diferentes escalas en las formas como se espacializa el modo de producción.

espacialización del capital, en contraste con áreas vacías u opacas (1994, p. 25). Al respecto se puede proponer que las transformaciones productivas del “nuevo” capitalismo permean y moldean el proceso de urbanización que permite y viabiliza un proceso de reconfiguración del capital. La ciudad como materialidad y fenómeno capitalista, contiene las formas de dicha reconfiguración, comprometiendo la interrelación entre lo luminoso y lo opaco dentro de sí.

En esta complejidad, el espacio urbano, en amplio, sería reflejo y condicionante social, campo de símbolos y luchas (LOBATO CORRÊA, 1995), de procesos sociales, económicos, políticos y culturales, que se materializan diferencialmente en tiempo y espacio. Volvemos a la necesidad de mirar las categorías del espacio de forma interrelacionada:

> Esos procesos resueltos en funciones se realizan a través de formas. Estas pueden no ser originalmente geográficas, pero terminan por adquirir una expresión territorial. La verdad, sin las formas, la sociedad, a través de las funciones y procesos, no se realizaría. De ahí porqué el espacio contiene a las demás instancias. Él es, también, contenido en ella, en la medida en que los procesos específicos incluyen el espacio, sea el proceso económico, sea el proceso institucional, sea el proceso ideológico (SANTOS, 1985, p. 2).

La percepción del proceso requiere entonces de la lectura de las formas que tendrían que ser leídas en dos sentidos: horizontalmente, como sistema que refleja y se compagina con funciones y estructura y, verticalmente, para ver con una mirada temporal, cómo se ha constituido un determinado paisaje en una sucesión y transposición de acumulaciones a lo largo de la historia (SANTOS, 1985)

En procura de dilucidar la relación entre forma/proceso y de comprender la dialéctica socioespacial, Soja (1980) indaga por las condiciones materiales y los procesos de producción, las relaciones sociales y las estructuras económicas a través de las cuales se produce el espacio. Como resultante de la relación dialéctica entre urbanización y capital, entre ciudad y campo, se reconfigura la red urbano regional, a partir de relaciones de producción material e inmaterial, ligadas a la extracción de bienes primarios y la relación concentración – distribución de personas, bienes y servicios, asociados al agronegocio y a la actividad petrolera principalmente, además de otras actividades con menor impacto, como el turismo. Así, se hace importante ampliar la mirada más allá de la ciudad a la red urbana de la cual hace parte, como lo propone Roberto Lobato Corrêa, pues esta “refleja y refuerza las características sociales y económicas del territorio, siendo una dimensión socioespacial de la

sociedad" (1989, p. 8) y pasa a ser el medio a través del cual la producción, circulación y consumo se realizan efectivamente (1989, p. 5). Se verifica para el caso propuesto el cumplimiento de los cuatro principios que dan existencia a la red urbano regional: una economía de mercado con una producción que es negociada por otra que no es producida local o regionalmente; la existencia de puntos fijos en el territorio en donde se realizan los negocios y la concentración en estos de otras actividades vinculadas al negocio (comercio, servicios, producción industrial, etc.); la existencia de un mínimo de articulación entre dichos puntos; y la diferenciación y jerarquía de estos núcleos urbanos.

El movimiento de las ciudades está guiado por el funcionamiento del sistema o red urbana, por sus dinámicas económicas, sociales y políticas que pueden ser generadas de manera independiente al sistema y tener una influencia sobre su posición en esta, dando cabida a la descripción particular de su inclusión en la jerarquía urbana regional y nacional por cuenta de los procesos socio-espaciales (DUREAU, 2007).

Apuesta metodológica: Los elementos en juego.

Para entender el proceso de urbanización de Villavicencio y la red urbano regional en que se inserta, se contrastó información cualitativa y cuantitativa[7], en una perspectiva dialéctica de opuestos y complementarios.

La relación tiempo/espacio como eje y los conceptos de periodización y formación socioespacial, se traducen metodológicamente en la lectura del proceso de urbanización a partir de la morfología urbana (CAPEL, 2002) y las temporalidades urbanas (ALESSANDRI CARLOS, 2007). Estas nos revelan, a través de la forma urbana, un paisaje en constante transformación, fragmentado, que revela la jerarquización de lugares y personas. Tratándose de un espacio socialmente construido se procura una visión relacional entre morfología espacial y morfología social, para dar cuenta de forma y tiempo de la vida urbana, de sus formas de relación estratificación y desigualdades, producto de "la segregación que se realiza de formas

[7] En comparación con Brasil, Colombia no cuenta con un nivel de sistematización y rigor en la compilación de información geográfica y estadística. Ante esta dificultad metodológica ha sido necesaria una disposición heurística a través de la reconstrucción y unificación de bases de datos oficiales, así como la búsqueda de bases de datos de gremios y asociaciones privadas.

múltiples con la generalización de la propiedad privada" (Ibídem, p. 30) El contraste entre morfología social y espacial permite exponer la dialéctica continuidad/discontinuidad, "revela la propiedad privada como fundamento del proceso de producción del espacio urbano, pues nos sitúa ante las desigualdades en el uso." (Ibídem, p. 57)

Como lo formula Santos, el paisaje urbano reúne y asocia pedazos de tiempo materializados de forma diversa, autorizando comportamientos económicos y sociales diversos (1996, p. 209). Así, la propuesta de una periodización toma relevancia pues implica la revisión y clasificación de momentos de régimen y ruptura, de variables que funcionan armónicamente como de quiebres espacio temporales (SANTOS, 1994). Implica ver múltiples temporalidades, de los sujetos en el espacio urbano como de los proceso de urbanización, ampliación y complejización de la división social y territorial del trabajo, que comprometen un largo plazo. El modelamiento de la periodización se relaciona con momentos históricos de poblamiento y cambio demográfico, políticas públicas determinantes en el desarrollo socioeconómico de la región, la construcción de infraestructura, aprobación de políticas de desarrollo regional, delimitación regional y, en general, cambios en el contexto urbano regional.

Para la consecución de los objetivos de la investigación, se asumieron cuatro ejes temáticos, los tres primeros inspirados en algunos trabajos de la *Rede de Pesquisadores de Cidades Médias* (ReCiMe) como los de Elias y Pequeno (2010) y Sposito, Elias, Soares, Maia y Gomes (SPOSITO, ELIAS, *et al.*, 2007):

- Ramos de actividades económicas.
- Equipamiento e infraestructuras.
- Dinámica poblacional.
- Políticas de delimitación regional y articulación de los centros urbanos de la red en diferentes escalas geográficas.

Existe una variación en el último eje con respecto a la investigación de Elias y Pequeno (2010) y lo propuesto en el proyecto de investigación. Los autores mencionados se refieren en el último eje a las condiciones de vivienda (*moradia*), como factor material que muestra la dinámica de los agentes que producen el espacio urbano, las relaciones de poder y las desigualdades que persisten aun en procesos de reestructuración del espacio. En nuestro caso, se pone énfasis en la dinámica del

espacio interurbano y, por ende, en la red urbana, en tanto la ciudad, como lo explica Pierre George (1983), “no constituye nunca una realidad geográfica autónoma”, forma parte de un sistema urbano elaborado en un periodo histórico más o menos largo y solo puede hacerse un estudio geográfico de la ciudad cuando se coloca en un doble contexto: regional y “citadino” (George, 1983, traducción nuestra).

> Esta posición concuerda con la de Lobato Corrêa (1989), quien afirma que la red urbana se constituye en reflejo de y una condición para la división territorial del trabajo.
> A través de ella es viable la producción de las diversas áreas agropastoriles y minerales, así como su propia producción industrial, la circulación entre ciudades y áreas y el consumo (...) A través de ella las decisiones, inversiones e innovaciones circulan descendientemente, creando y transformando constante y desigualmente de acuerdo con una dinámica interna al capitalismo, actividades y ciudades.
> (Lobato Corrêa, 1989, pp. 49-50, traducción nuestra).

La propuesta de ver conjuntamente los procesos de articulación de la ciudad y de esta en el contexto regional, que hace Roberto Lobato Corrêa (1989, 1995) es fundamental para este trabajo. Este análisis resalta el par rural – urbano, pero sobre todo el par urbano – regional. La ciudad de Villavicencio en forma, función y estructura sale del molde de lo estrictamente urbano en términos socioculturales. En cuanto al modo de vida urbano, podemos señalar la persistencia en el *habitus* de sus pobladores al mantener pautas rurales (BAQUERO NARIÑO, 1990) (SÁNCHEZ PALOMINO, 2002). Producto de un proceso acelerado de urbanización de la población rural, que no ha desvanecido prácticas, costumbres y celebraciones rurales, aun más cuando uno de los elementos identitarios de la ciudad es ser reconocida como polo de desarrollo agrícola del país.

La posibilidad de entender los procesos de urbanización y (re)estructuración urbano regional, implica la necesidad de acercarse a los agentes, Estado, empresas que dinamizan estos procesos. El entendimiento de los datos producidos por instituciones oficiales y privadas[8] es complementado con la aproximación a los

[8] Mucha de la información solicitada a las instituciones no fue obtenida, sea porque no ha sido compilada, no está sistematizada o porque los funcionarios se negaron a suministrarla, a pesar de que en el año 2014 fue sancionada la Ley 1712 o “Ley de Transparencia que regula el derecho de acceso a la información pública. En algunos casos la información se encuentra enunciada pero no cargada en los correspondientes sitios electrónicos de las instituciones. Existe gran desconfianza en el aporte de datos, principalmente en lo que corresponde a los sectores comercial, petrolero y los directa e indirectamente ligados al mismo. El recelo con la información se relaciona con varios factores, entre ellos la sensación de vulnerabilidad en un contexto de conflicto armado de más de medio siglo que afecta directamente a la región, a la relación entre corrupción, organizaciones criminales y recursos públicos (DUQUE DAZA, 2015), y a un cierto desorden administrativo que se refleja en la escasa compilación de datos históricos de corte regional.

agentes y actores con injerencia en la dinámica territorial, comprendiendo sus percepciones sobre los diferentes procesos: urbanización, cambio demográfico, dinámica económica, conflictos, conformación y cambios en la red de ciudades, flujos y jerarquías.

La investigación se desarrolló en cuatro etapas. Una fase compilatoria, de trabajo constante durante la investigación, una fase correlatoria y comparativa, una fase semántica y una interpretativa, las cuales no necesariamente fueron realizadas de forma lineal. Se desarrollaron las siguientes actividades:

- Revisión bibliográfica y documental: Revisión bibliográfica de textos principales para la discusión teórica y el análisis de la información, guiados por los conceptos y temáticas centrales: urbanización, red urbana, producción del espacio, formación socioespacial, industrialización y territorio (Cuadro conceptos y autores relacionados),
- Compilación de documentos de entidades oficiales con injerencia urbana y regional, de orden nacional, departamental y local: Planes de desarrollo y Planes de Ordenamiento Territorial (POT - Villavicencio), Ley de regalías, Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), Departamento Nacional de Planeación (DNP), Ministerios de Medio Ambiente, Minas y Energía, Agricultura, Secretarías de las mismas áreas, Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH) y Empresa Colombiana de Petróleos (Ecopetrol), principalmente.
- Compilación de información numérica y cuantitativa referentes a aspectos demográficos, crecimiento urbano nacional, servicios, actividades económicas, propiedad de la tierra, principalmente[9].
- Trabajo de campo realizado en tres fases[10], en las ciudades de Bogotá, Villavicencio, Puerto López, Restrepo, Granada, Acacías, Castilla La Nueva, principalmente, como espacio – tiempo para el desarrollo, colecta de datos y reflexión. Las actividades desarrolladas incluyeron

[9] Alguna de esta información, principalmente documentos oficiales y datos estadísticos, fue obtenida vía internet, sin embargo, aparecen las primeras limitantes, mencionada en el aparte “Elaboración del proyecto”: la poca disposición de información sistematizada y periódica, así como la dificultad de acceder a algunos sitios desde fuera del país, por restricciones de consulta de las propias páginas, razón por la cual alguna de esta información se consultó directamente en campo.

[10] La primera entre diciembre de 2014 y marzo de 2015, la segunda entre marzo y mayo de 2016 y la tercera, con compañía del orientador de esta tesis, en mayo de 2017.

a. Compilación de datos regionales así como documentos de instituciones oficiales y privadas no disponibles vía internet.

b. Observación directa de las dinámicas de la ciudad en relación a las actividades económicas.

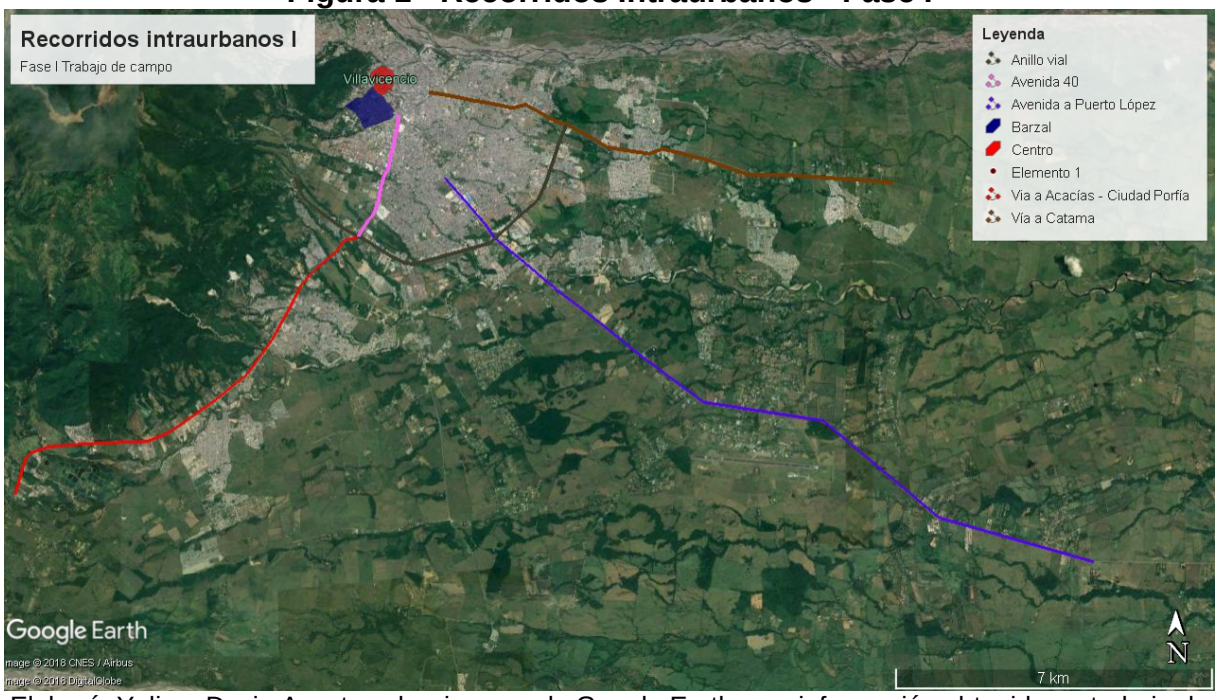
c. Interacción con agentes y actores que participan de la producción del espacio urbano y urbano regional.

d. Aplicación de entrevistas semiestructuradas a funcionarios públicos, de la empresa privada y en general de actores identificados como relevantes. (Siguiente aparte y remitir a cuadros escala tiempo, escala institución.

e. Ejercitar la analogía frente a otras realidades (semejantes y/o diferenciadas), así como, percibir las transformaciones a lo largo del tiempo a través de medios materiales (fotos, vídeos, entrevistas etc.). (Archivo fotográfico georreferenciado)

- Realización de recorridos para reconocimiento de los ejes urbano regionales, para facilitar la observación directa de la dinámica urbana e intermunicipal, paisaje, fenómenos y flujos. En la primera fase, los recorridos tuvieron énfasis en el espacio intraurbano de Villavicencio y los ejes intermunicipales que comunican con las ciudades próximas (Villavicencio – Acacias, Villavicencio – Puerto López, y Villavicencio – Restrepo), como se observa en la figura 1. En la segunda fase se ampliaron los recorridos por los ejes intraurbanos (ver figura 2) y los interurbanos (Villavicencio – Acacías – Guamal – Cubarral – San Martín – Granada. Villavicencio – Acacías – Castilla La Nueva. Villavicencio - La Balsa – Pachaquiaro - Puerto López. Villavicencio – Restrepo), visibles en la figura 3, para ver tipos y densidades de los flujos entre centros urbanos, actividades predominantes por centro urbano y dinámicas de transporte.

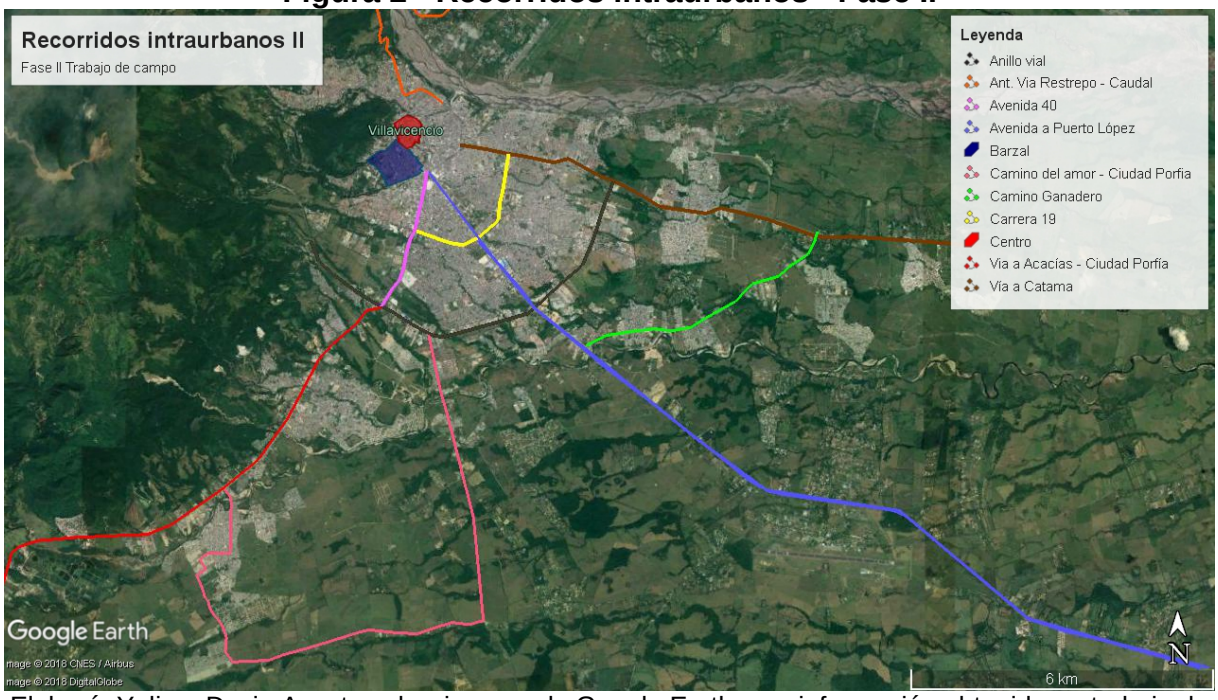
Figura 1 - Recorridos Intraurbanos - Fase I



Elaboró: Yolima Devia Acosta sobre imagen de Google Earth, con información obtenida en trabajo de campo, febrero – marzo de 2015

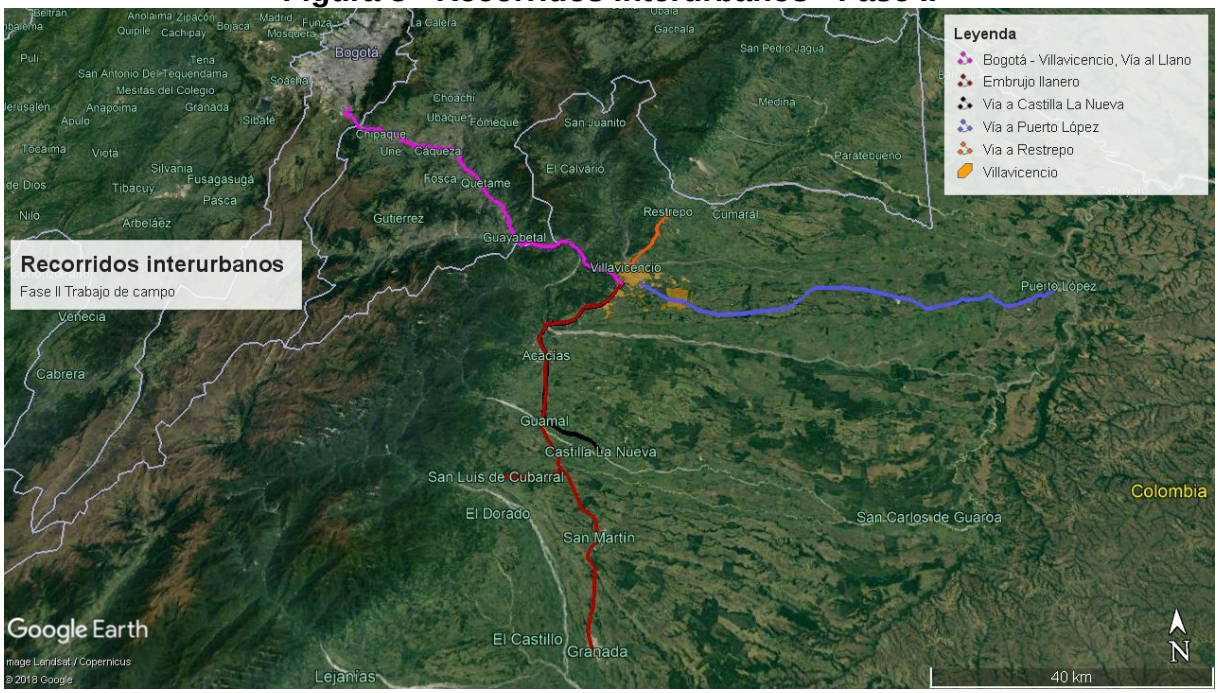
Entre los elementos clasificados durante los recorridos se encuentran: Áreas de concentración de comercio y servicios, actividades económicas predominantes por corredor, áreas de concentración de actividades directa e indirectamente relacionadas a la reprimarización, infraestructura y nuevos equipamientos, áreas con presencia de refuncionalización, áreas de urbanización informal, áreas de auge inmobiliario, nuevos equipamientos y centros comerciales (shopping centers), monumentos y áreas de interés cultural, centro de la ciudad.

Figura 2 - Recorridos intraurbanos - Fase II



Elaboró: Yolima Devia Acosta sobre imagen de Google Earth, con información obtenida en trabajo de campo, marzo – abril de 2016

Figura 3 - Recorridos interurbanos - Fase II



Elaboró: Yolima Devia Acosta sobre imagen de Google Earth, con información obtenida en trabajo de campo, marzo – abril de 2016

Así, se planteó la realización en las dos fases de trabajo de campo, de una entrevista semiestructurada basada en una “batería de preguntas” (Apéndice A) como instrumento de investigación. Este instrumento se usó para interactuar con actores

bien informados, académicos (de instituciones de nivel nacional y regional), líderes y funcionarios del sector público y privado de algunas de las instituciones mencionadas (Apéndice B).

Los entrevistados fueron escogidos teniendo en cuenta tres grupos de variables: 1) Escala geográfica de actuación o influencia, sea local (Villavicencio), regional o nacional; 2) Tipo de sector al que representa: Estatal o público, sector privado, mixto, comunidad y academia, y 3) Tiempo de permanencia en la región: originarios o nacidos en la región, tradicionales que viven hace más de dos décadas en la región, recientes, que llegaron en lo corrido de la última década, y los externos a la región, que escapan a esta clasificación[11].

Tabla 1 - Entrevistados por escala y sector

		Sector					
		Estado	Privado	Mixto	Comunidad	Académico	Total
Escala	Local	3					3
	Regional	7	2	1	2	4	16
	Nacional	3				3	6
	Total	13	2	1	2	7	25

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Sistematización de trabajo de campo

En la tabla 1 se representan los actores entrevistados por sector y escala. Si bien se buscaba privilegiar a representantes del sector público, fue difícil encontrar un equilibrio con respecto al sector privado, debido a la poca disposición de algunos de los representantes de sus instituciones a responder a la entrevista. Esta situación de recelo en parte se debe a factores de seguridad personal o incluso a la protección de los datos de la institución a la cual representan. Además, el hecho de representar a entidades privadas es argumento de no obligatoriedad de entrega de datos o realización de entrevista. Valga aclarar que tres de las personas representadas en la categoría académicos, son también líderes comunales, uno de ellos en la actualidad es concejal[12] del Municipio de Villavicencio.

[11] En pos de la valoración de los sucesos por parte de los sujetos, hemos decidido citar los testimonios de los entrevistados indicando su sector, escala y tiempo de permanencia en la región, aunque eso implique salir un poco de la exigencia de las normas ABNT.
[12] La figura equivalente en Brasil es la de *vereador*

Tabla 2 - Entrevistados por escala y tiempo de permanencia

		Tiempo de permanencia				
		Originario	Tradicional	Reciente	Externo	Total
Escala	Local	1	2			3
	Regional	6	8	2		16
	Nacional				6	6
		7	10	2	6	25

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Sistematización de trabajo de campo

En la tabla 2 se representa la variable de tiempo, correspondiente a diferentes momentos y grados de antigüedad de la vivencia en la región. Las preguntas relacionadas con los procesos de estructuración a más largo plazo, de fuerte contenido histórico fueron realizadas con mayor especificidad a los grupos de originarios y tradicionales. Este último grupo fue el más representativo, tratándose de personas que se asentaron en la ciudad entre las décadas de 1980 y 1990, permanecen en la región y se autodenominan llaneros por adopción.

Con la variable de escala geográfica se refiere, en este caso, al nivel de actuación y no al origen de los entrevistados, predominan los sujetos que actúan en la escala regional. En la categoría nacional se encuentran funcionarios del nivel central del Ministerio de Transporte y académicos entrevistados que no residen ni trabajan de forma exclusiva, aunque si profunda, aspectos regionales y estructurales en relación con la investigación.

Las entrevistas semiestructuradas son de carácter extenso y se realizaron a manera de conversación, continuando con el ritmo y caminos establecidos por los entrevistados, buscando agotar las preguntas consideradas pertinentes para cada tipo de actor. La batería de preguntas funciona como una guía que permite establecer unos bloques temáticos y una ruta que apunta a realizar preguntas a de mayor profundidad en la elaboración de la entrevista. Al tratarse de una entrevista flexible, de interacción abierta con los entrevistados, la batería permite regresar al curso de las temáticas centrales de la investigación sin romper la discursividad de los interlocutores.

Para la aplicación de las entrevistas semiestructuradas, la batería de preguntas se dividió en cinco bloques. El primero, denominado “Dinámica territorial” contiene once preguntas relacionadas con el proceso de urbanización y la dinámica económica

de la ciudad y la región, siendo fundamentales, principalmente, para el desarrollo de los objetivos b y c de este trabajo.

El segundo se denominó “Cambios en el contenido social y las relaciones de producción”, contiene cuatro preguntas que buscan resaltar los principales cambios en la composición demográfica, política y socioeconómica en las escalas regional y local. El tercer bloque contiene nueve preguntas y se centra en la descripción de los principales cambios intraurbanos en forma, funciones, reconocimiento de nuevas centralidades y actividades que marcan el cambio en la ciudad. En este bloque fueron añadidas tres preguntas (números, 7, 8 y 9) para la segunda fase, que resaltan los proyectos e inversiones en la ciudad[13].

El cuarto bloque, con cuatro preguntas, trata de los cambios más visibles en la red urbana, en forma y estructuración de la misma. El último bloque, con seis preguntas, se refiere a los principales cambios en las relaciones interescalares y la visión prospectiva en relación a las actividades de reprimarización y los efectos que los entrevistados perciben de estas sobre la red urbana regional.

La ciudad domina las relaciones económicas, políticas y sociales a nivel urbano – regional. Entendida como nodo, la ciudad de Villavicencio, concentra flujos de capitales, bienes, personas y servicios que se movilizan hacia y desde los departamentos del oriente de páis (Meta, Casanare, Vichada, Guaviare) con otros contextos urbano regionales, nacionales e internacionales.

Para facilitar el entendimiento de los flujos de bienes, personas y servicios en el contexto urbano regional, se adaptó la propuesta de Castello Branco para la tipificación de ciudades medias (CASTELLO BRANCO, 2006). Se asumieron como ejes la prestación de servicios médicos y de salud, los flujos de transporte de carga y pasajeros y la circulación de alimentos, para entender las interacciones espaciales de Villavicencio con su red urbano regional, materia de discusión en el capítulo sobre Red urbana y región.

La información del sector salud corresponde al principalmente a la localización de servicios médicos y al origen de los pacientes atendidos en los dos principales hospitales públicos regionales.

[13] La iniciativa surgió posterior a la presentación realizada por la profesora Carmen Bellet, en la mesa redonda “Ciudades medias y globalización: conflictos y reestructuraciones”, el contexto del III CIMDEPE, Simposio Internacional Ciudades Medias, realizado del 27 al 30 de Abril de 2015 en Rio de Janeiro.

Los datos de transporte corresponden a estadísticas de transporte de carga, aportadas por el Ministerio de Transporte en el nivel central y, sobre transporte aéreo (rutas, aerolíneas, costos y cubrimiento regional (Ver Apéndice E), información obtenida directamente en el Aeropuerto Vanguardia de Villavicencio. La información correspondiente a circulación de alimentos se obtuvo en la Central de Abastos de Villavicencio, en la cual se diligenció un formulario con vendedores escogidos aleatoriamente para hacer el seguimiento de productos, procedencia, áreas de comercialización y consumo (Ver Apéndice D). Esta información se compiló durante la segunda fase de trabajo de campo (marzo a mayo de 2016).

El Estado es un actor fundamental en el desarrollo de las fuerzas productivas para el capital, promoviendo la reprimarización de la economía y el neoextractivismo como parte de la dinámica territorial regional. Estas se distinguen por nuevas formas de acción de los diferentes agentes que incluyen, de parte del Estado, la formulación de políticas públicas diferenciales, como la delimitación de la altillanura como nueva subregión objeto del desarrollo agrario y una política de intensificación de la exploración y explotación petrolera, como ejes de crecimiento económico de interés nacional. Estas intervenciones generan diferencias en la estructuración y reestructuración de la red urbana y por ende de las formas de delimitación regional como factor de espacialización del capital.

Espacio y delimitación de la investigación

El espacio, considerado unidad conceptual objeto de la geografía, ha sido definido bajo tres dimensiones interrelacionadas: El espacio absoluto, entendido como un contenedor de cosas y fenómenos; el espacio relativo, definido por las relaciones y esfuerzos relativos para vencer la fricción de la distancia, es decir, una variable independiente mientras que agentes, tiempo y transformaciones son dejados en segundo plano (Harvey, 1969 *apud* Delgado, 2003); el espacio relacional, entendido como producto social, en tanto los procesos sociales definen y construyen espacialidades,dando relevancia a su relación con el tiempo, la historia y la sociedad (Ibid)

Es en esta última dimensión donde concentramos el análisis, entendiendo el espacio como socialmente construido. El espacio social como producción implica la

“organización espacial de cada sociedad” (LEFEBVRE, 2000) a través de relaciones sociales, económicas, políticas, reuniendo lo mental, lo cultural, lo social y lo histórico, de forma que trasciende una única escala geográfica, en lo que refiere a su análisis, pues aun en una realidad local se apoya en una globalidad (Ibid)

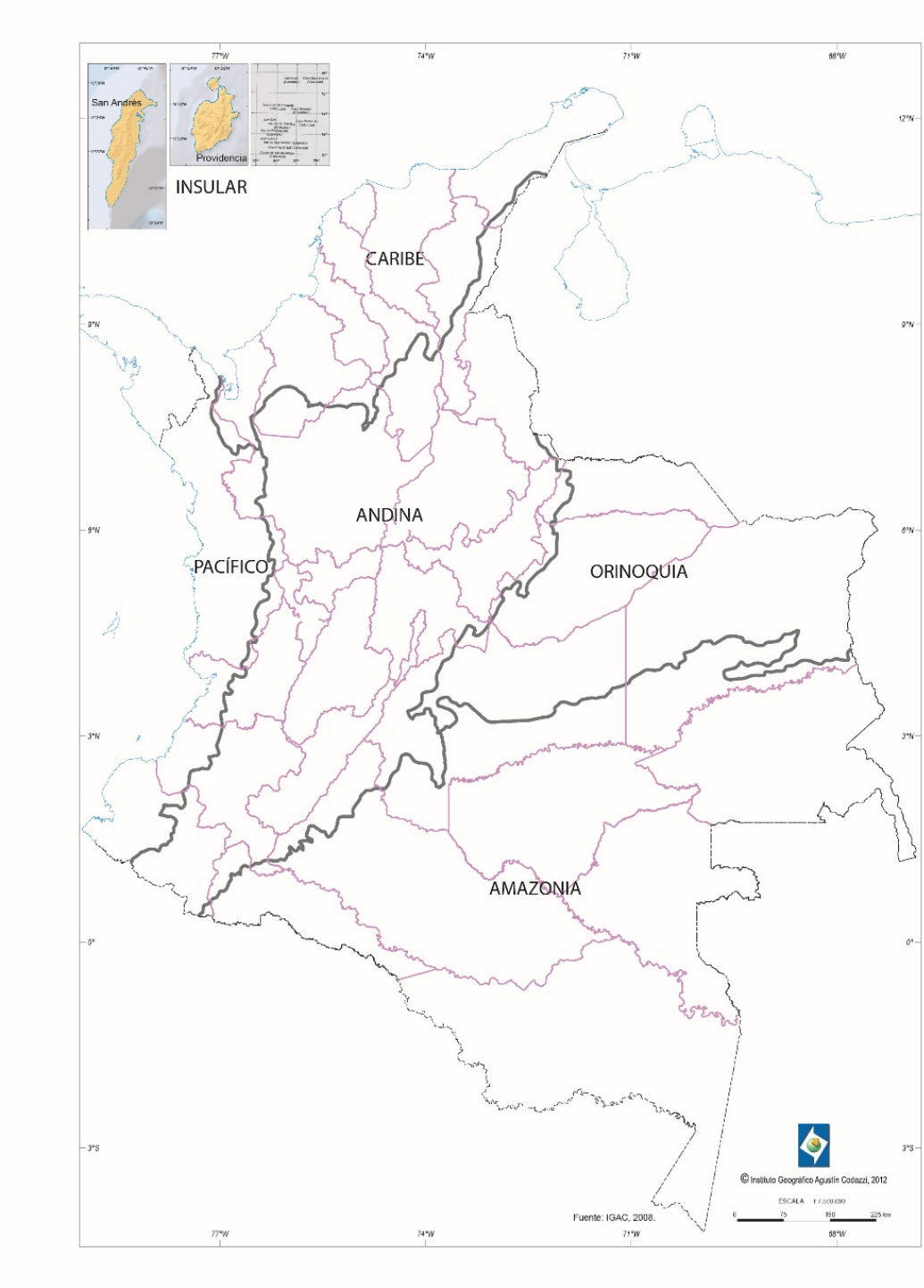
Así, el establecimiento de un recorte espacial para el análisis de un fenómeno geográfico, como es la expansión del capital, requiere de superar una escala de análisis única.

El concepto de heterarquia (CATELAN, 2012), entra en el campo de análisis. El concepto, acuñado en relación a lo urbano se refiere al espacio en red, sea este entendida como “sus propiedades, como ellas se articulan y cuales sus atributos que son, entre otros contenidos o espacio, las escalas geográficas, los agentes económicos y el capital” (CATELAN, 2012, p. 29, traducción nuestra).

Así, siendo la ciudad de Villavicencio el foco del análisis, no se pretende aislarla de su contexto. Por el contrario, como se afirmó antes, la ciudad tiene significado en la red que se inserta, esto significa en términos de escala geográfica de análisis, su contexto urbano regional, el departamento, la región de la Orinoquia y la nación. La ciudad de Villavicencio, es capital del departamento del Meta, en la actualidad el principal centro urbano regional de la Orinoquía Colombiana.

En Colombia, se ha implementado un sistema de regionalización general basado en criterios biogeográficos, como se expone en la figura 4. Se reconocen cinco grandes regiones naturales, una de las cuales es la Orinoquia colombiana, estas regiones que a su vez son referente para la planeación nacional (Este aspecto es central en la discusión del aparte 5.5 de este texto).

Figura 4 - Regiones naturales de Colombia

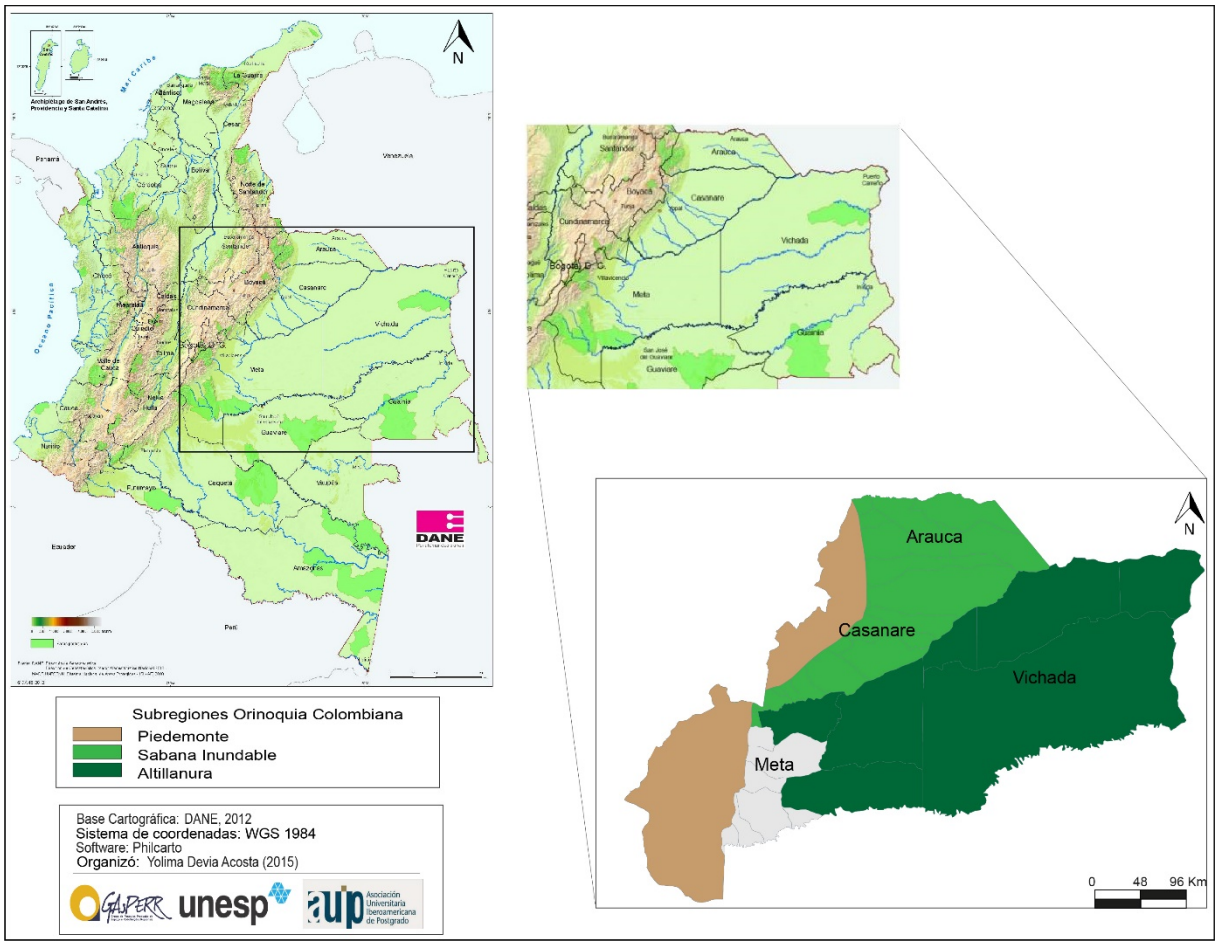


Organizó: Yolima Devia Acosta. Fuente: IGAC, 2016

Al oriente del país, la región de la Orinoquía Colombiana, ocupa una faja de la cordillera oriental de los Andes, hasta descender a la llanura (ver figura 5). Al norte limita con los departamentos de Santander y Norte de Santander y con Venezuela, al occidente con la región andina, al sur con la región amazónica, al oriente con

Venezuela, y al occidente con Boyacá. En el norte se ubica el departamento de Arauca, seguido al sur por Casanare, Meta y al oriente Vichada. Su relieve, con una rica hidrografía, va desde la cordillera oriental, 3000 m.s.n.m. aprox. al piedemonte llanero hasta los 230 m.s.n.m. Como cuenca, nace en la parte alta de la cordillera oriental, sale a la planicie y asciende los Andes y las sierras guayanesas (como la Macarena) hasta las nacientes de todos los ríos tributarios del Gran Orinoco.

Figura 5 - Región de la Orinoquia colombiana y subregiones.



Históricamente la región de la Orinoquia ha sido construida a partir de dos imaginarios: el de la homogeneidad y el de la frontera. El primero, se relaciona con la agresiva transformación del paisaje, que en un periodo de 300 años, pasó de una vegetación de selva, sabana y moriches, a pasturas para la cría y engorde de ganado vacuno, además de una población indígena diezmada, como resultado de la intervención jesuita en la región. La campaña evangelizadora dirigida a los indígenas

del llano iniciada en 1662, para la cual se dividió a Orinoquia en seis zonas, fue de la mano de la empresa de explotación ganadera en la Hacienda Apiay (una de estas seis zonas). Los Jesuitas ocuparon un amplio predio en la cabecera del Río Guatiquia, de 11.498 has, dividido a su vez en tres hatos ganaderos: Apiay, Cumaral y Patire, siendo la Hacienda de Apiay la empresa misionera más importante del territorio (RAUSCH, 2011). Ese precepto de homogeneidad sigue presente en el imaginario popular a través de la denominación de “Llanos orientales” para la región.

La concepción de frontera, tiene una significancia múltiple. La de frente de expansión, como frente de desplazamiento de la población y de las actividades económicas medianamente reguladas por el mercado y que se constituyen en “fronteras de civilización” (Ribeiro, 1977, *apud* MARTINS, 2014) y, la de “frente piornero” (Monbeig, 1940, *apud* MARTINS, 2014) es decir, de las áreas a donde se expande el capital y tiene como referencia al empresario o al emprendedor. Estas dos, recrean dos puntos de vista diferenciados, y comparten el hecho de una nueva sociabilidad marcada por el mercado y nuevas formas de contractualidad de las relaciones sociales (MARTINS, 2014, p. 135)

La frontera reúne una multiplicidad de elementos: la frontera espacial como divisoria de espacios diferenciados, de separación de culturas, que frecuentemente relaciona la oposición entre lo salvaje y lo civilizado (MORGAN, 1971) en un sentido evolucionista y cercenador de la diferencia. También se menciona como área de “expansión demográfica”, señalando áreas que se consideran despobladas, e implican como en este caso, el genocidio y arrinconamiento de comunidades indígenas y mezcla de sus tradiciones con los de colonizadores, aun en la actualidad.

Tanto la región de la Orinoquía al oriente, como la Amazonía al sur, han sido consideradas en el imaginario de los colombianos como “región de frontera”: plana, homogénea, distante y salvaje. Diferentes formas de conflicto se hacen presentes en la calificación de frontera. Aun en la actualidad, la Orinoquia es parte de la “otra Colombia, la Colombia periférica (…) semillero de violencia, ilegalidad e impunidad” (SERJE, 2004, p. 184), producto del enraizamiento de conflicto armado y del narcotráfico. Desde la esquina de la ilegalidad, de esa “otra Colombia”, se reconoce el impacto de la economía ilegal de la coca, de la siembra de coca y producción de cocaína, que implica el involucramiento de mafias y grupos armados ilegales para mantener el dominio sobre rutas, impuestos y comercio del narcótico.

La Orinoquia ha tenido un cambio acelerado desde la década de 1980, debido a la conjunción de la expansión agropecuaria, con la economía ilegal de la coca y la exploración petrolera, que han significado la implantación de infraestructura vial y de servicios asociada a estas actividades. No en vano es considerada “nueva frontera de ampliación agrícola”, lo que, junto al descubrimiento de nuevos yacimientos petroleros, propició cambios significativos en los sistemas productivos, la economía regional y la vida social de los grupos poblacionales de la cuenca.

Particularmente en las dos últimas décadas, la región ha sido promocionada, desde instituciones estatales como el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y a través diferentes medios de comunicación, como un territorio a integrar al desarrollo de la nación a través del fortalecimiento de la actividad extractiva petrolera y la implantación de monocultivos de gran escala bajo el modelo del cerrado brasileño (PUBLICACIONES SEMANA, 2013), permitiendo la intervención de agentes particulares, inversionistas privados nacionales y empresas extranjeras. Esto ha desembocado en un proceso de compra de amplias extensiones de tierra, mayor incorporación de tecnología y capital, demanda de mano de obra, concentración de población, capital, comercio, servicios y nuevos agentes en las áreas urbanas.

Distante de la imagen de homogeneidad, la Orinoquia comprende una mezcla cultural, entre etnias, orígenes regionales y elementos identitarios por de referencia departamental. En la región de la Orinoquia se reconocen cuatro subregiones (Ver figura 5):

La Sabana inundable, entre los departamentos de Casanare y Arauca, corresponde al 12,5% de la cuenca y contiene al 20% de sus pobladores. Predominan la ganadería, explotación de hidrocarburos y a pesar de que por ser inundable no es favorable a la agroindustria, se cultiva palma africana. (PUBLICACIONES SEMANA, 2013).

El Piedemonte llanero, transición entre cordillera y llano. Entre 200 y 500 m.s.n.m. bordea la cordillera oriental en los departamentos de Meta, Casanare y Arauca (RIVERA, 2005). Cuenta con dos millones de hectáreas entre suelos fértiles y áreas bien drenadas. Tiene el 80% de los hatos de la región, es área de cultivos para biocombustibles y producción de hidrocarburos. Concentra la mayor infraestructura regional y es área de transito al centro del país.

Es en el piedemonte llanero en donde se asienta la mayor cantidad de población, aproximadamente el 80% (DEPARTAMENTO NACIONAL DE

PLANEACIÓN, 2011), como de centros urbanos de la región, siendo Villavicencio y Yopal (Casanare) las ciudades más pobladas. Villavicencio es considerada, según clasificación jerarquía urbana establecida por el DANE (DANE, 2012), Centro urbano subregional de primer orden, ciudad principal desde donde se propicia la avanzada desarrollista hacia la región.

La tercera subregión es la Altillanura u “Orinoquia bien drenada”, que incluye las terrazas aluviales y las altillanuras plana y disectada (VILORIA, 2009). Se extiende entre los ríos Meta y Vichada, entre los 150 y los 250 msnm. Sus suelos son de baja fertilidad y está en aumento la actividad agropecuaria tecnificada, el ecosistema más común es la sabana seca o estacional con bosques de galería (RIVERA, 2005).

La cuarta subregión es la franja de transición, entre Orinoquia y Amazonia. Es reconocida por su biodiversidad y riqueza de ecosistemas (DNP, 2014). Es la Altillanura, la subregión objeto de atención para el desarrollo del modelo del agronegocio, debido a la incorporación de tecnología de mejora de suelos, y a una fuerte iniciativa gubernamental de promoción del área que se refleja en políticas públicas como el documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES)[14] 3797 “Política para el Desarrollo Integral de la Orinoquia: Altillanura - Fase I”. Se profundizará en este aspecto en el capítulo sobre Integración de la Orinoquia a la dinámica del capital.

La Orinoquia colombiana ocupa el 19,1% del territorio nacional, su población se acercaba al 1.300.000 habitantes en 2005, es decir el 3.0% de la población total del país (DANE, 2012) y, según proyección del DANE, llegaría a 1.652.102 personas en 2015 (DANE, 2016). Además de asentarse principalmente en piedemonte, los centros con mayor cantidad de población son los cercanos a grandes explotaciones petroleras como Yopal y Aguazul (Casanare), Arauca (Arauca), Puerto Gaitán y Castilla La Nueva (Meta)

Si bien la producción económica nacional está concentrada en unos pocos departamentos y en la capital del país, la mitad del Producto Interno Bruto (PIB) en el año 2005 provino de Bogotá (22,6%), Antioquia (15,2%) y Valle del Cauca (11,2%), las cuales concentran el 38% de la población (DEPARTAMENTO NACIONAL DE

[14] Los documentos CONPES trazan la política pública intersectorial a nivel nacional, en consonancia con el Plan de Desarrollo Nacional en vigencia. La entidad encargada de su organización es el Departamento Nacional de Planeación (DNP)

PLANEACIÓN, 2008). La participación regional en el PIB ha venido creciendo justamente debido al aporte de la producción petrolera a las cuentas nacionales.

La entidad territorial[15] que intermedia entre la escala regional y local, es el departamento. Para este caso centramos nuestra atención en el Departamento del Meta, localizado entre los 04º55'25''y los 01º35'52''de Latitud Norte y los 74º54'38'' y 71º3'57''de Longitud Oeste, entre el centro y oriente del país, al oriente de la cordillera oriental. Entre los cuatro departamentos de la Orinoquia, es el de mayor población, concentración de infraestructura, recursos y actividad económica, en particular de mayor participación en el PIB regional (Ver tabla 3).

Tabla 3 - Porcentaje de aporte al PIB Nacional por departamento años 2000 y 2013

Departamento	2000	2013
Meta	2.08	4.72
Casanare	3.25	2.17
Arauca	0.90	0.78
Vichada	0.06	0.05
Total	6.29	7.72

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: PIB a precios corrientes por departamentos Base 2005, Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales (DANE, 2016)

Por ser puente geográfico y económico entre centro del país y la Orinoquia, articula la región a través del piedemonte. Con fines prácticos se pone énfasis en la red urbano regional en lo que corresponde al departamento del Meta por motivos de consecución de información, sin excluir las relaciones que se tejen con las otras capitales y departamentos de la Orinoquia, así como con la escala nacional.

Es fundamental el análisis de los principales cambios en la red urbano-regional del piedemonte llanero, con particular énfasis en el departamento del Meta, en relación con las actividades económicas recientes. Para seguir un principio de totalidad con respecto a la influencia de las mencionadas actividades económicas sobre la producción del espacio urbano, se conjugan una visión sobre la ciudad de Villavicencio (relaciones intraurbanas) en relación a su red urbano regional (relaciones interurbanas). El acercamiento a la delimitación territorial implica la observación de las

[15] Los entes o entidades territoriales son subdivisiones político administrativas constituidas por ley, las cuales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, dentro de los límites de la Constitución Nacional y la ley. Según artículo 286 de la Constitución Nacional de Colombia de 1991, corresponden a departamentos, municipios, distritos y territorios indígenas, además de los que se constituyan por ley.

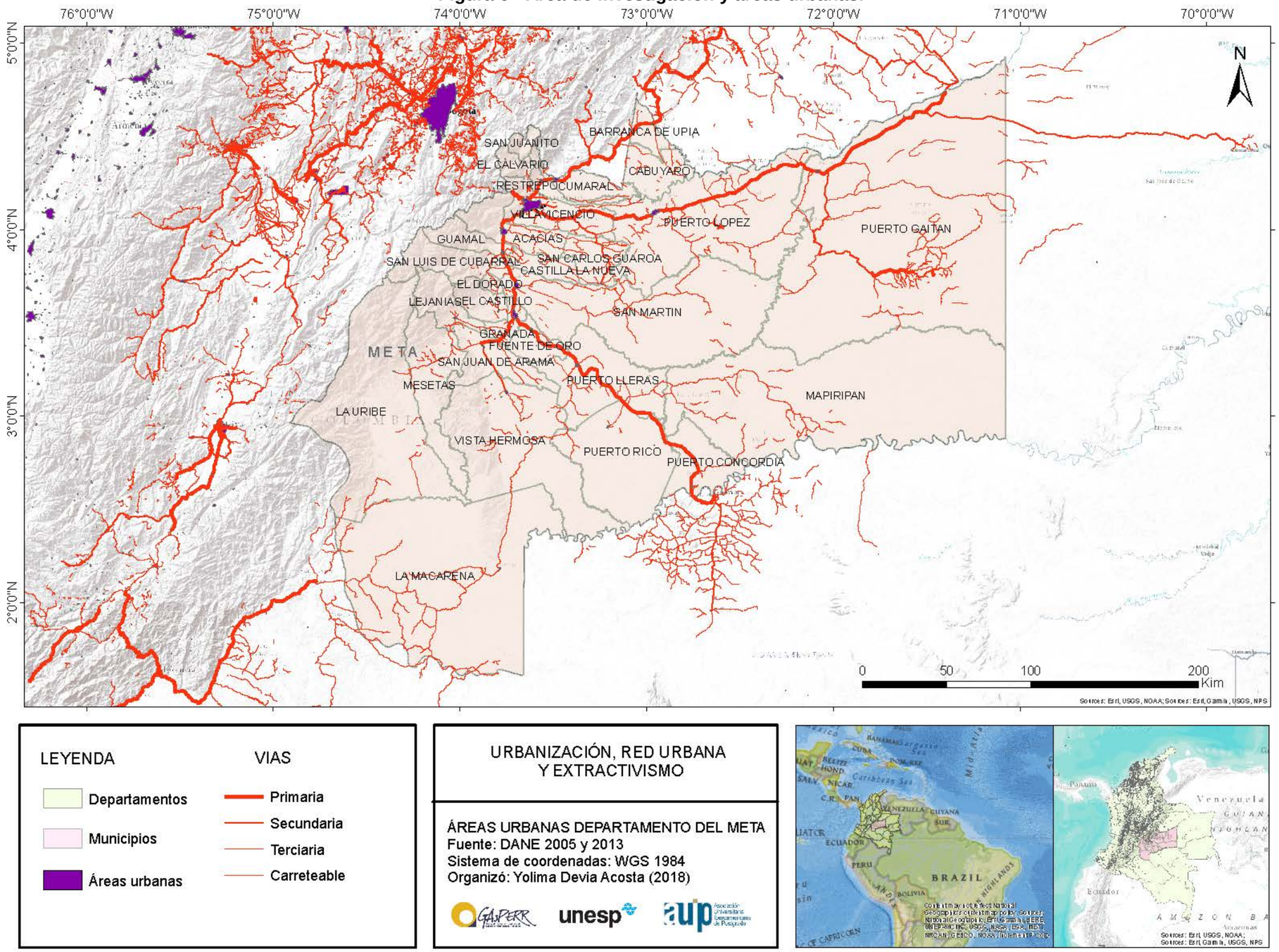
dinámicas espaciales, las actividades económicas, la concentración de actividades y usos en determinadas áreas.

En la investigación se resaltan cuatro ejes interegionales de los cuales la ciudad de Villavicencio es nodo, como se observa en la figura 6: La vía Bogotá – Villavicencio, eje de conexión interregional que lleva a la capital del país y que imprime un dinamismo diferencial en las interacciones espaciales centro de país (zona andina) – Orinoquia. La vía Villavicencio – Restrepo, que se constituye en parte de la Via Marginal del Llano que conecta al norte con los Departamentos de Casanare y Arauca bordeando el piedemonte llanero. La vía Villavicencio – Puerto López – Puerto Gaitán, que conecta al oriente del departamento y al departamento del Vichada, es decir, la continuidad piedemonte - “Altillanura”, eje vial estratégico para el desarrollo del proyecto del agronegocio y del boom petrolero reciente. La via del “Embrujo llanero” que conduce al sur del departamento a la subregión del Ariari y al Departamento del Guaviare, eje en el cual se profundizó el proyecto colonizador de la segunda mitad del siglo XX.

Dentro de esta delimitación del área de estudio (Figura 6), se tuvieron en cuenta criterios como un número de habitantes superior a 10.000 en las proyecciones demográficas de los años más recientes; la función de interconexión entre ruralidad y pequeños centros poblados con grandes ciudades y el mundo; la capacidad de intermediación con incidencia regional, a través de la prestación de servicios para el contexto subregional y, la asociación a una actividad económica que haya significado una dinámica diferencial en términos de crecimiento demográfico y económico.

Propuestos los elementos teóricos y metodológicos y la delimitación temática y espacial, proseguimos a poner en contexto el proceso de urbanización en América Latina y Colombia y sus matices, así como un acercamiento a los factores estructurantes del territorio colombiano y de sus sistema urbano (Capítulo 1). Seguido, en el capítulo 2 se realiza una discusión sobre el extractivismo y el contexto energético en Colombia.

Figura 6 - Área de investigación y áreas urbanas.



LEYENDA

Departamentos

Municipios

Áreas urbanas

VIAS

Primaria

Secundaria

Terciaria

Carreteable

URBANIZACIÓN, RED URBANA Y EXTRACTIVISMO

ÁREAS URBANAS DEPARTAMENTO DEL META
Fuente: DANE 2005 y 2013
Sistema de coordenadas: WGS 1984
Organizó: Yolima Devia Acosta (2018)

Posteriormente, se propuso una periodización para revisar las formas de integración reciente de la Orinoquia al capitalismo, especialmente en el último periodo en el que la actividad petrolera genera um impacto significativo (capítulo 3), así como los elementos de estructura y proceso de urbanización de Villavicencio y demás ciudades del departamento (capítulo 4). En el siguiente aparte se proponen los elementos de estructuración de la red urbana regional, la dinámica de flujos de bienes, personas y servicios y las transformaciones en la delimitación regional con base en estas relaciones (Capítulo 5).

Por último, se realiza una lectura conjunta y crítica de estos ejes relacionando actividades, agentes, forma y procesos de la reestructuración urbano regional y su relación con las nuevas formas económicas de espacialización del capitalismo (Capitulo 6).

1 URBANIZACIÓN, GENERALIDADES Y PARTICULARIDADES.

En consonancia con los dos primeros objetivos específicos, este capítulo se expone, en términos generales, el contexto del proceso de urbanización en América Latina, denotando la influencia de la lógica neoliberal y la inserción a la dinámica de la mundialización enmarcada en el proceso de globalización económica que, a pesar de mostrarse discursivamente favorable al desarrollo de las regiones, no ha sido un proceso homogéneo ni equitativo.

En seguida, se exponen, de manera sucinta, algunos elementos fundamentales del proceso de urbanización en Colombia, poniendo en contexto la historia sociopolítica y económica colombiana, que influyen en la estructuración del territorio nacional y regional. Al final del capítulo, se presentan algunos elementos de debate sobre los conceptos de sistema urbano y red urbana, con el fin de entender sus similitudes y diferencias para acercarse a la lectura organización del sistema urbano nacional, este debate será base para la descripción y entendimiento de la red urbana regional que se desarrolla en el capítulo quinto.

.

1.1 Algunas características del proceso de urbanización en América Latina

La dinámica reciente de configuración urbano-regional en América Latina presenta varios matices relacionados con las particularidades sociopolíticas, geográficas y actores en cada nación. El modelo político - económico de la región, basado en la división internacional del trabajo, ha mutado durante el siglo XX pasando de una economía basada aún en actividades primarias a una corriente industrializadora que fue en declive. En la actualidad nos encontramos frente a un modelo mixto, que mantiene iniciativas industriales, junto con una concentración de servicios y de explotación de bienes primarios. Este es un modelo de concentración urbana más basado en el consumo de bienes y servicios que en la producción.

En este análisis, la dimensión económica cobra protagonismo entre los elementos estructurantes del territorio, como también las dimensiones social, política, ambiental, cultural y espacial (Lefebvre, 2000). La configuración del territorio requiere la revisión de los hitos y de los procesos de cambio que se plasman en el espacio,

entendido como una construcción social y no simplemente como un escenario, o espacio banal (Santos, 1996). De igual manera requiere la comprensión de la dimensión temporal como sucesión y coexistencia en espacios diferentes, como combinación entre permanencia y discontinuidad (SPOSITO, 2014).

Así, se torna relevante para el análisis el concepto de formación socioespacial, propuesto por Santos (1977, 1996), ya mencionado en la introducción, como la forma en que se organiza y espacializa el capital de modo diferencial, que refiere la conjunción entre modo de producción, formación económica y social y espacio.

Las formas socioespaciales son dinámicas en tiempo y espacio e implican una articulación entre escalas. Así, la visión del cambio urbano regional aquí propuesta articula la escala de la ciudad (lo local e intraurbano) y la región, pero necesariamente incluye la interrelación con la escala nacional y global en tanto el modo de producción responde a estándares y demandas internacionales cambiantes. Por esto, se hace necesario revisar cuales son las formas en espacialización del capital, generando cambios en formas, estructuras, funciones y, sobre todo, generando unas interacciones más fluidas entre escalas geográficas.

En la lectura del proceso de urbanización en el contexto del sistema capitalista en una escala general, Carlos de Mattos realiza un análisis estructural y factual, representado en el ejemplo de América Latina, como región. En sus trabajos (DE MATTOS, 1979, 1984, 2010) es posible reconocer características políticas, económicas y, por lo tanto, territoriales comunes del proceso urbano en esas ciudades. Resalta el crecimiento y la concentración de la población, de la actividad industrial y del capital, que generó una primacía urbana sin importar el tamaño de los países, tampoco el nivel de industrialización (DE MATTOS, 1979).

El proceso de urbanización, en sus dimensiones económica, social y demográfica, es un hecho de ocurrencia acelerada en el caso latinoamericano, que fue propiciado por diferentes factores, como la masiva mudanza de la población a las ciudades que generó la inversión del porcentaje de población rural y urbana en pocas décadas. Otro factor fue la migración de personas entre ciudades fortaleciendo los sistemas urbanos y, de modo particular, la ocupación rápida de regiones de poca población como las cuencas de la Amazonia y de la Orinoquia (CEPAL, 2001).

Parte de la configuración territorial y urbana reciente de América Latina corresponde a un diseño de políticas públicas y de intervención de actores privados para favorecer su inserción en el proyecto desarrollista y en la economía mundial. Las

transformaciones en el modo de desarrollo dentro del sistema capitalista marcan el territorio de una forma particular. El modelo de industrialización proclamado por la CEPAL, desde los años de 1950 y en particular hasta final de la década de 1980, influyó en la adaptación de las políticas de planeamiento económico y urbano, en procura del desarrollo de los países latino-americanos por la misma vía de los países de primer mundo, ignorando las particularidades y desventajas sociales, económicas y estructurales.

Esa fase de modernización capitalista fue caracterizada por los procesos de globalización e informalización de la economía mundial que con la crisis estructural de los años setenta, dejó un panorama de afectación en la economía, con una combinación de desempleo e inflación acelerada, que acentuó las desigualdades sociales y de renta entre ricos y pobres (de todas las escalas), pero también generando una revolución urbana que transformó la morfología, organización y funcionamiento de la ciudad (DE MATTOS, 2006).

El fomento a la industrialización significó el crecimiento de la población en las ciudades principales, principalmente en las capitales nacionales, reproduciendo un modelo colonialista de concentración territorial a nivel interno de las naciones y una 'causación circular acumulativa' junto al desarrollo desigual, habiendo una persistencia del proceso de concentración territorial en las economías periféricas.

Según De Mattos (1979, 1984), las estructuras geográficas concentradas (concentración geográfica y territorial) no pueden ser leídas independientemente de otras estructuras y procesos. Así, la conjunción de una estructura económica concentrada (predominio de unidades de monopolio, oligopolio y multinacionales), una estructura social concentrada (tendencia a la mayor apropiación del excedente por parte de los grupos sociales con mayor participación en la distribución de la riqueza, agravando la cuestión de la redistribución de la renta) y la condición general del modelo de acumulación capitalista, son actualmente predominante en las economías periféricas.

El proceso de urbanización viene acompañado de la creación de políticas públicas, de desarrollo y de inversión privada para la aceleración de la producción. El modelo de concentración contiene efectos colaterales, como la contradicción entre la concentración de mano de obra y el constante decrecimiento en su demanda, traducido en altas tasas de desempleo y subempleo. Ese proceso significó una concentración de la pobreza, de la indigencia y de la desigualdad social presentes en

el proceso de urbanización. En la cuestión ambiental, ese proceso resultó en el agotamiento de recursos, baja calidad de los servicios públicos y del planeamiento en la ocupación urbana (DE MATTOS, 1979).

La concentración de personas, objetos e infraestructuras son entonces producto de la acción de diferentes agentes con intereses económicos y prácticas políticas particulares, que varían según los modos de producción y las formaciones socio espaciales, generando diferenciación y desigualdad conforme la concentración avanza (SPOSITO, 2014). En la escala intraurbana, la concentración lleva a la fragmentación y la desigualdad, pues estas nacen de diferencias de poder, de consumo y de decisión sobre el espacio.

En las escalas nacional y regional son visibles las ideas y prácticas de diferenciación y desigualdad, ya la concentración territorial es síntoma y causa de estas. La diferenciación es entre regiones centrales, subsistemas centrales y regiones periféricas. Las primeras responden a la primacía urbana, como concentración espacial y de actividades y población que desborda los límites de la ciudad, con áreas conurbadas con municipios vecinos (CUERVO, 1994). Las segundas se conforman en torno a las ciudades ‘intermedias’ con una red de centros urbanos de menor tamaño y de áreas rurales que actúan como motor del sistema nacional. Las regiones periféricas presentan poca población, menor productividad en el trabajo y conexión al sistema nacional y al mercado capitalista (DE MATTOS, 1984).

Las grandes aglomeraciones, urbanas y regionales, demandan más recursos de forma acelerada sin garantizar la eficacia de la inversión (“deseconomía” de aglomeración) (DE MATTOS, 1979). En contraste a la acumulación de recursos y fuerzas políticas en las regiones centrales, surgen las disparidades regionales como epifenómeno de la concentración geográfica, pues las regiones periféricas carecen de capacidad suficiente de retener el excedente que generan, bien como captar recursos de los centros de mayor acumulación y productividad.

La configuración territorial y el desarrollo de los correspondientes ámbitos urbanos siguen una dirección compatible con el tipo de desarrollo escogido (DE MATTOS, 2010, p. 21). Del mismo modo, la configuración territorial concentrada (poder económico y político) es estructural, pues envuelve la totalidad y no muda completamente sin transformar el sistema económico. El mismo autor objeta la efectividad de la propuesta de hacer una inversión mayor en las regiones o en los sistemas periféricos para balancear el crecimiento, lanzada a final de los años de

1970, pues afirma que no es posible generar una “igualdad” sin atacar el sistema de acumulación actual (DE MATTOS, 2006, 2010).

1.2 Modelo neoliberal, Estado y condiciones de acumulación del capital.

La imposición del modelo neoliberal en América Latina entre las décadas de 1980 y 1990 fue hecha con base en la premisa de que las libertades individuales son garantizadas por la libertad de mercado y comercio. Se trata de un proyecto “utópico” de realizar una reorganización del capitalismo internacional, un proyecto político de restablecimiento de las condiciones de acumulación del capital y reafirmación de poder de las elites económicas, lo cual generó una desregulación y abrió nuevas áreas de libertad de mercado irrestricto para poderosos intereses corporativos. Así un nuevo tipo de Estado o Estado Neoliberal fue conformado, abriendo condiciones favorables a la acumulación lucrativa de capitales propios y extranjeros, inclusive por el uso de la fuerza (HARVEY, 2005), que permea las diferentes escalas de análisis geográfico. Así, el neoliberalismo se instala como soporte del nuevo orden económico mundial, mientras que la globalización “retroalimenta al neoliberalismo mediante la expansión de la actividad económica, pero también en el plano discursivo” en referencia a la inevitabilidad del mismo, y a la justificación de la desregulación de las condiciones domésticas para garantizar el desarrollo (MONTOYA, 2013).

La nueva fase de modernización capitalista también se asocia a procesos de globalización y tecnologías de información y comunicación (DE MATTOS, 2010). Sin embargo, el proyecto neoliberal propició una desindustrialización doméstica en tercer mundo y una tendencia a la producción para el exterior. Ese entrelazamiento genera una lógica espacial diferenciada y un desarrollo desigual de las regiones.

Ya en décadas anteriores se proponían dos teorías diferenciadas con respecto al desarrollo espacial de las actividades económicas. La teoría de las etapas de desarrollo propuesta por Walt Whitman Rostow (1963), según la cual no todas las regiones despegan a la vez, por eso el subdesarrollo es relativo. La segunda, la teoría globalmente estructuralista o teoría de la dependencia, sugiere que la causa del subdesarrollo de unos es la misma del desarrollo de otros (Samir Amin, 1973; André Gunder - Frank, 1969; Wallerstein, 1975), por relaciones de dominación política más que de competencia en el mercado mundial, consolidando la división internacional del trabajo entre centro dominante y periferia dominada, esta última exportadora de

bienes primarios, agrícolas y mineros. Así, el intercambio desigual impide a la periferia tener los recursos para su despegue. (Benko & Lipietz, 1994)

Este último esquema se repite en la escala regional. La concentración y profundización de las desigualdades se fortalecen, pues están asociadas a una economía basada en la prestación de servicios y la extracción de recursos que no genera avances tecnológicos y recursos, pero sí los demanda. En el ámbito de lo urbano, esto significa un cambio en las lógicas espaciales que ya no son comandadas principalmente por la producción, sino por un modelo mixto, de servicios y extracción de bienes primarios y, como lo afirma Sposito, de forma creciente por el consumo (SPOSITO, 2014).

La división intrarregional del trabajo en tres funciones sincrónicas de la actividad productiva (Concepción - Fabricación cualificada – Ejecución) denominada “Circuito sectorial”, fue llevada a la escala internacional. Dicho modelo le entrega el papel estructurante a las empresas multinacionales, no al Estado, lo cual implica que al llegar a las regiones se encuentran como agentes más autónomos al encontrar estados locales con expresiones de idiosincrasia local, agentes, conflictos y ambiciones (Benko & Lipietz, 1994).

La tendencia a la concentración territorial fue acompañada de una menor interferencia del Estado propiciando el libre mercado, el libre cambio, las altas tasas de interés, la reducción de los impuestos sobre las ganancias y los altos salarios (MONTOYA, 2013) y, también, una baja regulación del trabajo. En el último aspecto sobresalen condiciones de flexibilización laboral de los trabajadores, en condiciones laborales dificultadas por la tercerización, la salarización de la mano de obra, problemas de seguridad social, entre otros. Así, crece la población en las ciudades lo que aumenta el ejército laboral disponible, en condiciones de desigualdad y segregación urbana.

En este contexto, la región de América Latina y el Caribe cuenta con el porcentaje más alto de población urbana, 80% (ONU HABITAT, 2012), siendo el producto de un proceso acelerado ocurrido principalmente en la segunda mitad del siglo XX, y exacerbando al final del mismo e inicios del XIX. Buena parte de esa población se asienta en las grandes ciudades (mayores de un millón de habitantes) y en ciudades medias y pequeñas, agrupadas en nuevos sistemas urbanos, que se han multiplicado en número (CEPAL, 2001). Para 2012, la mitad de la población urbana habitaba en ciudades de menos de 500.000 habitantes y 14% en las megaciudades.

(ONU HABITAT, 2012) Este panorama se debe a la complejización de los patrones migratorios campo – ciudad a la migración entre ciudades a nivel regional, nacional e internacional, pero también al hecho de que el proceso de liberalización y la apertura económica, iniciada en la década de 1990, inversiones extranjeras, comercio y agentes inter y transnacionales, amplió el protagonismo de algunas ciudades con ventajas de localización, presencia de recursos estratégicos o con un clima favorable para la expansión económica y en infraestructura, oferta de empleo y servicios que favorecen su crecimiento demográfico y económico (ONU HABITAT, 2012).

1.3 El proceso de urbanización en Colombia

La ocupación del territorio colombiano ha estado marcada por diferentes formas espaciales, resultado de la organización territorial de los hábitats correspondientes a una formación socioeconómica en un momento histórico dado (APRILE-GNISET, 1992, p. 749). Jacques Aprile Gniset reconoce cinco formaciones espaciales:

- La indoamericana, pre colonial, de carácter disperso y extensivo.
- De la conquista colonialista, producto de un sistema feudalista derivado de la conquista española (1510 a siglo XVI).
- Colonial indiana (siglos XVII al XVIII), marcada por un poblamiento mestizo, en que se configuran regiones económicas diferenciadas.
- Agraria (siglo XIX), en el que se establece un sistema urbano nacional, colonización en tierras de vertientes asociadas con cultivos para exportación, como el café
- De la urbanización (1930 en adelante) caracterizada por la concentración de la población en áreas urbanas y el éxodo rural.

Siendo Colombia un país diverso en todos sus aspectos, con cinco regiones biogeográficas delimitadas (Ver figura 5). La distribución de la población y de las ciudades en las cuatro últimas formaciones espaciales han sido predominantemente andinas y caribeñas. Más allá del criterio biogeográfico, la explicación de este patrón de asentamiento desigual en el espacio, remite a elementos sociales, culturales, económicos y de producción, que explicarían las lógicas de emplazamiento, y en el

orden de la dialéctica tiempo – espacio, las persistencias de un modelo u otro en el la configuración actual del territorio colombiano.

Así, la población urbana actual se concentra en la zona andina y la región Caribe, mientras que la zona Pacífica, el sur y el oriente, regiones amazónica y Orinoquia, han sido considerados “desiertos urbanos” (ZAMBRANO, 1994).

Esto es herencia de la lógica colonial española, en la cual se establecieron puertos y ciudades en el litoral Caribe con fines comerciales y militares, así como se estableció la primera red urbana en áreas andinas. Algunas de estas asociadas a la existencia de núcleos de población indígena que permitieron un crecimiento poblacional sostenido y el aporte de medios para la subsistencia, como de mano de obra.

Los “pueblos de indios” y nuevas ciudades, organizadas en una estricta jerarquía con funciones normatizadas, se establecieron por encima de los 1000 msnm., tratándose, para los colonizadores, de climas más benévolos en oposición a las tierras bajas, calientes y asociadas a la aparición de enfermedades (ZAMBRANO e BERNARD, 1993). Una visión, además de evolucionista en términos de la implantación de un discurso civilizatorio, de adaptación del espacio a sus propias condiciones de vida. Esta estrategia de “adaptación” revela las subyacentes relaciones de poder en procura de la reproducción social de los patrones culturales e intereses económicos de la corona española.

Durante el periodo de la República (1810) se mantuvo el modelo norte sur de poblamiento cordillerano y en el litoral Caribe, basado en una economía de exportación de productos como tabaco quina y añil. Las ciudades mayormente pobladas se encuentran en la cordillera oriental, el 51% de la población se concentra en el eje Bogotá – Pamplona (Santander) (ZAMBRANO, 1.994) A final del siglo XIX se mantenía este patrón, sumando la ciudad de Barranquilla en el Atlántico que funcionó como eje de comercio exterior vía río Magdalena.

A comienzo del siglo XX, la cordillera central contaba con más ciudades que la cordillera oriental, quince y cuatro ciudades respectivamente. Se encontraba más población en ciudades de clima medio que en clima frio. Durante el siglo XX se presentó un rápido crecimiento de población. Entre 1930 y 1950 la población nacional pasó de nueve a 37 millones de personas, fenómeno que se relaciona, con la introducción del discurso higienista enfocado en prácticas de control de enfermedades

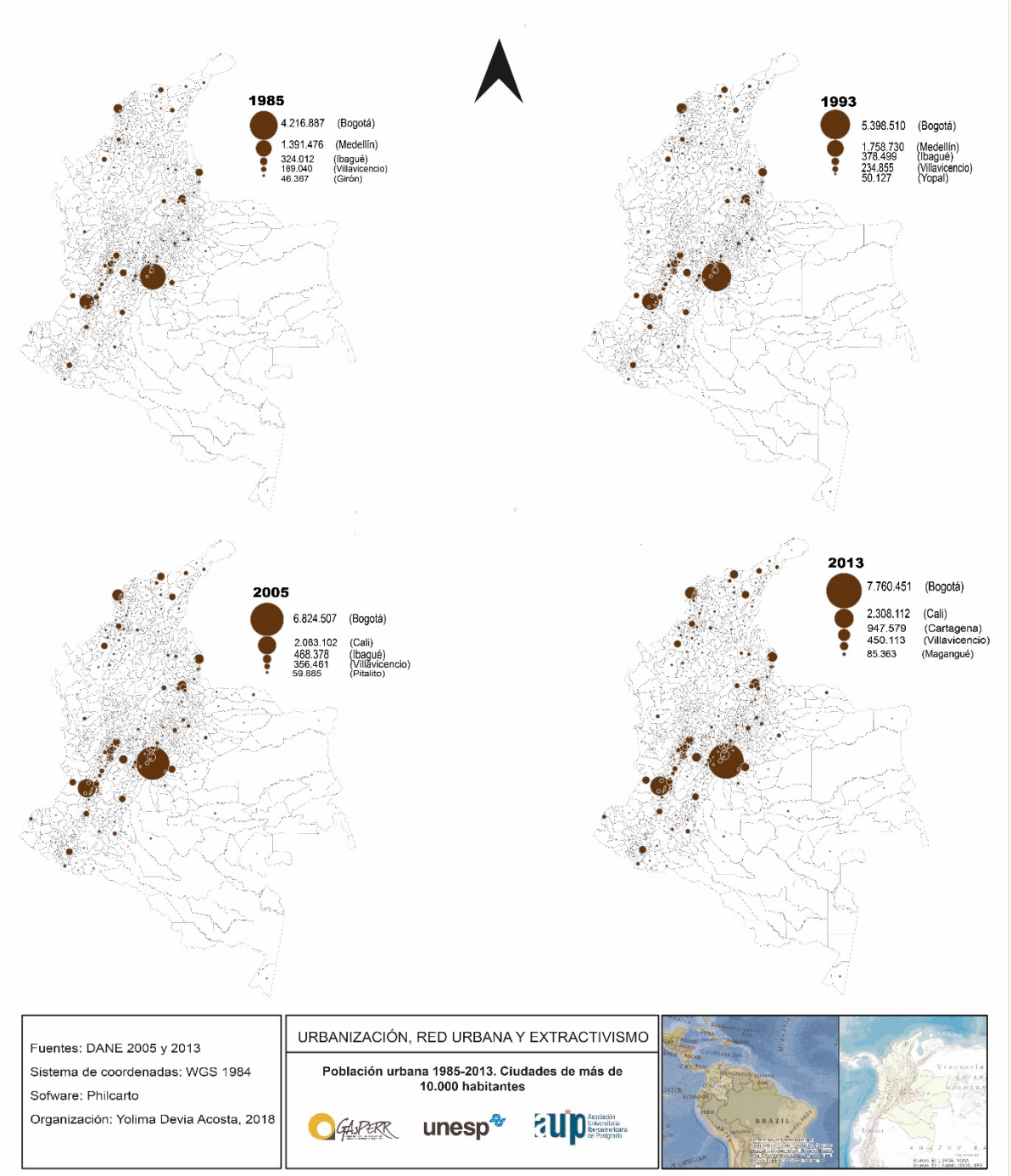
infecto contagiosas y epidemias. (ZAMBRANO y BERNARD, 1993; GUTIERREZ, 2010; GÓMEZ OCHOA, 2015).

El café y la interconexión férrea dinamizaron el crecimiento de ciudades, pues la población como el crecimiento económico se dirigieron a los centros de desarrollo comunicados con el río vía ferrocarril, incluyendo a la ciudad de Cali, en el Valle del Cauca, entre las cordilleras occidental y central, que se convierte en “puerto seco” de la región cafetera de la cordillera central. Sucedió lo mismo en el eje Antioquia – Caldas en la cordillera central que dobló su población con respecto al siglo anterior (ZAMBRANO, 1994), siendo que el modelo de la hacienda cafetera había estado concentrado inicialmente en la cordillera oriental

El ciclo económico del café favoreció la creación de vías de transporte, el fortalecimiento de las ciudades “puerto” (Barranquilla y Cali) y el poblamiento de la cordillera central, dejando así una superposición de estructuras (vial, demográfica, socioeconómica) que favoreció la industrialización derivada de esta economía exportadora (CUERVO y GONZÁLEZ, 1997). A su vez, cambió la estructura regional de su producción, ahora jalonada por Antioquia y en particular por Medellín y una nueva red de ciudades en el occidente andino, asociadas a la producción de bienes de consumo ligero como textiles, confecciones, bebidas y alimentos, acompañada por la conformación de un nuevo eje urbano industrial (zona cafetera).

El proceso de industrialización, la integración de los mercados regionales de la mano del progresivo desarrollo de las vías de comunicación y de transporte, y los efectos del periodo de la violencia de los años 50, fueron causantes del cambio de los porcentajes de población urbana y rural de 30% al 70% y viceversa entre 1938 y 1993 (MURAD RIVERA, 2003). En las últimas décadas del siglo XX e inicio del XXI la población asentada en áreas urbanas es mayor. En la figura 7 representamos el crecimiento de las ciudades con más de 10.000 habitantes. Allí se evidencia la mayor subdivisión en municipios en el área andina, el aumento del número de ciudades y el mayor crecimiento poblacional en las grandes ciudades.

Figura 7- Población urbana en ciudades con más de 10.000 habitantes 1985, 1993, 2005 y 2013



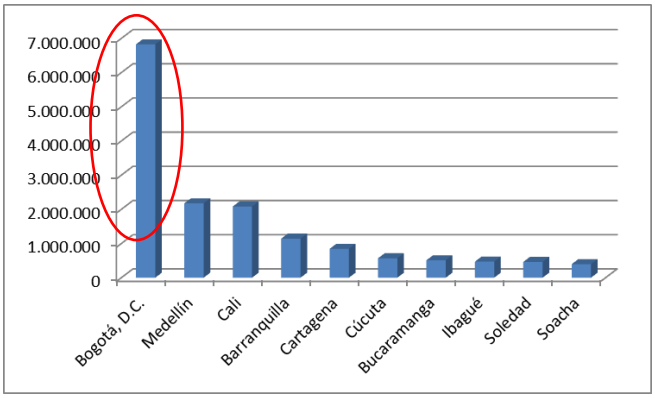
Dos conceptos son predominantes en la descripción del proceso de poblamiento y urbanización en Colombia: Cuadricefalia y Primacía urbana. El término "cuadricefalia" (ZAMBRANO y BERNARD, 1993, CUERVO y GONZÁLEZ, 1997, GOUESET y MESCLIER, 2007), se refiere al afianzamiento de una red urbana de las cuatro principales ciudades y centros económicos: Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla[16], como resultado del proceso anteriormente descrito. Al final del siglo XX se encuentra un tejido de ciudades intermedias en torno a estas cuatro ciudades, conformando áreas metropolitanas en total relación funcional. Cada una de las cuatro ciudades domina una región de riqueza, grado de urbanización y dinámica económica diferente. En consecuencia, es allí donde se ha concentrado un importante porcentaje de la población, reconfirmando el patrón andino y caribeño heredado del modelo de poblamiento colonial (Figura 7).

La primacía urbana es definida, como una expresión concreta de concentración urbana, en que la ciudad mayor tiene un tamaño "anormalmente" alto con respecto a las siguientes ciudades (CUERVO, 1994). La ciudad mayor establece relaciones particulares con la red urbana en que se inserta en "(…) dimensiones muy variadas, como la población, empleo, riqueza generada, distribución del poder y capacidad de innovación cultural, social y productiva" (CUERVO y GONZÁLEZ, 1997)[17]. Retomamos aquí la reflexión realizada en el anterior aparte, sobre la disparidad regional resultante de la concentración geográfica (poblacional, política y de recursos económicos) resultante de la "deseconomía de la aglomeración" (DE MATTOS, 1979) derivada de la demanda de recursos de las grandes aglomeraciones urbanas y regionales.

[16] Las tres primeras ciudades, Bogotá, Medellín y Cali, conforman el denominado "triángulo de oro" correspondiente a la concentración económica y demográfica en el área andina. Barranquilla, formó junto a Santa Marta y Cartagena otro "Triángulo de oro" costero. Esta separación se hace en función de la proximidad de los centros urbanos y su ubicación en el territorio nacional.

[17] Este concepto difiere del de "Macrocefalia urbana" que indicaba un crecimiento desproporcionalmente grande de la primera ciudad, pareciendo síntoma de malformaciones económicas ocasionadas por la dependencia, es decir, vista como una enfermedad propia del proceso de urbanización latinoamericano (CASTELLS, 1970). La teoría de la Urbanización dependiente no consiguió demostrar ampliamente que este fenómeno fuese una "enfermedad social" como lo propuso Singer (SINGER, 1979, *apud* CUERVO, 1994)

Figura 8 - Diez ciudades más pobladas en Colombia, 2005



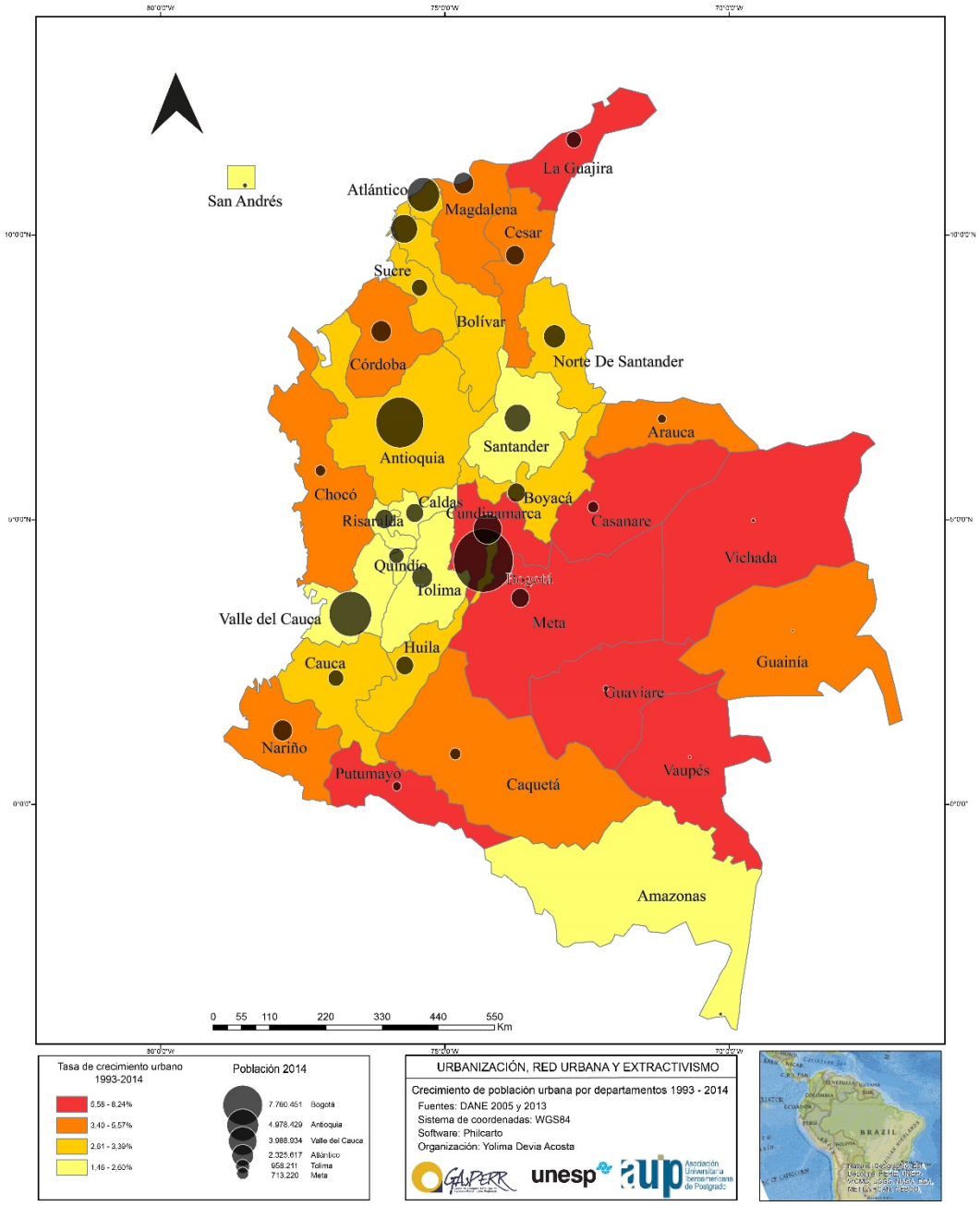
Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Censo DANE, 2005

Colombia tiene uno de los ejemplos más significativos en términos de primacía urbana, en tanto la población de Bogotá sobrepasa en número la suma de habitantes de las tres siguientes ciudades, como se observa la figura 8. Además, en términos administrativos, es en la capital del país donde se concentran las instituciones estatales y, a pesar del proceso de descentralización político – administrativa iniciado en la década de los años 1990, algunas de las subdivisiones territoriales de las instituciones de orden nacional no cuentan con autonomía efectiva, información consolidada[18] ni infraestrutura adecuada[19].

[18] Este aspecto fue mencionado en la introducción de este texto. Más allá de ser un elemento anecdótico es sintomático del estado actual y real de las deficiencias en términos de descentralización en la administración pública y, consecuentemente de la predominancia del modelo centralista en el ordenamiento territorial nacional.

[19] Esto será debatido con más detalle en el segundo aparte del capítulo 4, “Región y regionalización”.

Figura 9 - Crecimiento de población urbana por departamentos 1993-2014



La tendencia a la concentración de recursos, funciones y población se hace cada vez más notoria en su localización y más intensa en los útlimos años, claro ejemplo es que las áreas con más número de población urbana en el periodo 1993 – 2014, como se observa en la figura 9, son la ciudad de Bogotá, y los departamentos de Antioquia y Valle del Cauca (jalonado por sus capitales Medellín y Cali) y, en el caso de la Orinoquia, la mayor población se concentra en el departamento del Meta. La región de la Orinoquia, junto a los departamentos de Cundinamarca, Putumayo y

Guajira presentan un mayor crecimiento de la población urbana, es decir la urbanización como tendencia se extiende a las regiones más periféricas de Colombia.

1.4 Sistema urbano y red urbana: ¿sinónimos? diferencias y relaciones.

Es necesario llamar la atención sobre dos conceptos que han venido siendo usados en la literatura como sinónimos a pesar de contener diferencias tangibles: sistema urbano y red urbana. Ya hemos contextualizado algunos de los principales elementos del proceso de urbanización en Colombia y nos hemos acercado a la forma en que se han venido organizando el territorio, en particular desde la perspectiva urbana. Vale la pena ahora poner en contraste los elementos conceptuales que definen dos perspectivas para entender el ordenamiento urbano en las diferentes escalas.

El estudio de los sistemas urbanos tiene base en las temáticas de jerarquía, especialización y espacialización de las ciudades, en principio desarrolladas desde la economía por Kohl (1841), y luego desde la geografía, por autores como Raynaud (1841), Reclus (1901) y Levasseur (1909). Sin embargo, la noción de “sistema urbano” se formalizó con los trabajos de Christaller (1933) y Losch (1940) quienes diseñan y consolidan la teoría de los lugares centrales (COFFEY, 1998). Otros elementos han sido abordados, como las regularidades rango – tamaño aunque de forma no-espacial. Sin embargo, el concepto de “interacción entre lugares urbanos” fue el que, según Coffey (1998), dio sentido de cohesión al sistema en su conjunto.

Para Berry (1964), un sistema es un conjunto de objetos (centros urbanos), sus características (población, tipos de empresas, tráfico generado), interrelaciones entre objetos (asentamientos de los centros inferiores en lugares intermedios, distribución espacial uniforme) y entre sus características (gráficos de relaciones logarítmicas), así como la interdependencia entre objetos y características (jerarquía de los lugares centrales). En síntesis, se refiere al tipo de organización relacionada con el crecimiento económico y la organización administrativa articulada al conjunto de ciudades de la nación (Berry, 1965; 1972a; 1973b).

Czerny (1986) propone el estudio del “Sistema de ciudades” desde la perspectiva de la teoría de sistemas, que además de establecer como fundamentales algunos de los elementos propuestos por Berry, indaga por el entendimiento del mecanismo de funcionamiento del sistema, resultado del tránsito entre un periodo

inicial y un periodo final del sistema, en términos de proceso, estructura, jerarquía y formación.

En el contexto de la geografía cuantitativa, el concepto de sistema urbano fue definido integrando al análisis energía, flujos, organización y entropía, elementos derivados de la teoría de sistemas y de alguna forma heredados de la termodinámica, de los sistemas de distribución de agua, etc. Si bien durante varias décadas se ha mantenido la denominación “sistemas urbanos” se critica el hecho de convertirse en una “modernización terminológica” (CAPEL, 2003, p. 41) que fue perdiendo su estricta relación con la teoría de sistemas. En concordancia con esta perspectiva, Bourne apunta que, de forma más reciente, el paradigma de los sistemas urbanos pareciera no tener un piso tan sólido como algunos de los conceptos que le componen, como los conceptos de lugares centrales, distribución por tamaño urbano, entre otros, mejor soportados por evidencias empíricas (BOURNE, 1997).

Una posterior definición de sistemas urbanos de Bourne (1998), es algo más amplia y abarca dos dimensiones: como objeto, es decir, un sistema de áreas urbanas interconectadas e interdependientes y, como una forma de pensar el proceso de urbanización operando en varias escalas espaciales. Según el mismo autor "El sistema urbano se convierte en la principal expresión de la organización territorial de la economía nacional y su sistema social" (BOURNE, 1998, p. 336).

En este sentido, los sistemas urbanos tienen tres dimensiones básicas: la estructural que consiste en la **organización vertical o jerárquica de las economías nacional y regional** que constituyen la nación moderna, la **espacial** y la **temporal**, de las cuales la expresión espacial está a la vez contenida en la geografía del tiempo. Aunque las tres están interrelacionadas, las dos primeras envuelven funciones de cambio mutuo.

El estudio de los sistemas urbanos, en lo que corresponde a su dimensión estructural, tradicionalmente asumió el estudio del sistema como totalidad y de las ciudades, como partes de esta. Sin embargo, una cuestión que fue ganando relevancia es la comprensión del contexto en el que el sistema se sitúa, es decir, la relación entre el sistema urbano y la **región** en que se localiza, según dice Coffey, entendiendo que algunas áreas urbanas sirven como nodos que conectan la economía nacional con el sistema económico global (COFFEY, 1998).

Bourne (1975), ya introducía la importancia de la dimensión política en el entendimiento de los sistemas urbanos al manifestar el papel central del gobierno en

la delimitación de la expresión espacial de los mecanismos de representación política (que es territorial) basada en la cuestión de la unidad nacional. El rango y mecanismo de distribución define evaluaciones analíticas simples, por ejemplo, con la migración interurbana e interregional, ¿a quién beneficia y quién sufre esas migraciones? (BOURNE, 1975, p. 18). Aún con ese papel relevante, no en todas las naciones los sistemas urbanos cobran suficiente relevancia en el diseño de políticas públicas.

Se encuentra hasta aquí un insistencia en que los sistemas urbanos se enmarcan en una escala nacional (Berry, 1965, 1972a, 1973b), (BOURNE, 1998) (CZERNY, 1986). Sin embargo, es de reconocer que los crecientes y dispares efectos de la globalización en las escalas local y regional parecen tener más peso en la definición de las relaciones interurbanas que las mismas políticas establecidas por los gobiernos nacionales. En este sentido, Bourne, amplia el espectro del sistema urbano como un tipo de organización que acontece en tres niveles (BOURNE, 1975, p. 14)

- Sistema nacional dominado por centros metropolitanos y caracterizado por una jerarquía tamaño - función.
- Subsistemas regionales de ciudades organizados de forma similar pero con diferente disposición jerárquica, organizada en torno a un centro metropolitano en el que el tamaño de las ciudades es menor y disminuye con su jerarquía.
- Sistema urbano local - cotidiano, contenido en el subsistema regional. Representa la vida en el espacio urbano de los habitantes.

Se distingue entonces este llamado de atención de Bourne con respecto a la escala, debido a la importancia dada a las ciudades globales como objeto de estudio y a los ámbitos locales. Los sistemas urbanos como totalidad revelan complejas relaciones entre escalas, y no es oportuno revisar los fenómenos en una u otra escala, dejando de lado las conexiones primarias y de dependencia de las ciudades globales con sus regiones inmediatas y con el nivel local, e incluso, con su respectivo lugar en el sistema urbano nacional.

Adicionalmente, Bourne propone que el estudio de los sistemas urbanos como agenda de investigación implicaría revisar: 1) el tipo dominante de producción, 2) la naturaleza del sistema de distribución, 3) la estructura del sistema de comunicación y transporte, 4) la cambiante geografía de patrones de consumo y estilo de vida, 4) la naturaleza y forma de control y regulación sobre el sistema como un todo (BOURNE,

1998, p. 338; 1997). Dos aspectos a considerar en esa agenda para superar la visión altamente economicista y de producción en el análisis de los sistemas urbanos son la inclusión del consumo como eje de articulación del sistema (no sólo la producción) y la inclusión de otras variables como la caracterización de la estructura de la mano de obra.

Para Capel (2003), el estudio del sistema urbano y de la red urbana tiene amplias similaridades, al envolver conceptos como jerarquía urbana, funciones urbanas, lugares centrales, áreas de influencia, entre otros. Sin embargo reconoce una distinción: el sistema urbano, como concepto, es una forma de entender las redes y centros urbanos, a partir de las diferentes relaciones e interacciones entre estos.

Los estudios sobre redes de ciudades son cambiantes al igual que las nuevas realidades que se están construyendo. Disminuye el interés por redes y jerarquía (CAPEL, 2003) para privilegiar temáticas, como redes de comunicación y de infraestructura, como el papel de los agentes urbanos y los procesos (enfoque crítico).

Las investigaciones sobre redes urbanas, introducidas por Michel de Rochefort (1960), Ethienne Juillard (1962), Raymond Dugrand (1963) y Bernard Kayser tenían interés desde el punto de vista de la regionalización, es decir, sobresale el papel de la red urbana en la organización regional, para superar la visión de la homogeneidad de las regiones naturales, históricas y administrativas (CAPEL, 2003) El proceso de globalización ha jugado un papel fundamental en tanto se percibe el aumento de las interacciones entre nodos regionales, extra regionales y nacionales, e incluso se establecen relaciones directas entre localidades y “ciudades globales”.

Así, la red urbana es introducida como elemento organizador de la región (López Trigal, *apud* CAPEL, 2003). Los estudios de redes de ciudades dejan ver ciertas regularidades, por ejemplo que el aumento de tamaño de la red va ligado el incremento de la diversidad funcional y la mayor variedad de servicios que se ofrecen, así como el privilegio de factores como la existencia de equipamientos científicos y educativos en las grandes ciudades, en un escenario de alta competencia internacional (CAPEL, 2003).

En el cuadro 1, a continuación, sintetizamos algunas de las principales diferencias entre los dos conceptos.

Cuadro 1 - Elementos diferenciales de los sistemas urbanos y la red urbana.

SISTEMA URBANO	RED URBANA
Es “un conjunto nacional o regional de ciudades interdependientes en el sentido de que cada cambio significativo en la actividad económica, la estructura de empleo, la renta o la población de una de las ciudades producirá directa o indirectamente alguna modificación sobre otra u otras ciudades del sistema” (PRED, 1977:13 *apud* LÓPEZ TRIGAL, 2015:557).	Es “un conjunto de ciudades unidas entre ellas por relaciones funcionales, estén o no jerarquizadas las ciudades” (LÓPEZ TRIGAL, 2015).
Inicialmente apoyada en la geografía cuantitativa: basada en la teoría de sistemas y leyes de la termodinámica (energía, flujos, organización, entropía)	Con el tiempo menor el interés en redes y jerarquía, en tanto crece en interés en papel de agentes urbanos y procesos.
Más referencias en la literatura de origen anglosajón	Referencias en la literatura francesa y española para referirse a la organización urbana de un espacio
Asume la totalidad como suma de partes y sus conexiones a la economía global (COFFEY, 1998).	Privilegia las conexiones, flujos y formas de relacionamiento en todo dinámico.
Clara referencia a la: organización relacionada con el crecimiento económico y la organización administrativa articulada al conjunto de ciudades de la nación (Berry, 1965; 1972a; 1973b).	Aumento de interacciones en diferentes escalas, principalmente global – local y **regional**
Entendimiento del sistema urbano / de ciudades en la escala nacional.	Interés en efectos de la globalización e interacciones regionales de diferente escala
Apropiación del concepto como figura de planificación urbana nacional: Caso de “Sistema de ciudades” Banco Mundial, DNP	Apropiación del concepto en planificación regional: Caso de la RAPE Central

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuentes: (BERRY, 1964), (BOURNE, 1975; 1997; 1998) (COFFEY, 1998) (CZERNY, 1986) (DANE, 2012) (DUREAU, 2007) (GOUËSET, MESCLIER y DELER, 2007) (LOBATO CORRÊA, 2006) (LÓPEZ TRIGAL, 2015) (MOLINA GIRALDO y MORENO CHAVES, 2001) (RIAÑO UMBARILA y SALAZAR CARDONA, 2009) (ÁLVAREZ y SARMIENTO, 1998)[20]

El geógrafo brasilero Roberto Lobato Corrêa (1989), define la red urbana como un "Conjunto funcionalmente articulado de centros, que se constituye en la estructura territorial donde se verifica la creación, apropiación y circulación del valor excedente" (LOBATO CORRÊA, 1989, p. 87) Él mismo apunta una serie de condiciones que permiten su existencia:

- Debe existir una economía de mercado[21] con una producción que es negociada por otra que no es producida local o regionalmente. También un grado mínimo de división territorial del trabajo.

[20] No se incluye aquí la línea de análisis del “Sistema-mundo”, en la cual se insertan las ciudades mundiales, las cuales juegan un papel preponderante como motor del actual sistema mundial. Tanto el caso de Villavicencio como de las ciudades que se insertan en su red urbana, incluyendo a la capital del país, no pueden ser consideradas de ciudades mundiales.

[21] Con algunas excepciones en economías de no-mercado, como la antigua Unión Soviética o Cuba,

- La existencia de puntos fijos en el territorio para la realización de negocios, que además concentran otras actividades en relación (Comercio, servicios, producción industrial).
- La existencia de un mínimo de articulación entre los núcleos. La articulación resultante de la circulación da origen y refuerza la diferenciación entre núcleos urbanos, la cual se traduce en jerarquía y especializaciones funcionales.

La red urbana puede ser considerada como forma espacial en la cual se realizan las funciones urbanas. Las funciones (comercialización, producción, etc.) se refieren a los procesos sociales de los cuales la creación, apropiación, y circulación del valor excedente son los más importantes, ganando características específicas en la estructura capitalista. Así mismo, la red urbana es reflejo y condición para la división territorial del trabajo. A través de ella es viable la **producción** de las diversas áreas (agropastoril y mineral, industria), la **circulación** entre ciudades y áreas, y el **consumo***.* A través de ella circulan descendientemente decisiones, inversiones e innovaciones, creando y transformando constante y desigualmente (LOBATO CORRÊA, 2006).

La relación entre red urbana y región se sustenta en la posición de las ciudades en la región, en como establecen unas áreas de influencia, en términos del abastecimiento de alimentos, de la propiedad, del aporte de materias primas a la ciudad, de la absorción de mano de obra, poder que se traduce comercial, financiera, política, e incluso, culturalmente. Estas relaciones campo – ciudad son cambiantes y se revelan más complejas en tanto comprometen a más de una ciudad, estableciendo una jerarquía de ciudades, según tamaño, función, etc. Dicha jerarquía se encuentra en consonancia con la estructura regional (económica, social y política). Las capitales y ciudades de la red serían no solo áreas de concentración de capital sino polos de desarrollo mayor o menor conectados entre sí y con otras regiones y escalas geográficas.

En este sentido, comprender la red urbana significa ir más allá de la visión de la relación entre ciudades como nodos, para ver sobre el conjunto de la región, que integra las relaciones campo - ciudad, pudiéndose hablar de una **red urbana regional** que, manteniendo una dinámica propia, se conecta con otras regiones y se ubica en un marco urbano - nacional (sistema urbano nacional). La competitividad en el marco

del sistema económico mundial llama incluso a la articulación de la red urbana con bloques regionales supranacionales y con conglomerados económicos internacionales, debido a los flujos de dinero e información que traspasan aceleradamente los recorridos en un orden centro - periferia, local – nacional. Llamamos la atención sobre este último aspecto, pues a nuestro entender las interacciones espaciales entre centros urbanos superan la dimensión de una única escala e incluso de un estricto orden jerárquico entre escalas geográficas.[22]

Optamos aquí por seguir la propuesta de Roberto Lobato Corrêa (LOBATO CORRÊA, 2006, 1995, 1989) de hacer un acercamiento a la génesis de la red urbana, de la localización absoluta y relativa de las ciudades. Esta interpretación se complementa con lectura de la escala interurbana desde el concepto del tiempo espacial y periodización, puesto que cada lugar, ciudad y red urbana son realidades sociales resultado de una combinación de variables de edades diferentes. También insiste en la comprensión del papel de los diferentes agentes en la producción del espacio urbano, sus relaciones y tipo de participación en la misma. Es desde esta perspectiva que se desenvolverá el análisis en los siguientes capítulos.

Antes, consideramos de utilidad establecer como se contextualizan el estudio de los sistemas urbanos y la red urbana en Colombia, con el fin de esclarecer su relevancia en el contexto nacional y el aporte que desde esta tesis se puede aportar.

1.4.1 Sobre el estudio de los “sistemas urbanos” en Colombia

Para el caso colombiano no se observa en la literatura un gran esfuerzo en la definición y diferenciación entre los dos conceptos. Incluso, en algunos casos es posible percibir algunos elementos de método comunes, destacando la elaboración de indicadores en los estudios referidos a Sistemas urbanos.

El texto “Municipios y Regiones de Colombia, una mirada desde la sociedad civil” de Álvarez y Sarmiento (1998) editado por la Fundación Social, desarrolla un aparte sobre la red urbana colombiana. En él se implementa un análisis de las ciudades colombianas mediante un indicador compuesto denominado “Tamaño funcional”, compuesto del tamaño poblacional y variables representativas del tamaño

[22] Esta idea se refuerza en los siguientes capítulos sobre red urbana regional, principalmente en la lectura de los fijos y flujos de bienes, personas y servicios.

productivo y funcional de los centros urbanos, empleando técnicas estadísticas de análisis multifactorial.

Los trabajos de Czerny (1986), y de Humberto Molina y Pedro Moreno “Aportes para una nueva regionalización del territorio colombiano” (2001) se hace referencia al Sistema Urbano. Czerny (1986), asume una perspectiva desde la teoría de los sistemas, como se explicó antes, aplicada al caso colombiano entre las décadas de 1950 y finales de 1970. La autora destaca algunos de los elementos ya mencionados al final del aparte 2.3. de este texto: el crecimiento poblacional en las ciudades intermedias y grandes, el avance del proceso de metropolización, las migraciones masivas internas a áreas metropolitanas y la colonización a ciudades pioneras y la topografía como elemento que determina el poblamiento urbano.

También estableció unos factores de cambio socio económico, como la industrialización, los cambios en la estructura de producción agropecuaria, la ampliación de la frontera agrícola, el crecimiento de la inversión en transportes y comunicaciones y la acumulación de capital, entre otros, que motivaron la transformación espacial de los sistemas de ciudades. Entre los elementos que denomina como “contratendencias”, es decir, que alteran el curso de modificación del sistema apunta como importantes el proceso de moderación del crecimiento urbano, asociado a falta de suelo, contaminación y procesos de autosegregación, el agotamiento de yacimientos minerales, catástrofes naturales, destrucción del medio ambiente y la dificultad de diversificar la imagen espacial del sistema de ciudades debido al peso de las características orográficas del país. Se destaca de este trabajo la distinción de elementos estructurales de orden polítco, económico e incluso de factores demográficos, que no van más allá de la aplicación de indicadores estadísticos.

Molina y Moreno (2001) proponen como objetivo de su estudio “trazar una subregionalización nodal que permita identificar los subsistemas urbanos o " redes de ciudades" existentes en Colombia” (MOLINA GIRALDO y MORENO CHAVES, 2001, p. 581), sin diferenciar sistema de red. Para esto establecen un Índice de Tamaño Funcional (ITF), distinguiendo atributos y funciones urbanas, accesibilidad a centros urbanos y el alcance de las funciones establecidas. De manera general indican que solo el 60% del territorio nacional está integrado al sistema urbano, el 40% correspondiente a la Orinoquia y a la Amazonia está débilmente integrados o presentan asentamientos dispersos. El sistema urbano nacional es complejo y

diferenciado. Se establecen seis ordenes de jerarquización del universo urbano, usando un Indice Urbano de Acumulación (IUA), que pondera la suma y acumulación de funciones para la clasificación de ciudades.

Godoy, es más específico en la descripción del caso de la organización del espacio en el Departamento del Atlántico, y define el sistema urbano como el conjunto de asentamientos urbanos que difieren por su tamaño y funciones, los cuales interactúan entre sí (flujos), dando como resultado una estructura espacial dinámica, alrededor de la cual se organiza el territorio. Un sistema urbano está configurado por las distribuciones espaciales de las ciudades en mutua interdependencia, junto con sus atributos (población, actividad, equipamiento) e interrelaciones. (GODOY GUTIÉRREZ, 2003, p. 62). Godoy usa dos elementos de análisis: jerarquía urbana (tamaño poblacional, bienes y servicios) y regiones funcionales (funciones, conectividad) para comprender la dinámica urbana departamental. Implementa también su clasificación acorde a los órdenes establecidos por el IGAC, ilustrados en el cuadro 2.

Cuadro 2 - Clasificación de centros urbanos según IGAC.

TIPO	CARACTERÍSTICAS
METRÓPOLIS REGIONAL Ejerce funciones diversificadas en servicios financieros, comerciales, industriales y especializados.	□ Polariza centros y espacios geográficos de la estructura urbana. □ Estructura las formas de comportamiento sociocultural y la organización territorial del poder e influyen sobre las tramas de asentamiento de la población y la localización de actividades económicas. □ Se constituye como centro receptor de población proveniente de otras ciudades. □ Su influencia alcanza niveles nacionales. □ Suministra a las subregiones los servicios que estas carecen. □ Ofrece toda gama de servicios propios de una gran ciudad. □ Posee los equipamientos más numerosos y especializados. □ Concentra servicios financieros y comerciales. □ En ella se emplazan grandes empresas de transporte de carga y pasajeros. □ Su industria es de trascendencia nacional. □ Ofrece servicios médicos y universitarios especializados.
CENTROS DE RELEVO PRINCIPAL Función predominantemente económica de impacto subregional con apoyo financiero, servicios administrativos,	□ Son centros de apoyo a los centros subregionales. □ Poseen funciones polarizantes (Concentran sobre si). □ En ellos confluirán relaciones ciudad – campo. □ Son fundamentalmente ejes económicos de sus áreas de influencia respectivas. □ Prestan importantes servicios de salud, administración de justicia, círculo judicial y de telecomunicaciones.

TIPO	CARACTERÍSTICAS
comerciales, turísticos y sociales.	□ Son centros de expansión agrícola subregional, desde donde se organiza la producción, se acopia, se asegura la compra y la redistribución. □ Son centros de actividad industrial intensiva.
CENTROS DE RELEVO SECUNDARIOS Función de apoyo al desarrollo socioeconómico a los centros de mayor jerarquía. Con énfasis en lo agropecuario, servicios administrativos, comerciales y sociales de influencia próxima.	□ Dependen de un centro de relevo principal, de un centro subregional o inclusive de una metrópoli regional, según la cercanía geográfica y la accesibilidad. □ La función de relevo es principalmente la agrícola. □ Su tipología funcional se centra en el manejo de actividades agrícolas, diferenciándose con los centros de relevo principal en su volumen. □ Poseen los equipamientos urbanos indispensables para el servicio de su población y de las proximidades inmediatas. □ Poseen menor desarrollo cultural que los centros de relevo principal.
CENTROS LOCALES SECUNDARIOS Funciones económicas y comerciales básicas; abastece poblaciones próximas de mayor importancia, posee servicios básicos locales.	□ Poseen menor importancia que los centros locales principales. □ Sirven a núcleos pequeños de población circundante. □ Abastecen a centros urbanos de mayor importancia que le son próximos. □ No poseen equipamientos para el servicio de gente que proceda de las afueras. □ Presentan un carácter más rural que los centros locales principales □ Su equipamiento urbano se limita a la población local.
CENTROS URBANOS BÁSICOS O PRIMARIOS Funciones de autoabastecimiento, comercio y servicios elementales e insuficientes.	□ Son producto de agrupaciones de personas con carácter predominantemente agrícola. □ Su actividad comercial es de subsistencia. □ Los servicios que disponen para atender a la población son escasos. □ Sus equipamientos urbanos son elementales para la vida cotidiana y se limitan a servir a su propia población.

Fuente: (GODOY GUTIERREZ e GARNICA BEROCAL, 2012)

Riaño y Salazar (2009) realizan, de manera más reciente, un análisis del sistema urbano amazónico a partir de información correspondiente a ciudades capitales, cabeceras municipales y corregimientos departamentales, por ser los nodos del sistema, en una red de vínculos y relaciones generados por los flujos que entre ellos se establecen. La caracterización del sistema se realiza mediante y la aplicación de un Índice de Organización Funcional del sistema urbano que interpreta cuatro procesos: urbanos, espaciales, de subregionalizacion y subregiones funcionales (RIAÑO UMBARILA y SALAZAR CARDONA, 2009, p. 21). La lectura realizada es la de un sistema urbano Amazónico altamente desarticulado, en el que se resalta la consolidación de un anillo de poblamiento (coincide con áreas de expansión de la frontera agrícola y las áreas de enclave geo-político y económico extractivo (Ibidem: 87).

Un último estudio, del cual se comentó en el aparte 2.3 es “Expansión de la red urbana (1951-1993)”, de (GOUËSET, MESCLIER e DELER, 2007), allí analizan la forma y los fenómenos asociados a la expansión de la red urbana nacional. Reconocen la urbanización como un fenomeno “general a escala planetaria” con momentos y ritmos diferentes para cada ciudad, comandados por momentos históricos y geográficos partticulares, por lo cual asumen tres indicadores simples y fiables para el análisis: tamaño de la ciudades[23], tasa de crecimiento y flujos de población.

Cuadro 3 - Jerarquía urbana por tamaño de población según DANE

Categoría	Rango	Sigla	Tamaño
Centro urbano regional	Nacional	CURN	
	Regional	CURR	>1.000.000
Centro urbano subregional	Primer orden	CUSR1	>250.000
	Segundo orden	CUSR2	>100.000
	Tercer orden	CUSR3	>30.000
	Cuarto orden	CUSR4	>10.000
Centro urbano de apoyo	Principal	CUAP	>7.000
	Secundario	CUAS	>3.000

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente DANE, 2012

La fuerza del elemento demográfico en como elemento principal de clasificación de jerarquía urbana es fundamental. El DANE establece ocho órdenes de ciudades en según tamaño demográfico, sin ignorar otras características de corte administrativo, como ser cabeza de subregión o por el tamaño y alcance de las funciones que ofrece (ver cuadro 3)[24].

La diferenciación y jerarquía entre ciudades se caracteriza también por los procesos de aglomeración en el espacio a escala local y regional en los cuales se establece un intercambio de gentes, bienes y servicios, configurando sistemas y jerarquías específicos.

[23] Según los autores, los datos de tamaño demográfico determinan en buena parte la posición de las ciudades en su red urbana y marcan una diferencia en el estudio de casos no pertenecientes a la Europa Occidental, donde se han modelado los métodos de análisis espacial, no obliga a proponer hipótesis los motores económicos (niveles de industrialización, la importancia del sector terciario entre otros), datos generalmente escasos o inexistentes en otras latitudes (GOUËSET, MESCLIER e DELER, 2007, p. 35)

[24] Para el análisis posterior, vamos a asumir los seis primeros, por tratarse de centros urbanos mayores de 10.000 personas, aun así se incluyen otros centros urbanos con relevancia histórica, como es el caso de San Martín, y Castilla La Nueva como ejemplo de ciudad que crece a la par del auge petrolero.

En Colombia, entre los años cincuenta y 1993 la red urbana tuvo un mayor crecimiento en dos categorías de ciudades: grandes (con más de 100.000 habitantes) y tamaño modesto (entre 15.000 y 50.000 habitantes) (GOUËSET, MESCLIER e DELER, 2007).

Según el censo de 1973 (DANE, 1973) había 18 ciudades con más de 100.000 habitantes (CURN, CURR, CUSR1, CUSR2), de las cuales sólo Medellín y Bogotá superaban el millón de personas. Según proyección demográfica realizada por el DANE para 2014 (DANE, 2016), las cuatro protagonistas de la cuadricefalia urbana superaban cada una el millón de habitantes, mientras que los municipios por debajo de 1.000.00 y que superaban los 100.000 habitantes eran 44 (ver Tabla 4).

Tabla 4 - Clasificación de ciudades mayores de 10.000 personas, según DANE. Colombia 1985-2014

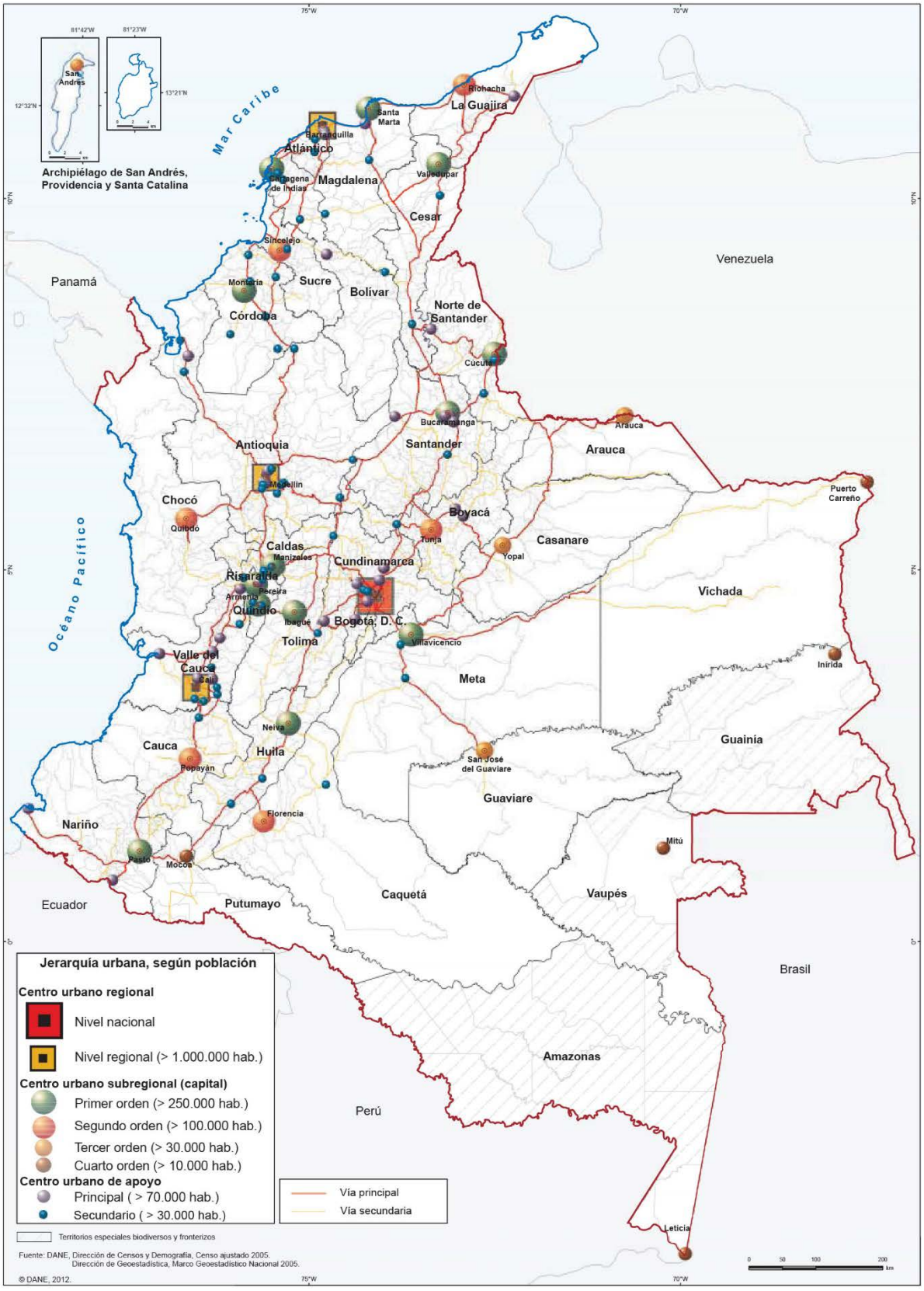
Categoría y rango	1985		1993		2005		2014	
	N.	Población	N.	Población	N.	Población	N.	Población
CURN	1	4.216.887	1	5.398.510	1	6.824.507	1	7.760.451
CURR	2	2871016	3	4.539.693	3	5.401.234	3	5.927.606
CUSR1	6	2.792.655	10	3.672.719	17	6.829.419	19	8.357.886
CUSR2	20	3.357.966	18	3.255.770	16	2.656.493	25	3.760.508
CUSR3	45	2.228.114	65	3.233.372	78	4.378.864	81	4.398.559
CUSR4	141	2.470.211	146	2.412.007	185	3.074.030	205	3.444.876
Total	**215**	**17.936.849**	**243**	**22.512.071**	**300**	**29.164.547**	**334**	**33.649.886**

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: DANE, 2016

Los flujos migratorios muestran cómo las áreas de influencia de las ciudades se reparten el territorio, reforzando la lógica colonial de asentamiento, es decir entre Andes y Caribe. En especial crecen las ciudades entre 100 mil y un millón de habitantes, generalmente relacionadas con el crecimiento de la actividad agrícola tecnificada e intensiva y con fuentes del capitalismo industrial (DUREAU, 2007)

Así, se confirman tres rasgos en la expansión de la red urbana nacional: el crecimiento de las ciudades y la población: Un efecto de difusión, en tanto la expansión urbana comprendió la aparición de un número mayor de pequeñas ciudades, principalmente en las áreas donde la densidad rural ha sido más fuerte. Un efecto de selección, en el que se destacan unas ciudades de forma más fuerte y sobre todo de forma más jerarquizada (caso de la cuadricefalia). Y, la concentración de la población en las grandes ciudades, en especial en la capital, Bogotá (GOUËSET, MESCLIER e DELER, 2007) (Ver figura 10).

Figura 10 - Jerarquía de las cabeceras municipales, según tamaño de población 2005.

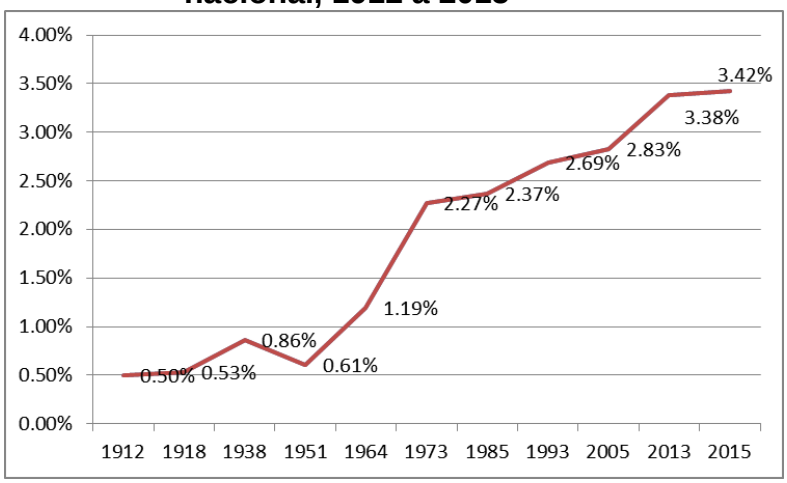


Fuente: (DANE, 2012)

1.5 Factores estructurantes del territorio colombiano

Durante la segunda mitad del siglo XX la Orinoquia y en especial el piedemonte llanero, transición entre la Colombia andina y orinoquense, se convirtió en principal cuenca migratoria, debido a la explosión demográfica de las décadas de 1950 y 1960, que junto al desplazamiento de población en el periodo conocido como “La Violencia” (1948 - 1953), generaron un crecimiento demográfico sostenido (Ver figura 11). Este periodo de enfrentamiento bipartidista implicó la disputa del poder en la estructura gubernamental y se extendió en las diferentes áreas del país de forma sangrienta, con especial impacto por la conformación de las denominadas “guerrillas liberales del llano” que se enfrentaron a los conservadores en la región. Las acciones violentas de la época tuvieron un efecto de movilidad y de urbanización de la población

Figura 11 - Evolución de la población de la Orinoquia respecto a la población nacional, 1912 a 2015



Fuentes: 1912 a 1973 Zambrano y Bernard (1993). 1985 – 2015 Cálculos propios basados en Censos DANE y Proyecciones, DANE.

La población total de los departamentos de la Orinoquia en 1951 correspondía al 0,61% de la población colombiana. A consecuencia del fenómeno de colonización la población asentada en la región pasó a albergar el 2,27% de la población nacional en 1973, como se observa en la figura 11.

La población que buscó áreas rurales se asentó a lo largo del piedemonte llanero y en los bordes de los ríos navegables, en un modelo espacial de colonización lineal - fluvial. Se trató principalmente de un fenómeno espontáneo, sin embargo también hubo impulso a una colonización dirigida por el Estado en la subcuenca Ariari

- Guejar (FAJARDO, 1998; DOMÍNGUEZ, 1999). El 80% de la población urbana de la región se concentró en el piedemonte llanero, principalmente Villavicencio (Meta), Yopal (Casanare), Acacías, Granada, San Martín (las tres en el Meta) y Saravena (Arauca).

Hasta la década de los ochenta la región tuvo una transformación lenta, mientras que en particular Villavicencio y sus alrededores tenían una transformación más significativa por su relativa cercanía y conexión por vía terrestre con Bogotá (desde 1936). La población orinoquense creció de forma más acelerada con los hallazgos petroleros de Caño Limón (Arauca) en 1985, Cusiana y Cupiagua (Casanare) en 1989, Castilla, Chichimene y Apiay (Meta), en la década de 1970, cuya explotación se intensificó en la década de 1990.

Este proceso de transformación regional responde a la conjunción de factores de carácter estructural para el caso colombiano que, si bien no son el centro de esta investigación, son determinantes en la dinámica territorial local y regional (Ver figura 12).

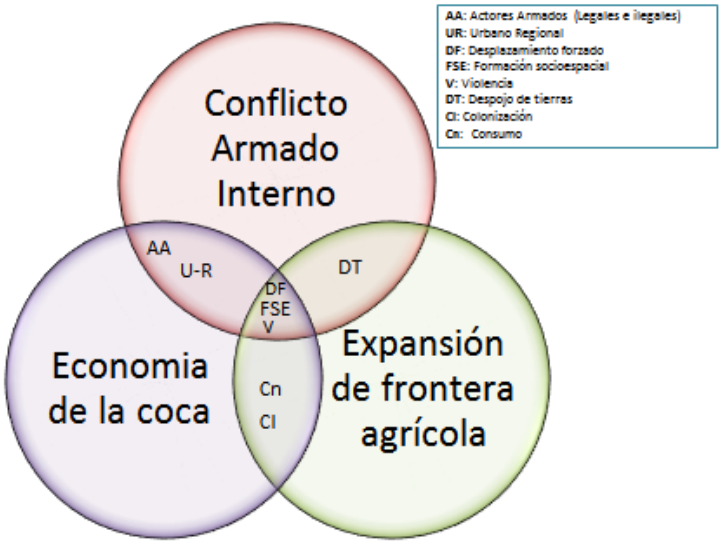
En primer lugar está el conflicto armado interno, presente desde hace más de cinco décadas en el territorio nacional, el cual ha involucrado diferente grupos armados legales, Fuerzas /militares, Infantería, Policía, e ilegales como las guerrillas de las FARC, ELN y grupos de paramilitares que han actuado en asocio con el narcotráfico[25]. Su accionar armado se relaciona con la disputa de posiciones estratégicas en el territorio para controlar el tráfico de estupefacientes, armas, como para el cobro de “vacunas”[26] para su financiación, también bajo el fin del despojar a los campesinos de sus tierras para ser tituladas a favor de terratenientes como de empresas extractoras, acumulando tierras principalmente en áreas rurales, que

[25] Son varios los autores que han analizado los componentes del conflicto armado interno en Colombia: El periodo conocido como “La Violencia” que precede al actual conflicto armado interno, se encuentra el clásico “La violencia en Colombia” (GUZMÀN, FALS BORDA e UMAÑA, 1962), el despojo de tierras, la dinámica socioeconómica del narcotráfico, el desplazamiento forzado, las estrategias de los grupos armados (MEDINA, 2001), las luchas campesinas y la desposesión (REYES POSADA, 2009). Entre ellos, se destacan algunos trabajos de Alfredo Molano (MOLANO, 1989, 1989 b,1997, 2009) y varias crónicas periodísticas del mismo autor. Daniel Pécaut, (PÉCAUT, 1997, 2006), Paul Oquist (OQUIST, 1978), y Francisco Leal Buitrago (LEAL BUITRAGO, 1984, 1999), y Marco Palacios (2003), quienes se centra en el papel del Estado, la seguridad nacional, el clientelismo y la clase política. La producción bibliográfica que permite acercarse a la situación política y socioeconómica de Colombia es amplia.

[26] Cobro realizado por los grupos armados a empresas, personas jurídicas y naturales, a manera de impuesto, bajo la premisa de proporcionarles seguridad o como “colaboración” con su proyecto armado, siendo en realidad una extorsión.

después serán integradas a megaproyectos o valorizadas para su posterior venta. (HERNÁNDEZ SABOGAL, 2015)

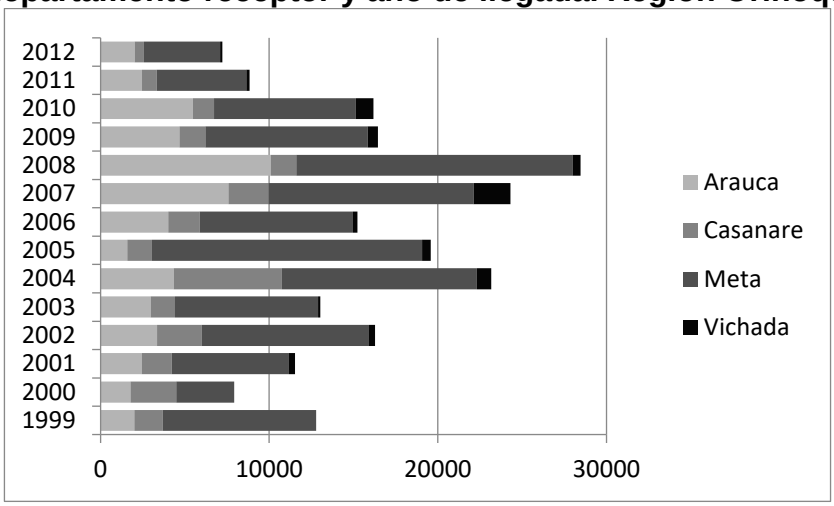
Figura 12 - Factores estructuradores del territorio en el caso colombiano



Elaboró: Yolima Devia Acosta

El conflicto armado interno ha afectado de forma directa y contundente a la población civil, sea por el ataque directo a la misma, como por la generación del desplazamiento forzado de la población, siendo este otro de los elementos estructurantes de la realidad social colombiana y en particular de la región. Entre 1985 y 2012 se registraron 5.707.313 personas como víctimas de desplazamiento interno según el Sistema de Información sobre Derechos Humanos y Desplazamiento (CODHES, 2015). En 2014 la cifra se acercaba a los seis millones de personas, convirtiendo a Colombia en el país con el mayor número de desplazados internos y el segundo en desplazamiento forzado a nivel mundial (ACNUR, 2015).

Figura 13 - Número de personas desplazadas por la violencia, según departamento receptor y año de llegada. Región Orinoquia 1999- 2012



Elaboró Yolima Devia Acosta. Fuente: Sistema de Información sobre Derechos Humanos y Desplazamiento SISDHES. Consultoría para los Derechos Humanos y el Desplazamiento (CODHES, 2015)

En comparación con las cifras a nivel nacional, en 2004 y 2007, a nivel regional se superó el 9% de total de la población desplazada. Se trata de un porcentaje que expresa impacto del conflicto armado y del desplazamiento forzado que generan modificaciones en la dinámica demográfica regional (Ver figura 13). Valga recordar que en 2005 la población de la Orinoquia correspondía al 2,83% del total de la población Nacional (Ver figuras 11 y 13).

El conflicto armado, aunque concentrado en áreas rurales, tiene claras consecuencias urbanas. La población desplazada generalmente tiene como destino las áreas urbanas, en donde buscan confundirse con la población y tener oportunidades laborales, a pesar de llegar de forma masiva, en condiciones de precariedad y desprotección. El movimiento de población es complejo, en sentido rural – urbano, rural – rural (en regiones distantes) e incluso urbano – urbano, teniendo, siendo que los casos de desplazamientos sucesivos son comunes, incluso dentro de la misma ciudad, en la cual también hacen presencia frentes de la guerrilla, paramilitares, ejército y grupos delincuenciales que en algunos casos actúan en asocio.

Otro elemento estructurante para el caso de investigación es el de la economía cocalera (JARAMILLO, MORA e CUBIDES, 1989), la cual ha permeado todas las esferas de la realidad, social, política, económica y cultural del país y la región. Se trata de la presencia de cultivos de coca, como de toda la estructura de procesamiento

para la producción, apoyo armado, lavado de dinero, involucramiento de la clase política y las fuerzas de control, e incluso a las clases medias. La "economía subterránea" de la coca permeó no solo las zonas de producción, principalmente rurales, sino también a las áreas urbanas, por la presencia de carteles y grupos de narcotraficantes, de prácticas violentas, y, sobre todo por cambios en el espacio urbano a través de la práctica del lavado de dinero, que significó, al menos en un primer periodo 1978 – 1989 en Villavicencio, mejoramiento de la infraestructura hotelera, de los sitios de esparcimiento público, en incluso en algunas vías de comunicación y vivienda en algunos sectores (BAQUERO NARIÑO, 1990, p. 33-34)

Villavicencio y las ciudades de la red urbana regional de la Orinoquia se han constituido en punto luminoso de la expansión de la frontera agrícola, que ha venido expandiéndose desde el piedemonte llanero hacia la altillanura, en principio con la actividad ganadera, luego con el proceso de colonización armada, cocalera y campesina hacia la región del Ariari y al sur del Meta (JARAMILLO, MORA e CUBIDES, 1989) (FAJARDO, 1998), (MOLANO, 1989, 1997) y, de forma más reciente, con la actividad agroindustrial articulada al desarrollo de la Altillanura como nuevo eje de desarrollo agrícola de la nación (DEVIA ACOSTA e PIÑEROS LIZARAZO, 2015).

En la región, asumida históricamente como área de frontera, se han conjugado el conflicto armado interno, en el que operan diferentes actores, desplazamiento forzado, la "economía subterránea" de la coca[27] y sus efectos, con un creciente

[27] Se refiere a todo el complejo económico de la coca: siembra, producción y tráfico. Alberto Baquero Nariño (1990) la menciona de esta forma en su trabajo sobre el caso de Villavicencio. Tratándose de una actividad ilegal genera una cantidad nada despreciable de divisas, con efectos sectoriales y regionales fuertes, entre sus efectos económicos colaterales se encuentran la enfermedad holandesa, el contrabando, la concentración de tierras, el no estímulo a la inversión nacional y extranjera y la alteración de los diversos precios relativos. Además se cuentan otros efectos como las prácticas violentas que afectan áreas urbanas y rurales, y de corrupción en la escala regional y nacional, en tanto permean la administración de justicia y hay un mutuo fortalecimiento con los actores violentos del conflicto armado (STEINER e CORCHUELO, 1999)
Valga recordar que la región andina ha sido propicia legendariamente para el cultivo de coca, siendo que el consumo de la hoja ha sido común en los grupos ancestrales indígenas como alimento y medicina. Desde la década de los años setenta, el cultivo se intensifica, principalmente en Bolivia y Perú, para la producción de cocaína. En torno a esta se establecen mafias que producen y trafican la droga hacia Estados Unidos y países de Europa principalmente, en donde el consumo de cocaína creció exponencialmente (GURIDI ALDANONDO, 2001). En principio los carteles o mafias compraban grandes cantidades de hoja de coca en Perú y Bolivia, hasta que consiguieron adaptarla al país concentrando en negocio en su amplitud en Colombia. La ampliación de áreas de "cultivos ilícitos" ha generado un fuerte impacto ambiental, por el daño en ecosistemas frágiles, por el uso de los insumos químicos para su procesamiento y, sobre todo, por la aspersión aérea de glifosato (o Round Up), para la erradicación de los cultivos, como medida gubernamental vigente desde los años 90, que ha generado fuerte impacto en la salud de las comunidades de campesinos

proceso de expansión de la frontera agrícola. La conjunción de estos fenómenos se hace posible por la baja capacidad de la presencia estatal y por las contradicciones sociales que esto genera. Así, estos fenómenos no solo aparecen en el espacio como si fuese escenario sino que son estructurantes en el proceso de producción del mismo en diferentes escalas. Se trata de la singularidad de la región como de las ciudades en ella y de la particularidad del espacio urbano regional, que debe ser analizado con una perspectiva de totalidad.

2 MODELO EXTRACTIVISTA Y (RE) PRIMARIZACIÓN DE LA ECONOMÍA.

En este capítulo se exponen las principales discusiones sobre el extractivismo y sus nuevas características en el contexto neoliberal. Se discute como el giro a la (re)primarización de la economía genera unas dinámicas territoriales diferenciales, principalmente en las regiones “subcentrales” (DE MATTOS, 1984), en el contexto de la introducción de un nuevo medio técnico–científico-informacional (Santos, 2006), asociado a la explotación petrolera y a la agricultura industrial, siendo este modelo el motor en el proceso de expansión de las relaciones capitalistas.

Para comprender la importancia del extractivismo en el caso colombiano, se exponen algunos elementos sobre el contexto en Colombia, desde la perspectiva económica y de la política minero energética nacional. Con este aparte se dejan expuestas las bases para la consideración del extractivismo a nivel regional que compone la segunda parte del siguiente capítulo.

2.1 Economías extractivas y extractivismo ¿cómo definirlos?

Las economías extractivas se caracterizan como procesos de extracción intensiva de un producto natural o mineral sin preocuparse por su posible agotamiento. Este tipo de economías son desplegadas por agentes especializados (grupos, empresas, etc.), los cuales acumulan las ganancias fuera de la región de extracción, por lo tanto se basan en relaciones desequilibradas de poder en las diferentes escalas entre regiones, países, igual que entre poder económico, político y militar. No dejan una valorización permanente en las áreas de producción los cuales generalmente son regiones lejanas o “inexploradas”. Las fiebres o “booms” de extracción de un producto generan la atracción de población y la creación de asentamientos, generalmente informales, que no perduran o son abandonados en las crisis económicas o por el agotamiento del producto, pues el trabajo no se fija de forma permanente a la estructura espacial (GÓMEZ y DOMÍNGUEZ, 1990).

Anteriormente, las actividades extractivas tradicionalmente eran desmonetarizadas y estaban basadas en el control de los medios de cambio, con fenómenos como el endeude, justificación legal del sistema de esclavización en contextos de explotación cauchera (DOMÍNGUEZ y GÓMEZ, 1994). Particularmente, las economías extractivas se asocian a la creación de enclaves, pues los nuevos agentes económicos poseen mayor poder en los niveles local y regional que los actores estatales, imponiendo sus reglas y generando contradicciones económicas y espaciales (DOMÍNGUEZ e GÓMEZ, 1994) (DEVIA ACOSTA, 2011)

El extractivismo actual, se distingue como modo de apropiación de grandes volúmenes de recursos, mediados por una alta demanda internacional en el mercado global. Además de las actividades de minería y extracción de bienes energéticos, como la actividad petrolera, el extractivismo se extiende a los monocultivos de exportación o la producción de *commodities.* A diferencia de las actividades extractivas tradicionales, generan economía altamente monetarizadas, sujetas a una cultura comercial y de consumo. Suscitan una fuerte atracción de mano de obra y población, con un crecimiento demográfico acelerado, poca generación de empleo formal, pagos altos en relación a otras actividades y en la jerarquía de especialización de los trabajadores (DUREAU e FLÓREZ, 2000) (DEVIA ACOSTA, 2011). Esto es reflejado en el aumento rápido de la circulación de dinero, la ampliación de los fondos locales, regionales y estatales por la recepción de regalías y la ampliación de servicios por la concentración de población e inicio de un proceso de surgimiento y crecimiento de ciudades (DEVIA ACOSTA, 2004).

El actual contexto económico e histórico, es de fortalecimiento del capital en los subsistemas centrales y expansión de este en las regiones periféricas por vía de la globalización y la mundialización de la economía, así como una tendencia a la neutralidad y subsidiariedad de parte del Estado.

El actuar de los agentes ha cambiado, sobre todo, tratándose de una economía legal que se desenvuelve con permiso estatal y afianza sus estrategias e intereses por encima de los poderes locales. Así, los principales efectos colaterales son: los impactos en los ecosistemas locales, impactos en la organización social de los grupos locales, sean indígenas o campesinos (MARTÍNEZ, 1994), afectación a sistemas hídricos, entre otros (GARAY SALAMANCA, 2013), continúan presentándose y profundizándose.

El beneficio económico, producto del extractivismo y de la explotación primaria en las regiones periféricas, es acumulado por los agentes económicos siendo una parte apropiada en el subsistema central. Se corrobora que hay una parte invertida en algunas actividades de alta rentabilidad en otros subsistemas, cuyo crecimiento contribuye a la dinamización del proceso de acumulación de la economía en conjunto, el cual por la operación de los mecanismos reseñados actúa, en definitiva, a favor de la expansión del subsistema central (DE MATTOS, 1984, p. 16).

La implantación del modelo ha significado un desarrollo geográfico desigual, lleno de complejidades y matices. En el caso de América Latina, las complejidades se asocian directamente a un doble proceso de desprotección de la industria y un retorno a la primarización de las economías o “neoextractivismo”. Maristella Svampa (2013) ha denominado este nuevo periodo, comienzo de siglo XXI, como de paso al «Consenso de los *Commodities*», es decir, un nuevo orden económico y político-ideológico que se impone, basado en el boom de los precios internacionales de las materias primas y los bienes de consumo cada vez más demandados por los países centrales y las potencias emergentes, que genera ventajas comparativas visibles en el crecimiento económico y aumento de las reservas monetarias, mientras que produce nuevas asimetrías y desigualdades en las sociedades latinoamericanas (SVAMPA, 2013).

Se entiende por *commodities* un grupo de materias primas cuyos precios se fijan internacionalmente, de fabricación, disponibilidad y demanda mundial, los cuales no requieren tecnología avanzada para su fabricación y procesamiento y, en algunos casos son semielaborados o industriales (SVAMPA, 2013). Se cuentan entre ellos productos alimentarios, como maíz, soja y el trigo, así como productos minero energéticos: hidrocarburos (petróleo, gas y derivados), metales y minerales (cobre, oro, plata, estaño, bauxita, zinc, entre otros).

Además de depender de la demanda y de los precios establecidos en el mercado internacional, elemento fundamentalmente económico, el consenso de las *commodities* debe ser entendido como un fenómeno político, social, cultural y ecológico, basado en una serie de acuerdos tácitos que muestra la dinámica del extractivismo como necesaria e irrevocable, dada la división internacional del trabajo y la riqueza existente en recursos naturales en los países del sur. Al decir de Svampa, una visión “doradista”, que ha impulsado una serie de estrategias políticas favorables a esta nueva fase de extracción.

Gudynas denomina este modelo “neoextractivista” y lo distingue por profundizar la extracción minera y petrolera incluso integrando nuevos recursos y áreas de producción, como forma de producción se extiende a otros bienes, como monocultivos de exportación para la producción de *commodities* (GUDYNAS, 2012), asociada al modelo del agronegocio y al desarrollo de actividades de exploración minero-energética, en respuesta a un modelo de división internacional del trabajo.

En un sentido práctico, Gudynas (2012) reconoce en el “neoextractivismo” una reformulación de la estrategia de desarrollo en América Latina, mostrada en su reciente crecimiento centrado en exportaciones e inversiones, ambas relacionadas con la extracción de recursos naturales[28]. Esto ha sido “efectivo” en tanto el extractivismo exportador es jalonado por la demanda global de bienes primarios, en especial de los países asiáticos, el alto costo de las *commodities*, la debacle de los mercados financieros y la confiabilidad en las materia primas, generando una forma de integración al mercado global (GUDYNAS, 2012).

Valga decir que a la conjunción entre alta demanda y precios favorables de las *commodities* le precede la configuración de un “orden agroalimentario global” entre las décadas de 1980 y 2000, sustentado en la desvalorización de los bienes básicos en el ámbito mundial, el cual generó una “subordinación desestructurante” de los países productores de materias primas, asociada a la explotación, el despojo y la firma de varios tratados de libre comercio con notables asimetrías (RUBIO, 2007). Ya en la primera década del siglo XXI se presenta un declive en las condiciones del orden agroalimentario global, la OPEP influye en el alza del precio del crudo y arrastra el precio de las materias primas (minerales y agropecuarios), lo cual da un impulso a la generación de agrocombustibles, haciendo que su demanda aumente considerablemente.

Con respecto a este modelo neoextractivista, Gudynas reconoce dos tendencias, que parecen corresponder a los dos bloques económicos latinoamericanos, que hasta hace poco estaban vigentes.

---

[28] Según relata Arboleda (2016), citando datos del FMI, el presupuesto de inversión para exploración en América Latina se quintuplicó entre 2003 y 2010 (de $566 millones a $3billones de dólares), siendo que buena parte de la inversión corresponde a Inversión Extranjera Directa. Al respecto, Cancino Cadena explica como la Inversión Extranjera Directa (IED) en Colombia saltó de USD$2.000 millones en 2003 a USD$10.000 millones en 2005 y a USD$11.000 en 2008, el grueso de la inversión estaba destinada a minería e hidrocarburos que pasó del 21% al 82% entre 2000 y 2009. En Chile el sector minero atrajo el 33% de la IED, similar al caso de Perú (CANCINO CADENA, 2012)

Un extractivismo “clásico”, en el cual las empresas transnacionales tienen un rol determinante, el Estado es funcional a ese proceso de transnacionalización y aplica algunas regulaciones y controles acotados (incluyendo regalías y tributos bajos) (GUDYNAS, 2012), al tiempo que se niega y reprime la protesta social. Se trata de una tendencia de “desarrollo hacia afuera” común en los países de la Alianza del Pacífico, principalmente Colombia y Perú, son ejemplo de esta tendencia.

Una segunda tendencia es la del “neoextractivismo” de los países denominados progresistas, ejemplificada en el eje de Mercosur. En esta, los Estados tienen una preocupación por la nacionalización de los recursos, su papel es más activo, sea por participación directa (nacionalización de empresas y/o recursos) o indirecta (financiación, subsidios, asistencia con infraestructura) y busca una apropiación mayor de recursos a partir del acceso directo a recursos y regalías. Parte del modelo implantado por los países progresistas, consiste en la “reinversión” de estos recursos en programas contra la pobreza o de justicia social, razón principal para dejar de lado demandas sobre los efectos colaterales de los neoextractivismos, como impactos ambientales, culturales, etc.

Los estados progresistas se vuelven funcionales a las demandas del capital y se guardan serias críticas en tanto las desigualdades territoriales se profundizan en ambos modelos y se generan formas de dependencia económica y social de recursos no renovables, dejando frágil su estabilidad ante los cambios en el mercado de escala global, como exponiendo sus recursos, su bienestar en términos ya no solo de “justicia económica” sino ambiental, territorial y cultural.

La interpretación de Gudynas, sin embargo, es adecuada a la realidad de los primeros quince años del siglo XXI en América Latina. Actualmente, algunos de los países caracterizados como progresistas han tenido un giro hacia gobiernos de derecha, los cuales rápidamente están replanteando la política pública y derechos sociales de la población, como en el caso de Brasil y Argentina, en tanto las actividades extractivas se mantienen en marcha o se han intensificado.

La aplicación del modelo extractivista ha sido una constante en la historia con mayor protagonismo en tercer mundo, principalmente en América Latina y África, y se ha asociado a áreas “naturales”[29]. Sin embargo, la conformación de ciertos auges

[29] Considerando que no hay una naturaleza totalmente prístina y sí unos grados de intervención humana menor o mayor, mediados por la historia y la configuración territorial, constituyendo una negación de naturaleza natural y sí una naturaleza enteramente humanizada. (SANTOS, 1996)

económicos y la alta demanda de mano de obra generan atracción de población, que se asienta y acrecienta en número, generando asentamientos “semiurbanos”. Además, las actividades desarrolladas se articulan discursivamente como formas de “civilización” del territorio (SERJE, 2004), pues conllevan la implantación de infraestructura, de producción, de “generación” de empleo, y otros elementos que van de la mano de la concentración del capital, con procesos de urbanización (concentración de personas, servicios, etc.) y de incorporación de estos territorios al discurso del desarrollo.

En el caso de América Latina, las economías primarias han sido una constante, al interior de los países buena parte de las áreas de extracción están asociadas a zonas de frontera interna o con bajas densidades de población, la cuales se someten a intervenciones espaciales drásticas como son la introducción de infraestructuras, capital y flujos de personas que transforman considerablemente los paisajes locales y regionales e incluso centros urbanos, cuando ya existen en el momento de inicio de las actividades.

Las formas de extractivismo implican nuevas formas de espacialización y organización del capital. En el caso latinoamericano, se observan cambios y particularidades en la correspondencia entre actividades económicas y procesos de urbanización y, como se pretende mostrar en este trabajo, en la transformación de las redes urbano-regionales, configurando dinámicas territoriales diferenciales. Esto, por fenómenos mencionados como la alta atracción mano de obra, cambio demográfico, problemáticas sociales y jerarquización, entre otros. Ya en la introducción mencionamos algunos ejemplos como el de las ciudades de Barrancabermeja, Puerto Asís y Orito en Colombia y su relación con la explotación petrolera. También vale la pena recordar el concepto de *Boomtown* o ciudades que experimentan un crecimiento repentino asociado a la localización de actividades extractivas, que si bien se expuso en el caso de Estados Unidos (ver introducción) mantiene varios de sus elementos en otras latitudes.

En Chile, Garcés describe el modelo de la *Company Town,* o ciudad de la compañía, asociado a la minería extractiva como

> “(…) un ideal que explicita la transformación de una base de la nación americana y un modelo que interpreta el mito del primer capitalismo de una sociedad “perfecta” al servicio de la manufactura (…) como modelo urbanístico representa una alternativa completa a la ciudad histórica, no tanto a causa de las formas en las que se estructura, cuanto por el hecho de asumir una única y nueva función, la fábrica, sin otros fines que los de la máxima

> eficiencia productiva, creando un modelo monocultural sin rupturas socioeconómicas" (Dal Col, 1975, Citado por Garcés, 2003:2)

Se trata de un modelo adecuado a una función productiva principal como es la explotación de materias primas y manufactura industrial. Es el caso de las ciudades del cobre en Chile, las cuales cuentan con una organización urbana y productiva, que responden a un cuestionamiento del concepto tradicional de campamento minero con viviendas y servicios para trabajadores y sus familias, construyendo asentamientos industriales de montaña en complejos de edificaciones y actividades. Posteriormente, fue reemplazado por nuevas tipologías de asentamientos a causa del desmantelamiento y/o reubicación de estos, por la disminución de los recursos explotados. El siguiente formato fue el de la "Villa minera", con edificios en formas de manzanas para los trabajadores sin sus familias, en un régimen de turnos y a cierta distancia funcional de las instalaciones industriales[30]. El último esquema registrado, es el del "hotel minero" de carácter temporal y provisorio -relacionado con el sistema de turnos-, el cual sugiere estándares de calidad vinculados con la hotelería y se ajusta a las nuevas modalidades de relaciones laborales, más flexibles (GARCÉS, 2003).

Roberto Lobato Corrêa (2006) también relata como el modelo de la *Company Town* se instaló en la Amazonia brasilera, como una creación planeada

> (...) dotada de moderna infraestrutura e dos serviços essenciais, e onde tudo está sob controle, direto ou indireto, da empresa que criou e a administra. A criação da cidade e sua manutenção fazem parte, na realidade, dos investimentos necessários para tornar viável a exploração, em larga escala, dos recursos naturais em área não habitada e sem nenhuma infra-estrutura. Cria-se então um "enclave" urbano dotado de abastecimento de água, rede de esgoto, energia elétrica, coleta de lixo, policiamento próprio, transporte coletivo, instalações de telecomunicações e moderno aeroporto (LOBATO CORRÊA, 2006, p. 241)

Se advierte que este modelo reproduce el patrón clasista y jerárquico de la ciudad brasileña: barrios diferenciados para técnicos, administrativos superiores, personal de nivel intermediario y para operarios "cada uno de ellos distinguiéndose nítidamente en el paisaje urbano". También se revela una cierta autonomía espacial de estos centros con respecto a la red urbana tradicional de la Amazonia, por cuanto de las áreas de explotación salen toneladas de material explotado directamente al exterior para otros puertos (excepto los tradicionales centros exportación de

[30] Esto se asimila más al CPF o *Center Production Facilities*, en el cual se localizan los principales servicios de los trabajadores petroleros, en el cual se encuentran los alojamientos de los trabajadores en turno de trabajo, oficinas, enfermería y restaurante.

producción regional Belén y Manaus) o por vía terrestre a otros núcleos urbanos del suroriente del país (LOBATO CORRÊA, 2006, p. 242).

En México, se reconoce la influencia de la explotación petrolera en la conformación y modificación del actual sistema urbano, a causa de la explotación de la “Faja de oro” desde el siglo XIX, la cual generó enclaves extractivos en el sureste del estado de San Luis Potosí, Sur de Tamaulipas y Norte de Veracruz (TORRES GUEVARA, 2014). Torres reconoce dos tipos de casos: cuando el enclave industrial genera un centro poblacional que se convierte en ciudad y cuando el enclave es posterior al asentamiento e impacta la realidad del mismo. En el primer caso se listan centros que no sobrevivieron, son de población rural en la actualidad, ciudades intermedias como El Ébano (San Luis Potosí), Álamo Temapache, Amatlán y Cerro Azul (Verazcruz) y ciudades medias con áreas metropolitanas como Poza Rica de Hidalgo (Veracruz). En el segundo caso, de explotación más reciente, se listan Coatzacoalcos, Minatitlán, Cosoleacaque y Las Choapas (Veracruz), y otros en los estados de Tabasco, Campeche y Chiapas (TORRES GUEVARA, 2014)

En Argentina uno de los casos más relevantes es el de Comodoro Rivadavia, a 70 kms de Cerro Dragón en la Patagonia Argentina, de donde se extrae el 20% de la producción petrolera nacional. Comodoro Rivadavia pasó de “pueblo – campamento” a “ciudad – *commodity*”, allí se cuentan varios de los impactos generalizados de la explotación petrolera: enclave de varias transnacionales, desarraigo, altos precios de alquiler, especulación con los bienes inmuebles, diferencias salariales, prostitución, adicciones, pasivos ambientales, entre otros (SVAMPA, 2014) .

Estos son solo algunos casos que aparecen en la literatura y dejan ver la relación entre extractivismo y urbanización en América Latina. Es necesario considerar tres factores diferenciales a partir de estos ejemplos. El primero, notar que los modelos de la *Boom Town* y la *Company Town* son diferenciados, el de la *Boom Town* como resultado de una actividad extractiva que genera un crecimiento demográfico desmesurado[31] y sin planificación. Entre tanto, las *Company Towns* son previamente planificadas para facilitar las labores de explotación, ofreciendo las comodidades necesarias para los trabajadores (principalmente de medio y alto nivel),

[31] Pierre George denomina “ciudades champiñón” a las ciudades con crecimiento demográfico acelerado, de reciente creación, nombradas así por los norteamericanos porque su población se duplicaba en un periodo de dos años y fueron creaciones espontáneas ligadas a la instalación de frentes pioneros de desarrollo. (GEORGE, 1970, p. 116)

así como los servicios complementarios para la actividad extractiva, por demás pueden estar o no insertas en un centro urbano o próximo a este, generando un sentido de desigualdad espacial. Valga aclarar que es un modelo cada vez menos frecuente en razón de la flexibilidad laboral y tercerización de las actividades a manos de otras empresas.

Un segundo factor es el temporal, principalmente en lo que se refiere al reconocimiento de la finitud del recurso explotado que, junto con el grado de dependencia económica del asentamiento con esta actividad económica, marcan una diferencia en la sostenibilidad en tiempo y espacio de los centros urbanos asociados esta actividad. Anteriormente, los extractivismos generaban asentamientos efímeros, sin embargo, hay algunas ciudades que se mantienen activas aún en el declive del auge extractivo, en ocasiones porque han generado otras alternativas económicas complementarias. Es el caso de la repetida sentencia de “sembrar el petróleo”, es decir convertir una coyuntura de bonanza minera (y una "economía de enclave") en desarrollo duradero y equilibrado (DUREAU e GOUËSET, 2001), evitando la dependencia de una riqueza efímera a partir de búsqueda de una economía diversificada.

El tercer factor tiene que ver con la existencia previa o no de los centros urbanos al momento de la entrada de la actividad extractiva. Esto compromete una diferencia significativa en el impacto y en la sostenibilidad de las ciudades a mediano y largo plazo, pues al tratarse de centros urbanos ya existentes hay una base poblacional previa que no fluctúa tan rápidamente, así como una administración local más o menos consolidada y serie de objetos e infraestructuras que favorecen la fijación de las actividades extractivas como la acumulación de capital.

Es oportuno recordar el concepto de formación socioespacial, propuesto por Milton Santos, el cual denota la forma en que se organiza y espacializa el capital de modo diferencial, que refiere modos de producción y condiciones de ocupación, por lo cual se constituye en instrumento adecuado para entender la historia y el presente de un país (Santos, 1996, pág. 86), como la dimensión espacio temporal que adopta el capital.

Siguiendo ese concepto para el caso colombiano, al considerar que el modelo de industrialización había caído en crisis por una mezcla entre caída de la productividad, concentración de actividades y una menor competitividad de la economía nacional, que habían generado una “escasa vinculación al mercado

internacional" (HOMMES et.al. *apud* MONTOYA, 2013), se impulsó un paquete de medidas conocido como "apertura económica", mencionada en el anterior aparte. Esto significó la masiva entrada de capitales extranjeros para "capitalizar el país"[32]. En consecuencia, se generó una crisis del sector agrícola e industrial, así como en el sector financiero por el alto flujo de capitales que incrementó el consumo, la inversión privada y la cartera de los bancos, mientras que el ahorro interno disminuyó. Se generó una recesión económica a nivel nacional entre 1998 y 2003, año en que se inicia la expansión económica del mercado de materias primas (MONTOYA, 2013).

En este contexto, en el caso del sector minero energético, se venían profundizando desde la década de 1990 las medidas para favorecer la inversión extranjera, con la reforma de códigos y leyes mineras y en general acomodando los marcos legales para dar "seguridad jurídica" a los capitales y una alta rentabilidad a las empresas. Las reformas se dieron en varios países de América Latina (SVAMPA, 2013), comenzando por Bolivia y Uruguay (1991), México (1992), Brasil (1996), Venezuela (1999), Nicaragua (2000) y Colombia (2001) (CANCINO CADENA, 2012). Un elemento común fue la declaración de la actividad minero energética como de utilidad pública o de interés social, lo que implica la expropiación de predios privados para adelantar proyectos mineros por parte de particulares nacionales o internacionales, acaparamiento de tierras, delimitación de servidumbres, la prelación de la actividad sobre otras, e incluso, sobre la protección de ecosistemas y comunidades vulnerables (CANCINO CADENA, 2012).

La entrada de capitales externos genera nuevas lógicas de localización de las actividades comerciales y de servicios y trastoca las lógicas preexistentes, redefiniendo el concepto de las centralidades existentes. En las ciudades asociadas al agronegocio, por ejemplo, se resalta el papel regulador de la economía de mercado en razón de las demandas urbanas e industriales (Elias & Pequeno, 2010), pero también funciona en interdependencia con estas. Para este tipo de explotación es necesario el acompañamiento de la industria (automotriz, de maquinaria, etc.), en tanto el fenómeno urbanizador va de mano de las necesidades de habitación de los trabajadores, la implantación de infraestructura, el comercio y los servicios, modificando el peso de estos según le sean favorables a estas actividades económicas.

[32] En el sector minero energético esto ya era un hecho desde la década de 1920 con los contratos de concesión, como se mostrará en la segunda parte del siguiente capítulo.

En palabras de Milton Santos, la globalización de la economía genera transformaciones en los procesos productivos modificando los sistemas de acción y objetos, generando un nuevo modelo técnico, económico y social, influenciado por la competitividad, la ciencia y la información para el aumento de la producción en relación con los costos. En el caso de la “agricultura científica globalizada”, esto significa la integración de capitales industriales, traducidos en maquinaria, biotecnología, etc. y financieros, que generan una metamorfosis en la división social y territorial del trabajo agropecuario (SANTOS, 2006).

Una de las demandas de los extractivismos para la ejecución de actividades es la demanda de tierras. En el caso de la minería y la explotación petrolera son actividades fijas o localizadas en el espacio geográfico, resultado de la acumulación de recursos en las correspondientes formaciones geológicas. Se requiere del control del suelo para la implantación de infraestructura, para la operación, el almacenamiento y transporte, con lo cual, "la extracción de petróleo crea un paisaje geográfico original, el de los bosques de torres de perforación (*derricks,* o en lenguaje coloquial “árboles de navidad”): grandes construcciones que sostienen los aparatos de sondeo, largos tramos de tuberías y los cilindros de los depósitos. También las refinerías constituyen un tipo de fábrica totalmente especial" (GEORGE, 1952, p. 209).

La actividad petrolera, en todas sus fases hace uso de elementos particulares en el proceso de producción. Por ejemplo, requiere de una alta disposición de mano de obra calificada y no calificada, del uso de maquinaria especial y de alto costo, de una infraestructura de transportes especializada (acceso aéreo, vías para transporte de maquinaria y persona, para transporte de crudo y gas), de almacenamiento, bombeo y producción (refinería). Requiere de la articulación de conocimiento y prácticas científicas de diferentes áreas del conocimiento, principalmente desde las ingenierías. Además, dispone de toda una red de empresas tercerizadas para su operación, las cuales suministran servicios, personal, insumos, etc., como se ve en el cuadro 4, a continuación.

Cuadro 4 - Sectores asociados a la actividad petrolera

Áreas de contratación					
OPERATIVA Y PRODUCCIÓN	**OBRAS CIVILES**	**AMBIENTAL**	**COMUNIDAD**	**LOGÍSTICA**	**HSE (Health, Safety and Environment – Salud Ocupacional)**
Entrega de dinero Comercialización de crudo Perforación: alquiler de taladros y contratación de personal para perforación. La mano de obra no calificada es administrada por la empresa principal a partir de la oferta de mano de obra del área de influencia de la exploración – explotación.	Numerosos contratistas para construcción de vías y obras de infraestructura civil. Alquiler de "Maquinaria amarilla" (Buldócer, motoniveladora, carro tanques, etc.).	Empresas de manejo de residuos. Consultoría para la elaboración de talleres. Estudios de Impacto ambiental.	Empresas de servicios temporales para contratación de mano de obra calificada y no calificada. Consultoría y apoyo a relaciones con la comunidad.	Bienes y servicios: transporte de personal (camionetas) de maquinaria y de productos (camiones cisterna). Servicios físicos, temporales, aseo, plomería, jardinería, suministro de alimentos y bebidas (catering) y elaboración de comidas.	Servicios de salud ocupacional (Médicos, ARP, ambulancias, servicios de laboratorio, seguridad industrial)

Adaptado de: (DEVIA ACOSTA, 2011)

Ya en el caso del agronegocio hay también una demanda significativa de tierras, pues para su implantación se requiere de amplias áreas de reserva (baldíos o grandes propiedades), eso significa una puja por la gran propiedad, directa o a manos de terceros en la que las empresas como los grandes propietarios son legitimados por una política de desarrollo. Pero también implica la disposición de infraestructura, transporte, sistemas técnicos asociados, electrificación, telecomunicaciones, infraestructura hídrica y comercio especializado, por tanto una inversión sustancial en estos, que no se limitan a las áreas de producción sino a las áreas urbanas.

En el caso de la actividad petrolera, siendo una actividad localizada, expande sus necesidades, pues servicios y comercio propios de esta actividad crecen también considerablemente en las ciudades y en las áreas urbanas cercanas a las áreas de exploración y explotación. Transporte pesado, arriendo de maquinaria, parqueaderos, bodegas para tubería, equipamiento industrial, van apareciendo de forma repetitiva

dentro de la ciudad, principalmente en los bordes y en los ejes viales que comunican con las áreas de producción[33].

En algunos casos, la oferta de servicios educativos se modifica en respuesta a las demandas de estas actividades económicas, sobre todo cuando hay una presencia previa de servicios e instituciones educativas. De eso da cuenta la aparición de cursos denominados de “formación para el trabajo” que ofrecen adiestramiento específico en ambas áreas: agroindustrial y para el área de petróleos[34], reportando la aparición y crecimiento de instituciones técnicas, tecnológicas y, en mayor número, de formación para el trabajo que se ubican mayoritariamente en las ciudades clasificadas como centros o subcentros regionales. El número de programas, y de matriculados, florecen como una posibilidad de educación y es vista como una garantía de empleo que significa un probable ascenso en la jerarquía laboral del ramo y por ende un ascenso económico y social[35].

La relación entre extractivismo y urbanización aún debe ser más explorada. Diferente a la sentencia de Pierre George, según la cual “la explotación de petróleo no ha desempeñado el papel de fijadora de industrias diferenciadas, no crea economía compleja ni atrae la correlativa formación de núcleos urbanos" (GEORGE, 1952, p. 209), se evidencia una relación de transformación que va más allá de la creación de una ciudad petrolífera como un simple centro técnico donde se agrupan oficinas administrativas, departamento de estudio, materiales y herramientas de explotación, así como infraestructuras propias de la actividad. Hay relaciones más profundas que comprometen las dimensiones demográfica, social, política y la producción del espacio.

Al respecto, Arboleda propone la observación de espacios resultantes de la extracción de recursos como resultado de la demanda de bienes primarios, siendo estos una expresión “morfológica” del proceso de urbanización dirigido por el mercado (ARBOLEDA, 2016). Esas morfologías urbanas florecientes son el resultado de la contradicción entre homogeneización espacial (gobernanza, programas de infraestructura, entre otros) y fragmentación territorial (distribución del capital mixto,

[33] Estos elementos serán expuestos con mayor profundidad en los capítulos 3 y 4 de este trabajo.
[34] La oferta es amplia para el sector, desde seguridad industrial HSEQ, seguridad en alturas, manejo de maquinaria (taladro, cuña) de residuos de explotación, producción de pozos, perforación de pozos, administración petrolera, entre otros específicos para el área.
[35] La variación en oferta de servicios educativos se aborda en los capítulos 4 y 5, particularmente en el aparte 5.3.1.

segregación espacial, fragmentación de sociedades locales), en el contexto de una urbanización generalizada propuesta por Lefebvre (LEFEBVRE, 1983).

Así, la conjunción entre modelo neoliberal y neoextractivismo tiene como características específicas: 1) Las condiciones de mercado internacional favorable a la demanda de materias primas y *commodities*. 2) La aparición de nuevas tecnologías para la mejora de suelos como para la extracción de hidrocarburos, que en el contexto de investigación son fundamentales para definir el camino de integración regional a la política desarrollista nacional. 3) La integración de tierras al sistema agroexportador. 4) La acción de nuevos agentes y actores en el proceso de urbanización en la región. 5) El aceleramiento de los cambios en las ciudades de la red urbano regional[36], asociado a los procesos económicos y sociales y recientes.

La ciudad de Villavicencio, que encabeza la jerarquía de la red urbano regional de la Orinoquia, es el nodo de la avanzada del capital hacia la región. La ciudad mira a la cordillera de los Andes como mira a los “Llanos Orientales” en dos perspectivas: Entre occidente y oriente, intermediando entre Bogotá y la Altillanura y, de norte a sur intermediando entre Arauca, Casanare y Guaviare al sur, a través de la Vía Marginal del Llano para conectar la Orinoquia con la Amazonia. No se trata de una ciudad creada por efecto de la extracción minera, petrolera o por la agricultura industrial. Ésta creció como lugar de tránsito, como punta de avanzada de colonización y de articulación de la frontera al proyecto de nación, ligada al comercio del ganado en la conexión de los caminos ganaderos con el camino de oriente por donde entraban las reses para el consumo de carne de los capitalinos.

Se convirtió en capital departamental y regional, en la cual se concentró una pequeña élite regional que ejerció dominio sobre su área de influencia. Así, el papel preponderante del petróleo llega después. Su dinámica se asienta en una base urbana favorable, hay una infraestructura de servicios creada y mano de obra disponible, a diferencia de otros casos ya revisados en que la actividad extractiva “crea” asentamientos, a pesar de la prohibición de los mismos (DEVIA ACOSTA, 2004) (HAVENS e ROUMIEUX, 1966), aunque sí se convierte en punta de lanza para la apertura de vías, creación de obras de infraestructura, etc.

[36] En este contexto, el foco del trabajo es la red urbano regional con énfasis en el departamento del Meta, por la presencia y fuerza de estos fenómenos, como por el papel de intermediación entre el centro del país, es decir, la capital del país, la “Colombia andina” y la región de la Orinoquia.

2.2 ¿Por qué es importante el extractivismo en la región? Participación económica regional y departamental en las cuentas nacionales

Dos dimensiones son fundamentales para entender la relevancia de los extractivismos en los cambios recientes en la región y en el contexto nacional: la dimensión económica y política. La primera se revela con el análisis del comportamiento de las cuentas para el periodo 2000 – 2014[37], en tres escalas: la escala departamental, la regional a partir de la comparación del comportamiento de los cuatro departamentos de la Orinoquia, y el contexto nacional, con el fin de entender el peso del aporte al PIB nacional desde la región y el departamento. La segunda, se manifiesta en el contexto de las políticas minero energética y su relación con la demanda internacional de *commodities*, haciéndose más flexibles ante los agentes explotadores.

El análisis de las cuentas nacionales se realiza por grandes ramos de actividades, como se relaciona en el cuadro 5, y disgregando las actividades de los 4 grupos más importantes en el PIB departamental.

Cuadro 5 - Agrupación de actividades económicas por grandes ramos.

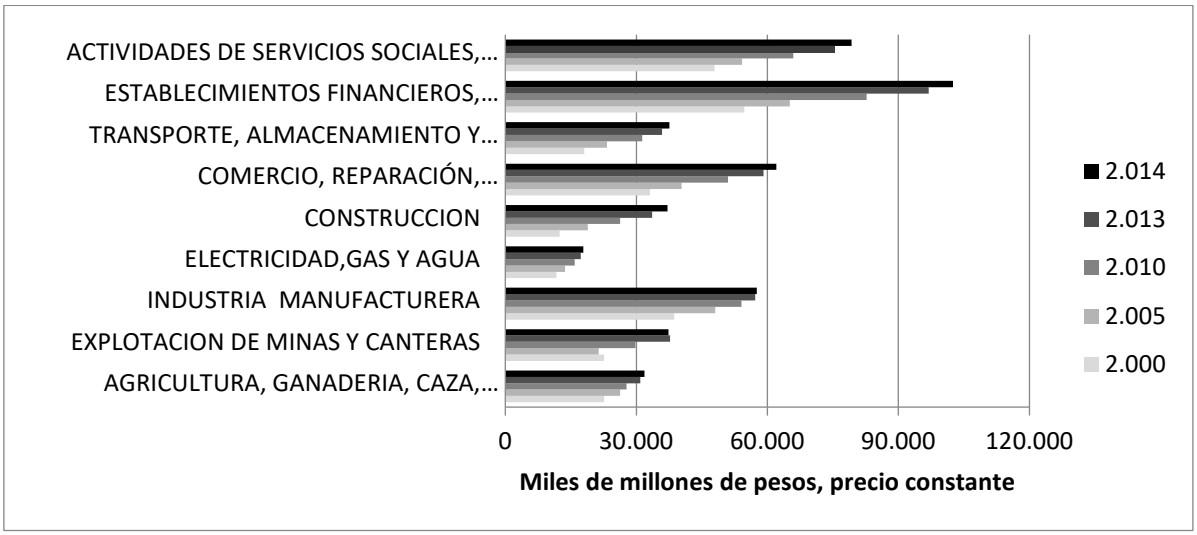
RAMOS	ACTIVIDADES
AGRICULTURA, GANADERIA, CAZA, SILVICULTURA Y PESCA	1. Cultivo de café
	2. Cultivo de otros productos agrícolas
	3. Producción pecuaria y caza incluyendo las actividades veterinarias
	4. Silvicultura, extracción de madera y actividades conexas
	5. Pesca, producción de peces en criaderos y granjas piscícolas; actividades de servicios relacionadas con la pesca
EXPLOTACION DE MINAS Y CANTERAS	6. Extracción de carbón, carbón lignítico y turba
	7. Extracción de petróleo crudo y de gas natural; actividades de servicios relacionadas con la extracción de petróleo y de gas, excepto las actividades de prospección; extracción de minerales de uranio y de torio
	8. Extracción de minerales metalíferos
	9. Extracción de minerales no metálicos
INDUSTRIA MANUFACTURERA	10-19. Alimentos, bebidas y tabaco
	20-37. Resto de la industria
ELECTRICIDAD, GAS Y AGUA	38. Generación, captación y distribución de energía eléctrica
	39. Fabricación de gas; distribución de combustibles gaseosos por tuberías; suministro de vapor y agua caliente
	40. Captación, depuración y distribución de agua
CONSTRUCCION	41. Construcción de edificaciones completas y de partes de edificaciones; acondicionamiento de edificaciones

[37] Los datos para 2014 son parciales

RAMOS	ACTIVIDADES
	42. Construcción de obras de ingeniería civil
COMERCIO, REPARACIÓN, RESTAURANTES Y HOTELES	43. Comercio
	44. Mantenimiento y reparación de vehículos automotores; reparación de efectos personales y enseres domésticos
	45. Hoteles, restaurantes, bares y similares
TRANSPORTE, ALMACENAMIENTO Y COMUNICACIONES	46. Transporte por vía terrestre
	47. Transporte por vía acuática
	48. Transporte por vía aérea
	49. Actividades complementarias y auxiliares al transporte; actividades de agencias de viajes
	50. Correo y telecomunicaciones
ESTABLECIMIENTOS FINANCIEROS, SEGUROS, ACTIVIDADES INMOBILIARIAS Y SERVICIOS A LAS EMPRESAS	51. Intermediación financiera
	52. Actividades inmobiliarias y alquiler de vivienda
	53. Actividades de servicios a las empresas excepto servicios financieros e inmobiliarios
ACTIVIDADES DE SERVICIOS SOCIALES, COMUNALES Y PERSONALES	54. Administración pública y defensa; seguridad social de afiliación obligatoria
	55. Educación de mercado
	56. Educación de no mercado
	57. Servicios sociales y de salud de mercado
	58. Eliminación de desperdicios y aguas residuales, saneamiento y acividades similares
	59. Actividades de asociaciones n.c.p.; actividades de esparcimiento y actividades culturales y deportivas; otras actividades de servicios de mercado
	60. Actividades de asociaciones n.c.p.; actividades de esparcimiento y actividades culturales y deportivas; otras actividades de servicios de no mercado
	61. Hogares privados con servicio doméstico

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales DANE, 2016

Figura 14 - Valor agregado, por grandes ramas de actividad económica, Colombia 2000 -2014



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales DANE, 2016

A nivel nacional, las actividades financieras, de seguros e inmobiliarias son las que reportan mayor participación en las cuentas, seguidas de los servicios sociales y

comunales y del comercio (figura 14). La explotación de minas y canteras ocupa el quinto lugar en importancia, lo cual, a pesar del crecimiento del sector, no es suficiente para decir que Colombia es un país “minero”, como ha sido el discurso propuesto por el Estado desde final de la década de 1990 y con el que se iniciaron las reformas a la política minero energética (TORO PÉREZ, 2012), ya mencionadas.

La economía colombiana en diferentes momentos ha estado guiada por la extracción de productos de demanda internacional (algo ya señalado en el aparte 2.3 de este texto) como tabaco, banano, flores, café y bienes mineros, hidrocarburos e industriales. Aun así, esto no necesariamente convierte al país en un exportador neto, pues la producción nacional de bienes y servicios se destinó en 17,4% para el mercado externo, mientras que 82,6% fue para cubrir la demanda interna (BONILLA GONZÁLEZ, 2011). Sin embargo, en el caso de la minería y los hidrocarburos la tendencia a la exportación es cada vez mayor. Según datos del DANE, citados por Bonilla (2011) las exportaciones de bienes minero-energéticos pasó de 70% en 1995 a 93% en 2009, siendo principalmente petróleo y el carbón.

Cuadro 6 - Cinco primeros ramos de actividades, 2000 – 2014 Colombia, Orinoquia y Departamentos.

	Colombia	**Orinoquia**	**Meta**	**Arauca**	**Casanare**	**Vichada**
1	Establecimientos financieros, seguros, actividades inmobiliarias y servicios a las empresas	Explotación de minas y canteras.	Explotación de minas y canteras.	Explotación de minas y canteras.	Explotación de minas y canteras.	Actividades de servicios sociales, comunales y personales
2	Actividades de servicios sociales, comunales y personales	Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca.	Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca.	Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca.	Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca.	Comercio, reparación, restaurantes y hoteles
3	Comercio, reparación, restaurantes y hoteles	Actividades de servicios sociales, comunales y personales	Construcción	Actividades de servicios sociales, comunales y personales	Actividades de servicios sociales, comunales y personales	Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca.
4	Industria manufacturera	Construcción	Actividades de servicios sociales, comunales y personales	Comercio, reparación, restaurantes y hoteles	Comercio, reparación, restaurantes y hoteles	Construcción
5	Explotación de minas y canteras.	Comercio, reparación, restaurantes y hoteles	Comercio, reparación, restaurantes y hoteles	Construcción	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	Transporte, almacenamiento y comunicaciones

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales DANE, 2016

Este comportamiento se refleja claramente en la región de la Orinoquia: tres de sus cuatro departamentos han tenido como primer ramo de actividades la explotación de minas y canteras, predominando la explotación de hidrocarburos, seguido por la producción agropecuaria y las actividades de servicios sociales. Este último ítem es el predominante en Vichada, seguido por el comercio, reparación, restaurantes y hoteles (Cuadro 6).

En términos generales, la región de la Orinoquia reportó un crecimiento significativo de la participación en el PIB nacional entre 2000 y 2013. Dicho aporte fue en mayor parte del departamento del Casanare, mientras que en 2013 el departamento del Meta ocupó el primer lugar en aporte al PIB nacional y los demás departamentos tuvieron un leve descenso en el mismo, como se observa en la tabla 5.

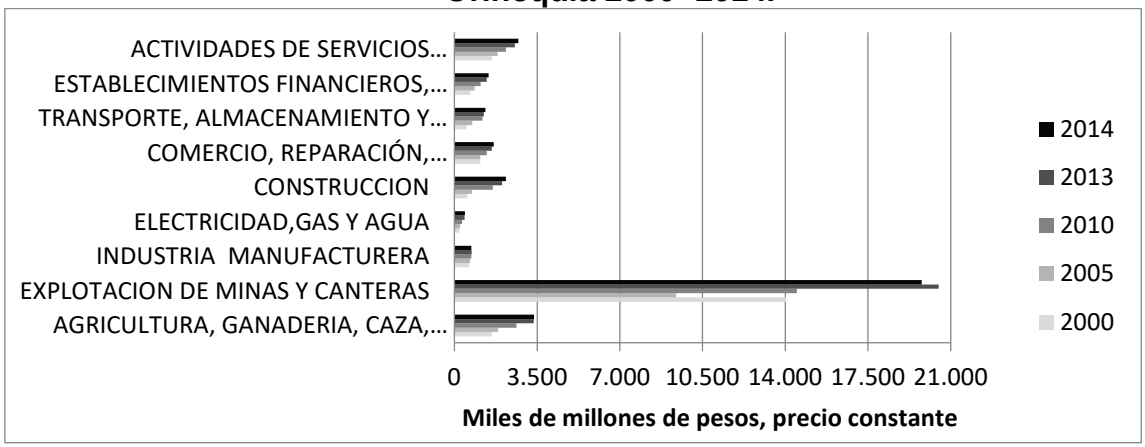
Tabla 5 - Porcentaje de participación en PIB Nacional y población, departamentos de la Orinoquia.

	2000		2013	
Departamento	%PIB	Población	%PIB	Población
Meta	2,08	697.478	4,72	924.871
Casanare	3,25	263.956	2,17	344.040
Arauca	0,90	215.979	0,78	256.527
Vichada	0,06	48.901	0,05	68.575
Total	**6,29**	**1.226.314**	**7,72**	**1.594.013**

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales DANE, 2016. Proyección poblacional DANE, 2016

Una parte sustantiva del aporte de la Orinoquia al PIB nacional se deriva de la actividad extractiva minero energética, representada en el renglón de explotación de minas y canteras, siendo más significativa la explotación de hidrocarburos, como se observa en las figuras 15, 16 y 18.

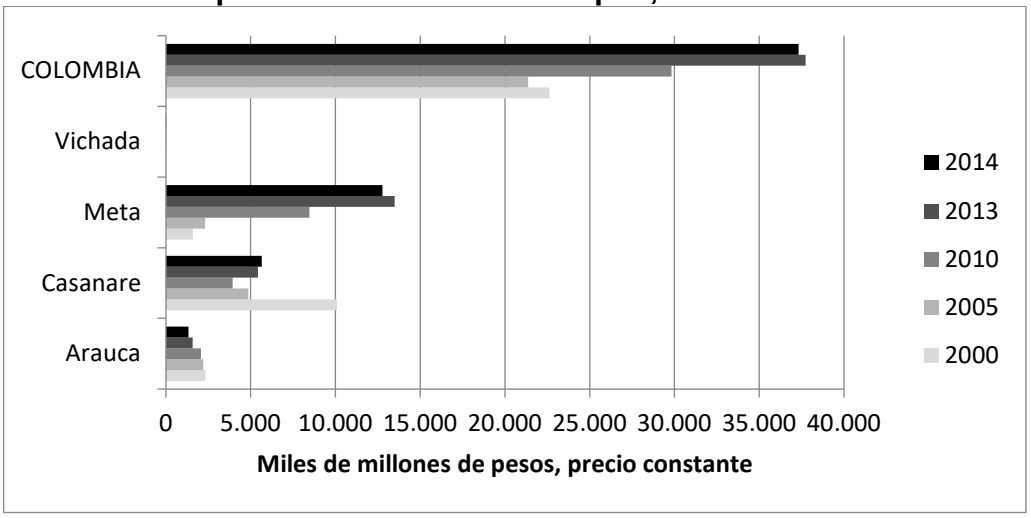
Figura 15 - Valor agregado, por grandes ramas de actividad económica, Orinoquia 2000 -2014.



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales DANE, 2016

El proyecto de convertir a Colombia en un país "minero – exportador" significó un regreso a la primarización de la economía, dejando rezagados sectores como la industria y la agricultura y con mayor relevancia al sector minero energético y de la construcción, principalmente de infraestructuras (BONILLA GONZÁLEZ, 2011). Esto significó la apertura de amplias áreas a concesiones y contratos de exploración y explotación del subsuelo desde principio del siglo XXI, lo cual amplió el catálogo y las reservas mineras y petroleras, incluso en regiones con condiciones de fragilidad ambiental y sociocultural, como es el caso de buena parte de la Orinoquia y la Amazonia (Cuencas Llanos, Caguán Vaupés, Putumayo y Amazonas), en donde la explotación de hidrocarburos es significativa (Ver apéndice C).

Figura 16 - Valor agregado por explotación de Minas y Canteras, Colombia y departamentos de la Orinoquia, 2010 – 2014.



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales DANE, 2016

La mayor parte de la producción y concesión de títulos mineros se concentra en las zonas andinas y valles interandinos. En la Orinoquia la explotación minera se concentra en áreas de piedemonte de Arauca, Casanare y Meta (ver figuras 16 y 18), los principales materiales extraídos son para construcción como agregados pétreos, arcillas, calizas y piedras ornamentales (UPME, 2016)

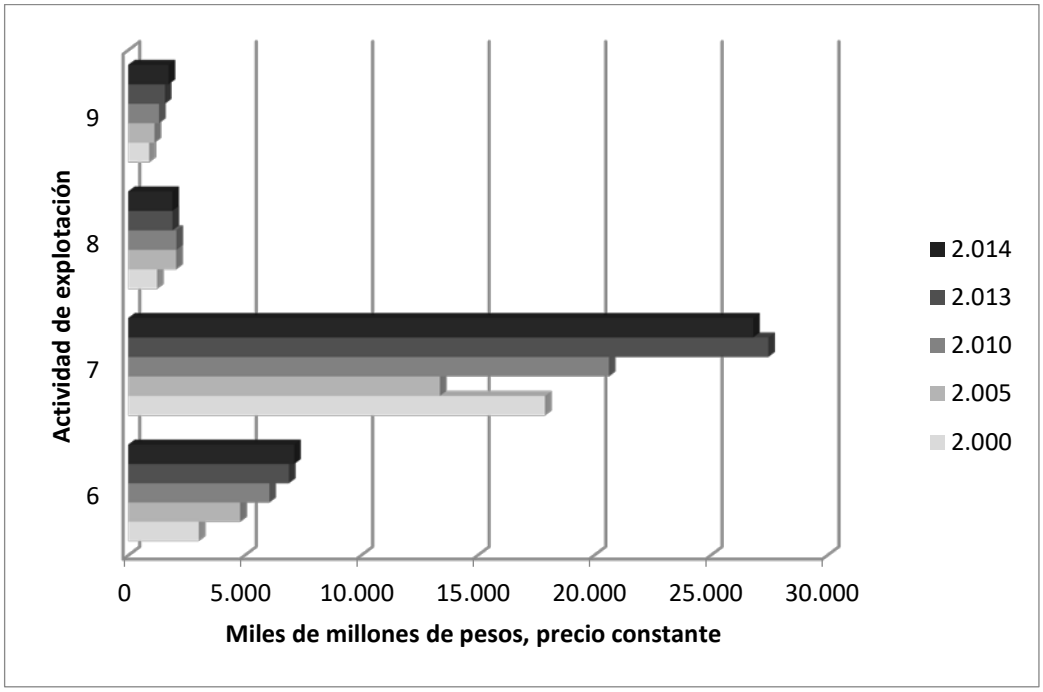
Al desagregar las cuentas por actividades es posible observar con más detalle su comportamiento en Colombia, figura 17, y en específico en los cuatro departamentos de la Orinoquia, figura 18.

Cuadro 7 - Actividades de explotación de minas y canteras

EXPLOTACION DE MINAS Y CANTERAS	6. Extracción de carbón, carbón lignítico y turba.
	7. Extracción de petróleo crudo y de gas natural; actividades de servicios relacionadas con la extracción de petróleo y de gas, excepto las actividades de prospección; extracción de minerales de uranio y de torio
	8. Extracción de minerales metalíferos
	9. Extracción de minerales no metálicos

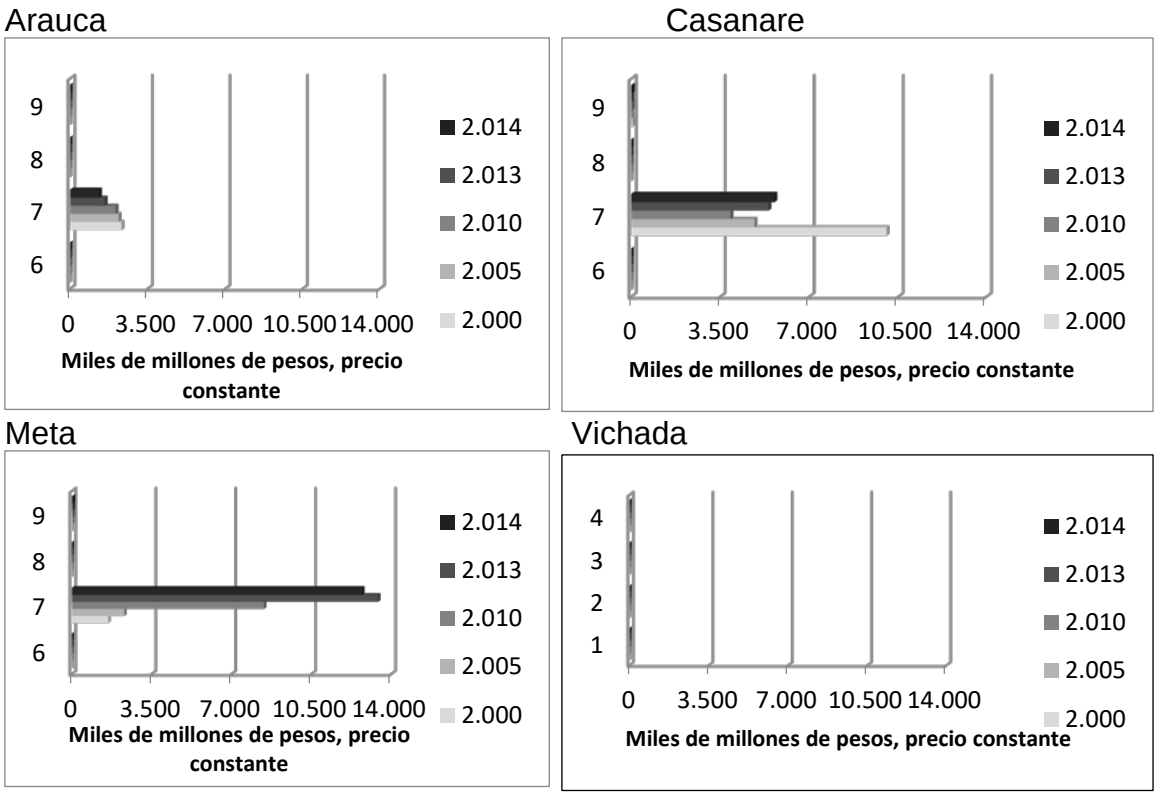
Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales DANE, 2016

Figura 17 - Valor agregado por explotación de minas y canteras, Colombia 2000-2014



Elaboró: Yolima Devia Acosta.
Fuente: Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales DANE, 2016

Figura 18 - Valor agregado por explotación de minas y canteras. Departamentos de la Orinoquia, 2000 -2014



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales DANE, 2016

Los departamentos de Meta, Casanare, Arauca y Santander, los tres primeros de la Orinoquia, presentaron cada uno en 2013 una producción superior a 20.000 Kilo barriles de crudo (UPME, 2013). Como se observa en la figura 18, Casanare, ya había reportado una disminución significativa, cercana al 50% de la extracción entre 2000 y 2005, en tanto Meta tuvo el comportamiento contrario, pasando de una producción equivalente a los 2.317 a los $8.464 miles de millones, es decir, casi se cuadruplicó en cinco años debido a la puesta en marcha de la producción en Rubiales, lo cual significó una recuperación del sector a nivel nacional. Arauca tuvo un descenso paulatino de la producción desde comienzo del siglo XXI, mientras que en Vichada la extracción de hidrocarburos no es muy significativa.

Siendo que la Orinoquia ha aportado más de la mitad del PIB nacional por explotación minera, en particular de hidrocarburos, se verifica que, en este ítem, la tendencia del mercado internacional nacional y la regional van de la mano. En 2008 la cotización del petróleo WTI tuvo un repunte histórico superando los USD$100, le siguió un leve descenso durante los siguientes dos años y un precio estable por encima de los USD$90 hasta final de 2014 cuando bajó a USD$48 (BP, 2017). La

caída del precio del petróleo a final de 2014 significó una desaceleración en el sector, principalmente en las destinaciones a la investigación y exploración en la escala regional y departamental, más visible en los casos de Meta y Arauca.

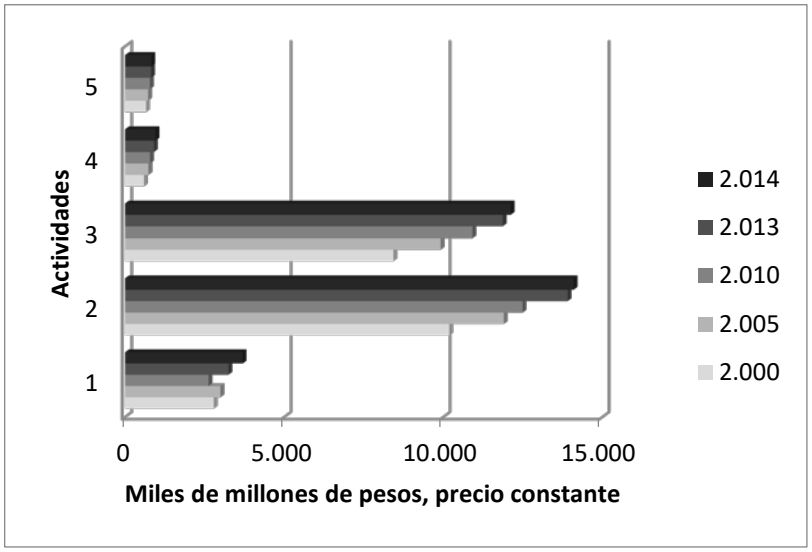
La agricultura y la actividad pecuaria ocupan el segundo lugar en la región y han sido fundamentales en ésta región, como se ve en la figura 20 y ha de tratarse en el siguiente capítulo.

Cuadro 8 - Actividades agrícolas, pecuarias y asociadas.

AGRICULTURA, GANADERIA, CAZA, SILVICULTURA Y PESCA	1. Cultivo de café
	2. Cultivo de otros productos agrícolas
	3. Producción pecuaria y caza incluyendo las actividades veterinarias
	4. Silvicultura, extracción de madera y actividades conexas
	5. Pesca, producción de peces en criaderos y granjas piscícolas; actividades de servicios relacionadas con la pesca

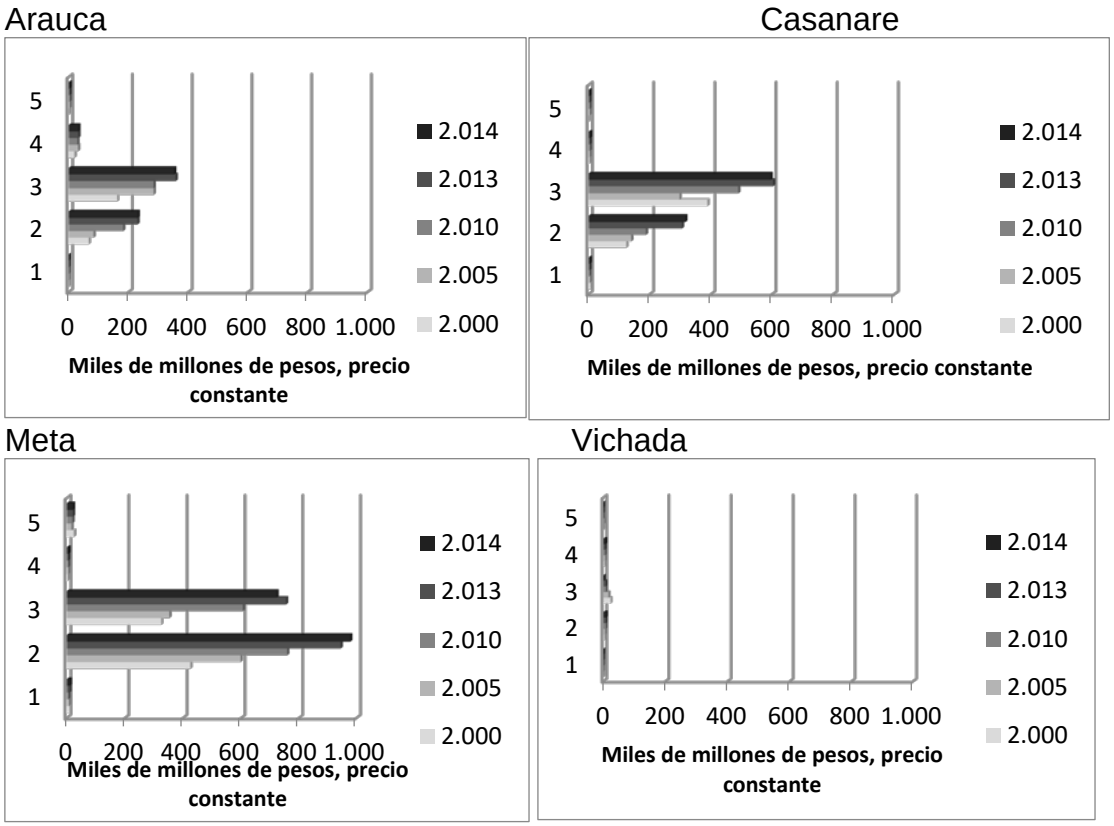
Elaboró: Yolima Devia Acosta.
Fuente: Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales DANE, 2016

Figura 19 - Valor agregado por Actividades agrícolas, pecuarias y asociadas, Colombia 2000-2014



Elaboró: Yolima Devia Acosta.
Fuente: Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales DANE, 2016

Figura 20 - Valor agregado por Actividades agrícolas, pecuaria y asociadas Departamentos de la Orinoquia, 2000 -2014



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales DANE, 2016

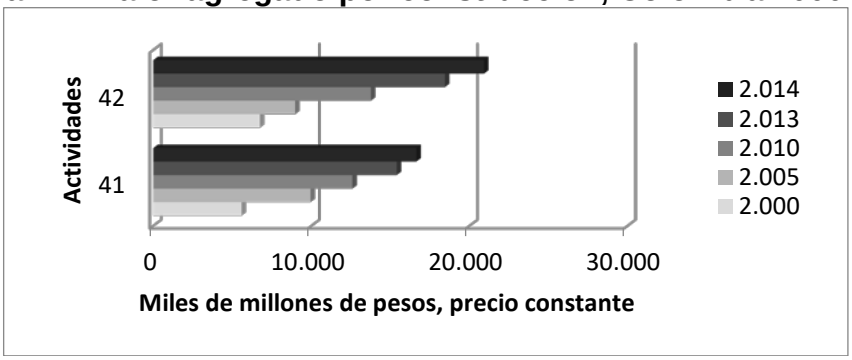
Sin embargo, para el caso del Meta vale la pena anotar que en una visión de más largo plazo su importancia ha venido en franca disminución, siendo que en la década de 1960 su peso en el PIB departamental era de 62,7%, en 1975 32,9% y en 2009 10,2% (GOBERNACIÓN DEL META, 2013). Sin embargo, si se observa en términos de integración de área a la actividad, ha habido un aumento de 214 mil has en 2000 a 281 mil has en 2009. El valor agregado bruto también varió, pues en la década de 1970 los cultivos permanentes (palma de aceite, plátano, frutales y yuca) y transitorios (arroz, maíz y soya) aportaban 50 % y 50%, mientras que la participación de los permanentes subió al 70% en 2009 (Íbid), lo cual fundamentalmente se debe al crecimiento del cultivo de palma de aceite.

Cuadro 9 - Actividades de construcción.

CONSTRUCCIÓN	41. Construcción de edificaciones completas y de partes de edificaciones; acondicionamiento de edificaciones
	42. Construcción de obras de ingeniería civil

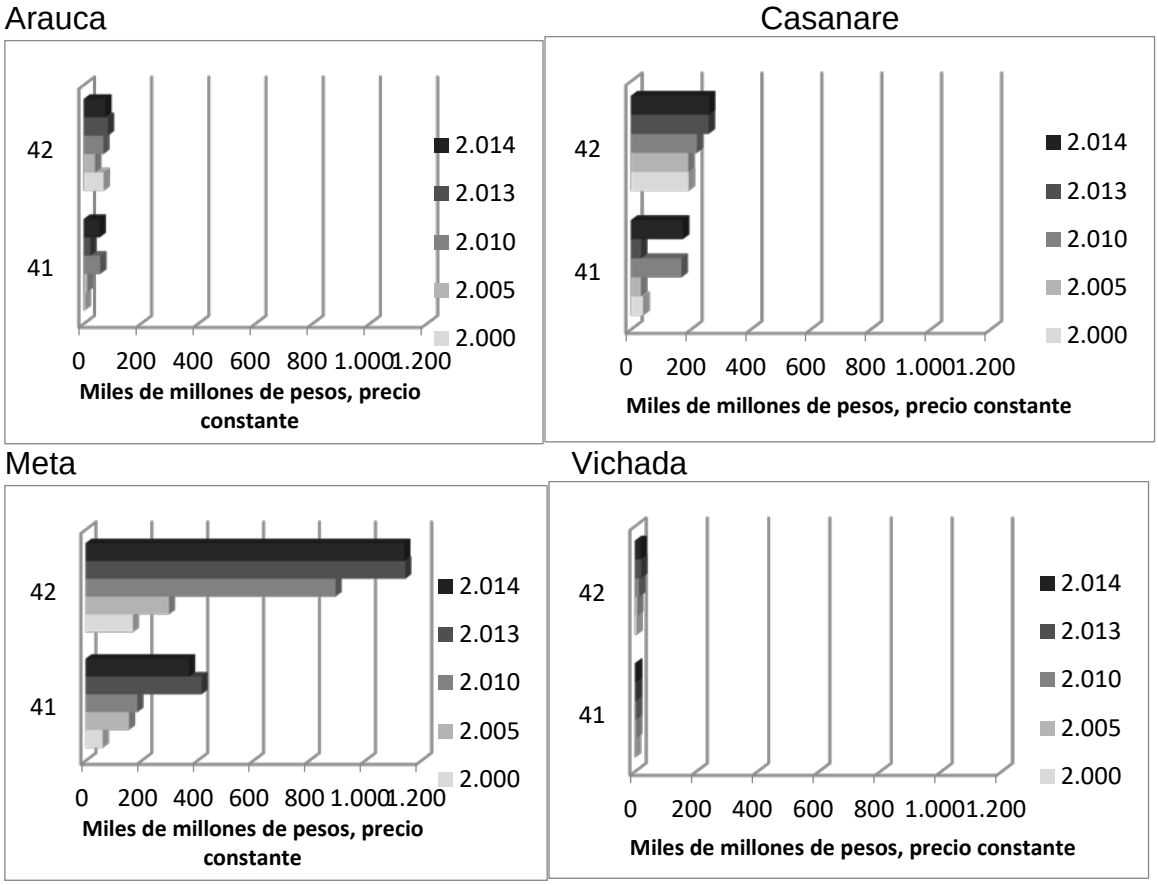
Elaboró: Yolima Devia Acosta.
Fuente: Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales DANE, 2016

Figura 21 - Valor agregado por construcción, Colombia 2000-2014



Elaboró: Yolima Devia Acosta.
Fuente: Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales DANE, 2016

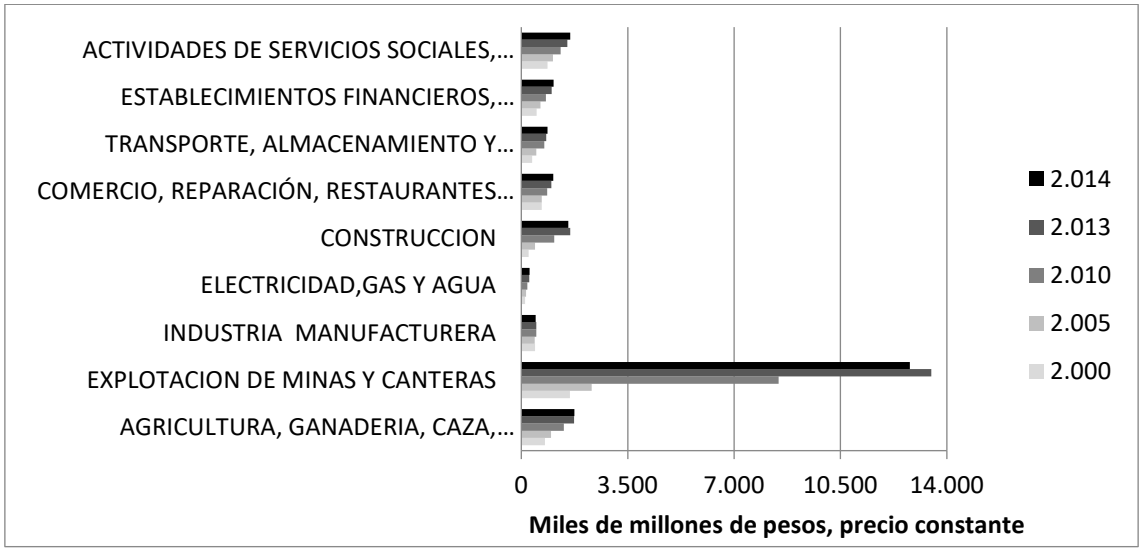
Figura 22 - Valor agregado por construcción. Departamentos de la Orinoquia, 2000 -2014



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales DANE, 2016

Volviendo al caso del Meta, además del crecimiento de la producción petrolera en el marco nacional, los sectores de transporte, almacenamiento y comunicaciones, actividades inmobiliarias, servicios a las empresas y construcción crecieron de forma significativa (figuras 22 y 23), algunas de estas en asocio al boom petrolero de Rubiales. Según cálculos hechos a partir de las cuentas nacionales ofrecidas por el DANE, el sector de construcción ya presentaba un crecimiento significativo en 2005, un 48% con respecto al año anterior, y 83.3% en 2006, principalmente en obras civiles. Esta actividad generó $1.082 miles de millones en 2010 mientras que en 2005 había generado $455 miles de millones (DANE, 2016).

Figura 23 - Valor agregado, por grandes ramas de actividad económica, Meta 2000 -2014



Elaboró: Yolima Devia Acosta.
Fuente: Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales DANE, 2016

Quedan expuestos los principales elementos que permiten deducir la importancia del extractivismo reciente en América Latina, en Colombia y en la región de la Orinoquia. Presentamos algunos de los aspectos fundamentales de su discusión y como estos se desdoblan en la región. Esto es útil como introducción al siguiente capítulo, en el cual se aborda la inserción de la región al capitalismo desde una perspectiva histórica, poniendo énfasis en la segunda parte en aspectos factuales de la agricultura industrial y de la extracción petrolera en el contexto regional y departamental.

3 INTEGRACIÓN DE LA REGIÓN DE LA ORINOQUIA A LA DINÁMICA DEL CAPITAL.

En este capítulo se propone una lectura de corte socioeconómico sobre la región de la Orinoquia. El concepto de *formación socioespacial*, desarrollado por Milton Santos, como la forma en que se organiza y espacializa el capital de modo diferencial, que refiere modos de producción y condiciones de ocupación, "constituye el instrumento adecuado para entender la historia y el presente de un país" (SANTOS, 1996, p. 86), es central para el desarrollo de este capítulo.

Si bien una postura inicial de Santos (1977) sobre la formación socioespacial se refiere a un análisis de escala nacional, es necesario entender cómo el planteamiento a nivel estructural puede ser válido, en lo que refiere a las relaciones de producción, en la escala regional, razón por la cual nuestro referente geográfico de partida para el análisis será la Orinoquia colombiana y las relaciones que se tejen desde los espacios urbanos.

Las actividades económicas dominantes en cada momento de la historia conforman una espacialización diferenciada. Así, se relata cómo cada actividad preponderante en la región genera una formación socioespacial diferenciada y cómo se ha venido insertando la región a la dinámica del capital de forma acelerada en las últimas décadas del siglo XX y en particular en las dos primeras del siglo XXI. Es en este siglo cuando se percibe un giro en la estrategia desarrollista para la región, basada en la alta demanda internacional y precios de las *commodities*, que generan una dinámica de extracción intensiva, particularmente de petróleo, que influyen en un alto crecimiento en los presupuestos regionales y se muestran como un nuevo "motor de desarrollo" que modifica de forma directa, indirecta y diferenciada a la región.

Nos valemos de la periodización como una estrategia para denotar los principales cambios en tiempo y en espacio con relación a las principales actividades económicas, en este caso asociadas al agro y a la explotación de hidrocarburos, cuadro 10 y cuadro 12 respectivamente. Para esto se realizaron dos líneas de tiempo que se presentan en este capítulo, las cuales muestran los principales hitos para una periodización y son eje de discusión de las principales transformaciones regionales.

Cuadro 10 - Transformaciones del sector agropecuario en la región y avances del capitalismo

AÑO	EVENTO	CATEGORÍA
1917	Siembra de pasto Yaguará o puntero traído de Brasil. Primera gran transformación de las sabanas y el piedemonte llanero. Propicia el engorde en San Martín y Acacías en los años 20s	Pecuario
Década 1920	"Hacer potreros" mezclando siembra de pastos con arroz secano. Asocio ganadería - arroz.	Agropecuario
1922	Primera piladora de arroz en el parque infantil (Parque de los periodistas - Villavicencio)	Agrícola
1920 1950	De economía pastoril a "agroindustria". Zonas de piedemonte próximas a pueblos especializadas como lotes de engorde.	Agropecuario
Década 1930	Arroz: Empresarios de bodega y pila, no cultivadores. Acacías 1933, San Martín 1945, Restrepo 1937. Acacías y Villavicencio se especializan en esa función. Molinos también en Puerto López, Pachaquiaro y "La Shell.	Agrícola
1946	Primeros tractores, asociación sabana - tractores - riego. Arroz de riego o arroz de Sabana traído del Tolima.	Agrícola
1947	Ministerio de Agricultura construye secadoras eléctricas en las piladoras de arroz.	Agricultura tecnificada
1948	Ministerio de Agricultura distribuye las primeras plantas de palma africana. Familia Riveros de Acacías es pionera con siembra en 1950.	Agricultura tecnificada
1948-1949	Establecimiento de una economía agroalimentaria, producción masiva de alimentos en Piedemonte llanero.	Agricultura tecnificada
Década 1950	Economía de arroz de riego, ganadería extensiva, cacao, algodón y sorgo: Flujo migratorio al Ariari, "zona de nueva colonización".	
1952	Agricultura de plantación en forma mecanizada.	Agricultura tecnificada
1957	Inicia el monocultivo de palma de aceite en el Meta, luego en Casanare. Plantaciones de pino en Vichada.	Agricultura tecnificada
1970	Diversificación hacia porcinos, peces, aves, granjas (peces desde 1980)	Pecuario
1970	Villavicencio epicentro ganadero de alto rendimiento (pasto brachiara + patrones genéticos= modernización). Desarrollo de gremio ganadero Fedellanos y complejo de Catama. Derivación agroindustrial en lácteos y cárnicos.	Pecuario
1975	Ganadería y cultivo de arroz guían en crecimiento de Villavicencio, Acacías, Guamal, Puerto López y Granada. (En adelante influencia del narcotráfico).	Agropecuaria
1975	Comienza era de cultivo de marihuana y coca, principalmente en Vista Hermosa, con control en San José del Guaviare.	Cultivos ilícitos
1976	Cultivo de palma de aceite se extiende por los llanos. Arroz se extiende a Casanare, principalmente al corredor Villanueva – Yopal	Agricultura tecnificada
1978	Disminución de producción de arroz en Villanueva (Casanare). Se establecen dos grandes explotadoras: "Palmares de Oriente" y "Palmares de Casanare", generan ´migración de población afrodescendiente.	Agricultura tecnificada
Década 1980	Molinos en Puerto López, Pachaquiaro y “La Shell” (nombre dado anteriormente a Castilla La Nueva).	Agroindustria

AÑO	EVENTO	CATEGORÍA
1982	Unipalma de los Llanos. *Joint-venture* entre UNILEVER y capitales nacionales (Corficolombiana, Mineros S.A. y Federación Nacional de Cafeteros) en el Municipio de Cumaral.	Agroindustria Internacionalización
1983	Construcción de Fanagra (Fábrica Nacional de Grasas) Villavicencio vía Acacías: Incorporación de extractores y refinamiento de aceite de Palma Eugenio Schmidt.	Agroindustria
1985	Aceleración de los procesos de concentración de la tierra. Relación con narcotráfico, boleteo, secuestro y extorsión.	Tierras
1986	Manuelita entra en San Carlos de Guaroa con cultivos de palma (siembra y extracción de aceite).	Agroindustria
1987	Industria molinera INDUARROZ, complejo ultramoderno (pila de 12 ton. por hora) Obliga a molineros a organizar sus propios cultivos.	Agroindustria
1989	El 1,96% de los propietarios posee el 61,64% de la superficie del departamento. GINI: 0,8132 en Villavicencio, 0,9203 en Acacías.	Tierras
1989	Superproducción e insuficiencia de la molinera regional - "Atraso agroindustrial".	Agroindustria
	Descenso del hato ganadero. Alta producción de carne para el consumo bogotano (60%).	Pecuario
1990	En el contexto de la apertura económica se introducen dos tipos de arroz, una primera variedad apta para suelos ácidos (ICA - CIAT) y arroz secano que produce en un periodo corto y se intercala con pasturas.	Agroindustria
1993	Introducción de maíz y soya en la Altillanura (agricultura tecnificada).	Agroindustria
1996-2007	El área cultivada de la Orinoquia crece en 56%.	Agroindustria
2001	Ley 693/2001 Dispone la mezcla de etanol.	Biocombustibles
2003	$500.000 costo promedio de una hectárea de tierra en la altillanura.	Tierras
2003	$500.000 costo promedio de una hectárea de tierra en la altillanura.	Tierras
2004	Ley 939 de 2004 Regula las mezclas de biodiesel (10% de biocombustible por 90% de gasolina). Junto con decreto 1970 de 200, establece exención tributaria total de la renta por 10 años a partir del inicio de la producción en nuevas plantaciones (palma, caucho, cacao, cítricos y frutales).	Biocombustibles
2004	GINI de 0,86 en Meta, el más alto del país (BM, 2004).	Tierras
2007	63% del área sembrada en la Orinoquia corresponde al departamento del Meta.	Agroindustria
2007	554 has de caucho en el Meta, 23,11% de la producción nacional.	Agroindustria
2008	Manuelita invierte en plantación de palma y en una planta extractora en Orocué (Casanare).	Agroindustria
2008	Meta pasa a ocupar el primer lugar en inventario ganadero (antes segundo lugar después de Córdoba).	Pecuario
2008	Programa biodiesel, mezcla B-5 95% ACPM y 5% biodiesel de palma de aceite.	Biocombustibles
2008-2009	$3.000.000 es el costo promedio de una hectárea de tierra en la altillanura.	Tierras
2008	5.525 has de coca sembradas en el Departamento del Meta, 447 en Arauca y 3174 en Vichada.	Cultivos ilícitos

AÑO	EVENTO	CATEGORÍA
2009	Instalación de la planta de biodiesel de Manuelita S.A en San Carlos de Guaroa y Primer centro biotecnológico en Puerto Gaitán. Biocastilla en Castilla La Nueva.	Biocombustibles
2009	Inicia la construcción de la Destilería de Etanol Bioenergy (Puerto López) Subsidiaria de Ecopetrol.	Biocombustibles
2009	Desconcentración de cañaduzales del Valle del Cauca a Altillanura, en Puerto López (Meta).	Biocombustibles
2012	Proyecto "Cinturón agroindustrial de la Orinoquia".	Política pública Agroindustria
2014	7737 has de caucho en el Meta, 49,15% de la producción nacional.	Agroindustria

Elaboró: Yolima Devia Acosta con base en: Agronet (2016); Piñeros Lizarazo (2016), Unillanos (2014), Gutiérrez (2014), DANE (2014, 1973), Devia Acosta (2011, 2004), Rausch (2011), Viloria (2009); Mejía Gutiérrez(1998) Baquero (1990).

Si bien los eventos expuestos aparentan ser lineales, en algunos casos se superponen, o continúan con algunas características diferenciadas. Caracterizamos a continuación los principales periodos de integración de la región a la dinámica del capital a través de las principales actividades extractivas, sus características económicas, sociales y políticas, así como su papel en la producción del espacio regional.

3.1 La tradición ganadera y agropecuaria en la Orinoquia

Durante la mayor parte del siglo XX a la región de la Orinoquia se le asoció con la producción pecuaria y agrícola en ese orden de importancia. La región desde la época de la colonia, había sido escenario de la imposición de un modelo extractivista tradicional, en especial desde el s XIX con la explotación de sarrapia, quina y madera. La “tradición ganadera” regional fue iniciada por los jesuitas[38] quienes comenzaron con la cría de ganado en las “haciendas misioneras”, bajo un modelo de ganadería extensiva en sabana abierta, de carácter feudal y con una economía interna no monetaria (ALBA, 1980; RUEDA, 1989).

La fundación por parte de los jesuitas de la Hacienda Caribabare (1965), hoy jurisdicción de los departamentos de Arauca y Casanare, da inicio a una economía ganadera regional, que podría contarse como un tipo de formación socio espacial en tanto generó elementos espaciales propios que transformaron la región. Esta economía se verá motivada por la demanda de carne bovina en Bogotá, demanda de la élite (en reemplazo de carnes de monte). Esta economía se complementaba con la

[38] Ver en la Introducción.

extracción de la sal realizada en Chámeza (Casanare), Medina (Cundinamarca) y Restrepo (Meta), usada para alimentar el ganado, que era llevado por una red de caminos hasta subir la cordillera oriental hacia las ciudades de Bogotá, y Tunja y Sogamoso en Boyacá. En buena parte de los casos, estos caminos se convirtieron en base de la red vial actual que atravieza de Norte a Sur desde los llanos de Arauca al Meta y en sentido occidente – oriente para pasar la cordillera oriental, o como límite de veredas y poblados (DEVIA ACOSTA, 2011)

La actividad ganadera se convirtió en la base económica y sociocultural orinoquense. El trabajo en el hato y las “travesías de llano” son elementos recordados constantemente en la identidad llanera actual así como en diversas expresiones del folclor. Al final de la década de 1910 fue introducido el pasto Yaguará y reemplazó al pasto nativo para el engorde de ganado. Esto optimizó la actividad ganadera debido al crecimiento de áreas sembradas en pastos, además de aumentar el envío de reses a Bogotá (BAQUERO NARIÑO, 1990). Asímismo impulsó otras actividades como la talabartería y la herrería, las cuales se concentraron cerca a la plaza central de Villavicencio. (BENJUMEA YEPES, s.a.).

En la década de 1920 la práctica de “hacer potreros”, rotando la siembra de pasto con arroz secano, se hizo más común y algunas áreas cercanas al piedemonte se convirtieron en zonas de engorde de ganado. Simultáneamente se empezó a introducir maquinaria pesada para incrementar el cultivo de arroz (GARCÍA GUTIERREZ, 1999).

Durante el periodo entre 1920 y 1950 se marcó una transformación en el territorio a partir de la especialización en estas dos actividades, en especial de una agricultura tecnificada que significó la paulatina introducción de tecnología e infraestructura: los primeros molinos, bodegas y pilas, semillas y técnica venida del Departamento del Tolima, a ver en el cuadro 11.[39]

[39] La actividad arrocera tiene tradición en el Departamento del Tolima. Varios arroceros se movilizaron hacia áreas contiguas del piedemonte llanero para expandir la actividad, buscando tierras disponibles, planas, la calidad de los suelos y la disposición de aguas que irrigan desde la cordillera oriental.

Cuadro 11 - Primeros molinos de arroz en el Meta.

MUNICIPIO	NOMBRE	AÑO*	AÑO**
Villavicencio	Molino Dishington	1947	1948
Villavicencio	Molino Svenson	1948	1949
Cumaral	Molino Antonio Parra	1949	1950
Acacías	Molino de los Romeros	1950	1950
Villavicencio	Molino INA	1950	1949
Villavicencio	Molino de los Richard	1950	1949

Elaboró: Yolima Devia Acosta con base en Fuente: *BAQUERO NARIÑO, 1990, ** (BENJUMEA YEPES, s.a.)

En el desarrollo de esta actividad se constituyó una élite de “empresarios del arroz”, que después de la década de 1950 incursionó en otros cultivos como la palma, el sorgo, y el cacao. Desde los años 50 se estableció una economía basada en la producción de alimentos en el piedemonte que abastecía al centro del país.

3.2 Modernización de la actividad agropecuaria (1975-1990)

La ganadería y el cultivo de arroz habían guiado el crecimiento de las ciudades de Villavicencio, Acacías, Puerto López y Granada, principalmente, a partir del establecimiento de pasturas, de una infraestructura de Molinos y bodegas, así como el comercio de semillas e insumos para la agricultura.

A principio de la década de 1940 ya algunos propietarios de tierras habían sembrado palma en reducida cantidad. Los primeros semilleros fueron del Ministerio de Agricultura que en 1948 distribuyó varias plantas. Los primeros sembrados se realizaron en 1950 en Acacías, por parte de la familia Riveros y, dos años después se obtuvieron los primeros frutos. En 1953 el director del Instituto de Investigadores Agrícolas de Ultramar de Francia, recomendó propagar las plantaciones en vista de los buenos resultados. La segunda plantación se realizó en San Martín (Alberto Serna) y luego en Acacías. Algunos alemanes refugiados de la Segunda Guerra Mundial jugaron un papel importante en el desarrollo de esta actividad. Es el caso de Eugenio Schmidt, quien fomentó el cultivo de palma en sociedades con familiares y particulares como: Palmeras del Meta, Palmeras de Upía, Matupa, entre otras. (BAQUERO NARIÑO, 1990)

En el caso de la producción ganadera esta se tecnificó en la década de los años 1970, convirtiéndose en epicentro ganadero de alto rendimiento a partir de la introducción de pasto brachiara, del mejoramiento genético, la construcción de

infraestructura como el complejo de Catama, en donde se realizan las muestras y ferias ganaderas, e incluso la derivación agroindustrial en producción de lácteos y cárnicos. Al igual que en el caso del arroz, se constituye una élite productora, en este caso el gremio ganadero de Fedellanos. Al final de esta década se puso en marcha el “Plan de desarrollo ganadero” en la Altillanura, como primer paquete tecnológico pecuario para la región (BAQUERO NARIÑO, 1990).

Entre las décadas de 1970 y 1980 se percibió, de mano del afianzamiento de la colonización, una mayor apertura de la frontera agrícola en tres frentes de colonización: La cuenca Ariari – Güejar, en donde hubo una transición económica a la agroindustria de arroz, sorgo, algodón y producción pecuaria; la Serranía de La Macarena, declarada reserva natural patrimonio de la humanidad en 1948, que recibió una fuerte oleada colonizadora desde los año 1950 por el piedemonte y a estribaciones de la serranía, colonización que se asoció a la economía de la coca y; Mapiripán, en la sabana de San Martín que comunica con Puerto Rico y Puerto Lleras, con mayor auge debido a la bonanza cocalera, por lo cual recibió mayor número de inmigrantes y de más diversa procedencia: Tolima 42%, Cundinamarca 19%, Valle del Cauca 14%, Caldas 9%, Otros 16% (IGAC, 1991).

En 1968 se había constituido el Instituto de Mercadeo Agropecuario IDEMA (antiguo Instituto Nacional Agropecuario, en la figura 24) como empresa pública. El Instituto pasó en 1976 a ser empresa industrial y comercial del Estado, encargada de la regulación del mercado de productos agropecuarios, mediante la venta, compra, almacenamiento, exportación e importación. En el Departamento se construyeron una planta en Granada, dos instalaciones en San Martín y una en Puerto López.

Esto significó el fortalecimiento de la agricultura comercial en la década de 1980, siendo, entre los cultivos semipermanentes el arroz secano el más representativo, seguido del maíz tecnificado, algodón, soya, frijol, yuca y plátano. En los cultivos permanentes la palma africana continuó en expansión a Acacías, San Carlos de Guaroa, Cumaral, Cabuyaro, San Martín, Castilla La Nueva, Puerto López y Puerto Gaitán.

Figura 24 - Antigua planta, Instituto de Mercadeo Agropecuario IDEMA

Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, abril de 2016

La tecnificación, aunque escasa, aconteció en consonancia con la política de apertura económica y la búsqueda de competitividad. Desde 1990 se proyectó la Orinoquia como un área de macroproyectos industriales por su disponibilidad de tierras. Se destaca en ese contexto la introducción de una nueva variedad de arroz apta para suelos ácidos y primer cultivo de ciclo corto en la Altillanura en alianza ICA (Instituto Colombiano Agropecuario)– CIAT (Centro Internacional de Agricultura Tropical), así como la siembra simultánea de arroces secanos de periodos cortos (90-100 días) y una pastura.

3.3 Expansión del modelo del agronegocio.

La región de la Orinoquia se ha venido integrando de forma gradual a la escala nacional y al orden global a través del sistema capitalista agrario. Este a su vez, como lo explica Blanca Rubio (2007), se ha caracterizado en las dos últimas décadas del siglo XX por el establecimiento de un orden agroalimentario “global”, representado por la desvalorización de los bienes básicos en el ámbito mundial, la explotación por despojo y la firma de varios Tratados de Libre Comercio, que generaron en términos generales desestructuración del campesinado y la población indígena, dependencia alimentaria y pobreza rural.

En el inicio del siglo XXI, las condiciones de este orden entran en declive, que sumado al alza en los precios del crudo, arrastró los precios de las materias primas, minerales y agropecuarias. Este escenario fue propicio para el impulso a la producción de agrocombustibles a nivel mundial. Para ese entonces, la Orinoquia, y en particular

el piedemonte llanero, tienden a un aumento de la explotación agrícola basada en la implantación de amplias extensiones de cultivos agroindustriales: arroz, palma africana o de aceite, soja, caucho y cultivos maderables.

Tabla 6 - Cultivos semipermanentes Meta 2008 - 2015

	MAIZ		**SOYA**		**ARROZ**	
AÑO	Área	Producción	Área	Producción	Área	Producción
2008	3.500	19.250	4.200	10.500	--	--
2009	5.566	30.950	12.380	30.950	--	--
2010	6.127	36.762	14.238	35.595	--	--
2011	8.613	55.985	20.571	51.428	4.670	23.350
2012	18.184	109.104	28.256	76.701	4.600	20.500
2013	18.907	132.349	22.863	61.730	7.508	22.524
2014	20.539	133.504	21.941	59.241	8.980	40.410
2015	24.949	162.169	20.652	55.760	12.080	54.360

Fuente: (FUNDALLANURA, 2015)

Entre 1996 y 2007 el área cultivada en los cuatro departamentos de la Orinoquia aumentó en un 56% y la producción en un 51% (VILORIA, 2009) Según datos del DANE en 2007 habían sembradas 105.251 has. de Palma de aceite y en 2013 182.715 has (DANE 2007; 2013), es decir en solo seis años el área sembrada creció en un 73%.

La búsqueda de tierras para producir alimentos y agrocombustibles ha centrado su mirada en América Latina, África y Asia. El Banco Mundial y el BID, después de la crisis del precio de los alimentos en 2008, centraron esfuerzos por dirigir el interés del capital y de los países en su potencial para la producción agrícola, en algunos casos integrando tierras que pueden producir.

El BID en un informe de 2014 afirma que América Latina se puede convertir en la despensa de alimentos del siglo XXI, debido a su potencial:

> La región de ALC posee un tercio de los recursos de agua dulce del planeta, más que cualquier otra región en desarrollo si se miden sobre una base per cápita. También cuenta con cerca del 28 por ciento de la tierra del mundo que ha sido identificada con potencial mediano a alto para la expansión sostenible de área cultivada y una participación del 36 por ciento de la tierra que está dentro de un tiempo de viaje de seis horas hasta un mercado. De hecho, la región tiene más tierra potencialmente adecuada para cultivos de secano que la tierra de todas las otras regiones del mundo junta, sin contar a África subsahariana (TRUITT NAKATA e ZEIGLER, 2014)

Los ciclos económicos que han aumentado los precios de las *commoditties* y la extensión de la explotación agrícola de soya, maíz y caña de azúcar en Argentina y

Brasil, han consolidado elites productoras que han entrado a comprar o arrendar tierras en países limítrofes como Bolivia, Paraguay, Uruguay, y en los últimos años han visto la oportunidad de negocio en Colombia. Esto ha ocurrido con mayor interés de los últimos gobiernos colombianos en declarar la Altillanura como la última frontera agrícola del país, una oportunidad política y económica para el desarrollo, a pesar de la situación de conflicto armado presente desde décadas atrás.

Este proceso de ampliación de la frontera agrícola obedece a la expansión territorial del capitalismo agrario, es decir, de la articulación de la producción agrícola y de materias primas al sistema capitalista, en el cual predominan la tierra y la producción de alimentos como mercancías que supone una disposición de amplias tierras fértiles o con problemas de fertilidad pero mejoradas a partir de la agricultura científica, proceso propio del modo medio técnico – científico - informacional (SANTOS, 1994) en donde la naturaleza es transformada por el conocimiento, resultando un modelo técnico, económico e social de producción agropecuaria denominado por Santos (2000) agricultura científica.

Es posible hablar de esa agricultura científica globalizada (SANTOS, 2000) cuando la producción agrícola tiene una referencia planetaria y se desarrolla bajo los mismos presupuestos que rigen otros aspectos de la producción económica, como la competitividad, la exigencia de ciencia, técnica e información para aumentar exponencialmente la producción en relación a las superficies usadas (como el uso de maquinaria, insumos químicos, biotecnología), ocupación intensiva de territorios que antes no estaba integrados a la producción debido a la relativización de las determinaciones locacionales por mediación del conocimiento y el capital (ELIAS e PEQUENO, 2010)

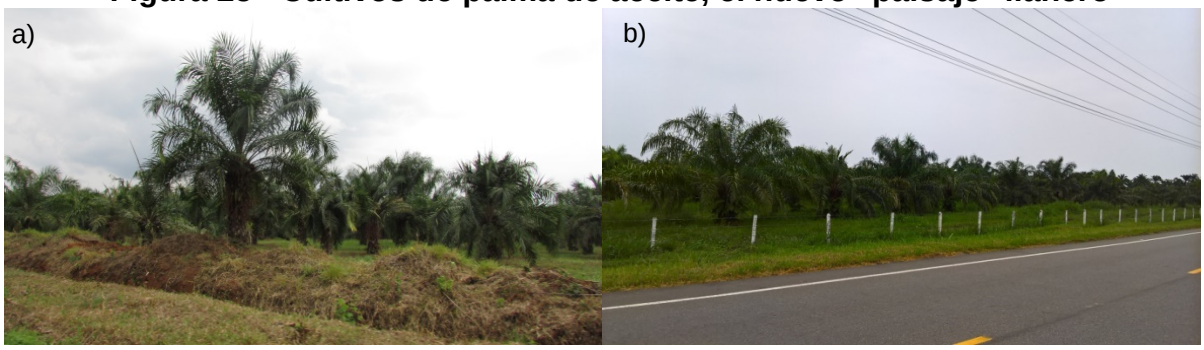
Esta explotación es intensiva en capital, pues necesita de la tecnología y el conocimiento para mejorar factores como la calidad de los suelos y factores como la acidez, la pobreza de nutrientes y baja fertilidad. Esto significa la llegada de grandes capitales a participar del “desarrollo agrícola”, con alta capacidad de inversión y disposición de los medios de producción, así como el acceso al conocimiento técnico científico. También significa una profundización de las desigualdades en el acceso y tenencia a la tierra, es decir, refiere unas desigualdades extensivas a la propiedad rural y privada.

Otro de los fenómenos asociados a la instalación del capitalismo agrario es que la producción de alimentos, en la región de la altillanura Colombiana se ha convertido,

paradójicamente, en una dificultad para la soberanía alimentaria[40]. El departamento del Meta es ahora el principal productor de materias primas con fines industriales o alimenticios, dependiendo de su valor en el mercado, principalmente de palma de aceite, soya, para producción de aceites y en general materias primas para la industria de alimentos, mientras que la siembra de arroz decayó en un 15%, lo cual comenta Viloria, se explica por la sustitución de cultivos para sembrar palma de aceite o caña de azúcar para la producción de biocombustibles (VILORIA, 2009).

Se ha venido desarrollando un mercado interno de biocombustibles, como alternativa al agotamiento de las reservas de combustibles fósiles, a los altos precios del petróleo en los últimos años y, porque baja costos en tanto es un combustible producido en su totalidad en el país. Con la regulación por parte del gobierno del mercado interno del biodiesel, se obligó la mezcla del 5% en el diésel tradicional, para lo cual la producción de aceite de palma[41] es fundamental y ahora también la caña, en parte debido a la caída del precio del azúcar y al alto nivel de apoyo estatal al sector.

Figura 25 - Cultivos de palma de aceite, el nuevo "paisaje" llanero



Fuente: Fotografías tomadas por la autora, Trabajo de campo, Marzo y Abril de 2016.
a) Acacías, vía a la vereda Dinamarca. b) Eje del embrujo Llanero, trayecto Guamal – San Martín.

Según cifras reportadas por el Ministerio de Minas y Energía, la producción de biodiesel pasó de 1.232.840 galones en Enero de 2008 a 11.322.126,60 galones en Noviembre del 2011 (MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA, 2015)

[40] Según Absalón Machado, la producción de alimentos para consumo nacional se realiza mayoritariamente en pequeñas propiedades (MACHADO, 2010-2011).
[41] Con respecto a la palma de aceite, se crea el documento Conpes 3477 del 9 de julio de 2007 “Estrategia para el desarrollo competitivo del sector palmicultor colombiano”. A 2007, Colombia era el quinto productor de aceite de palma y el primero en Latinoamérica, con 326.033 hectáreas sembradas y 734.968 toneladas producidas en el año 2007 (ECONOMIC RESEARCH SERVICE –ERS– ABC USAID/MIDAS CROPS, 2009).

La disponibilidad de tierra y los altos procesos de especulación financiera en las bolsas de productos impulsaron una estrategia de crecimiento del sector de las oleaginosas, para lo cual se dirigió la mirada hacia la altillanura, pues cuenta con las condiciones para incrementar el área cultivada y por tanto la producción.

Este desarrollo del capitalismo agrario a comienzos del siglo XXI va a integrar elementos característicos del agronegocio (Davis & Goldberg, 1957; (MANÇANO FERNANDES, 2013). Las principales características del agronegocio mencionadas por Fernandes se resumen en los monocultivos a gran escala y producción para la exportación, muy mecanizada, la utilización de agroquímicos y semillas transgénicas, el trabajo asalariado, la tercerización de la producción –que muchos llaman «integración»– o la expropiación por medio de la verticalización de la producción, que controla todos los sistemas que la componen.

El paisaje del agronegocio es homogéneo y caracterizado por la desertificación poblacional. Su expresión es la “mercancía”, producto de los monocultivos para la exportación, mediante los cuales las empresas del agronegocio se territorializan permeando los diferentes sistemas (Fernandes, 2013). La Orinoquia aparece como favorable a tal expansión por la disposición de amplias tierras fértiles o con problemas de fertilidad, que como antes se explicó, son mejoradas a partir de la agricultura científica. La explotación de grandes extensiones planas, mecanizables con buena disposición de agua para riego, una infraestructura vial mediana y que permite el acceso a la región para favorecer la comercialización de la producción.

Grandes conglomerados internacionales y nacionales empiezan a invertir con fines productivos y de acaparamiento de tierras antes consideradas baldías (Grupos Mónica, Manuelita[42], etc.), El capital financiero circula con mayor dinamismo, con mayor presencia de entidades bancarias, a través de créditos, etc. La escala del proceso productivo implica también una separación y tercerización de procesos (producción, comercialización, etc.), la aplicación del modelo global de cooperativización, la explotación intensiva de la fuerza de trabajo, flexibilización y precarización, además de contratación de mano de obra migrante, que entra en conflicto con la población local y expulsión de población (ancestral y campesina)

[42]El Grupo Manuelita en la actualidad ha diversificado su área de actuación. De ser una empresa azucarera nacida en el Valle del Cauca, Occidente colombiano, ha incursionado en la siembra de Palma de aceite, la refinación de aceites y producción de etanol. También ha internacionalizado su actuación, pues cuenta con una planta en Vale do Paraná, Brasil.

Este proceso de territorialización del agronegocio viene siendo favorecido con la aplicación de políticas neoliberales en el sector. Desde los años noventa, se promovió la apertura a capitales extranjeros para el impulso de la producción, incluyendo la producción agrícola tecnificada. Basados en el discurso de la competitividad en el mercado global, se exasperó la aplicación de formas de producción hegemónicas y homogenizantes en territorios de heterogeneidad social y cultural, que implican también la reestructuración de los espacios, los flujos y las dinámicas económicas propios del territorio diferenciado.

El modelo "integra" diferentes agentes, escalas y eslabones de la cadena productiva. En el caso de los agentes, el Estado juega un papel importante como generador de políticas de orden neoliberal que propugnan por una intensificación de la producción en estas áreas disponibles, abriendo amplias áreas a la inversión privada.

A la demarcación de la altillanura como "eje de expansión agroindustrial", le precede la promulgación de políticas de incentivo a la producción de biocombustibles que favorecieron la implantación del modelo[43]. Con la Ley 693 de 2001 se dispone la mezcla de etanol a los combustibles, en consonancia con el alza de precios de los combustibles fósiles y de bienes básicos que arriba fue mencionado, generador de un nuevo orden agroalimentario "global". Posteriormente fue aprobada la Ley 939 de 2004 que reguló las cantidades de mezcla para el biodisel y exime del pago de impuesto de renta a quienes realicen nuevos cultivos por diez años a partir del momento de inicio de la producción (VILORIA, 2009).

Estas dos leyes abrieron la puerta de la región a agentes privados para la instauración de amplias áreas de monocultivos, por ende ampliando la frontera agrícola nacional en un proyecto desarrollista. La movilización de las principales áreas de producción al Meta y en particular a los municipios de la altillanura de la palma de aceite, la caña de azúcar y, del "renacimiento" del caucho[44], que en 2007 alcanzaba

[43] Recordemos que estas medidas van de mano de las reformas a los marcos legales minero energéticos en América Latina, mencionadas al final el aparte 2.1 y en particular para Colombia como se mencionó en el aparte 2.2 "¿Por qué es importante el extractivismo en la región?".

[44] No es la primera vez que el caucho forma parte importante de la historia extractiva regional. Ya a principio del siglo XX, se reportaba la extracción intensiva de caucho en la Orinoquia y la Amazonia colombiana. Según Mejía Gutierrez (MEJÍA GUTIÉRREZ, 1998), en 1912 se concentraban en Villavicencio las gomas de *Castilloa y Hevea* del Meta y del norte del Caquetá. En la posguerra aparece el caucho sintético que desactiva esta actividad. Sin embargo, entre los años 40 y 50s del siglo XX tiene un resurgimiento con la instalación de la *Rubber Development* Company, empresa cauchera norteamericana que abre la vía Villavicencio – San Martín Calamar a cambio de la explotación monopólica del caucho en la región (BAQUERO NARIÑO, 1990).

en el Meta 554 has de caucho, correspondientes al 23,11% de la producción nacional, responde a la demanda internacional de *commodities* y a los altos precios de estas en el mercado.

Además de la expansión de cultivos es consistente la creación de una infraestructura para el procesamiento de los productos. Traemos cuatro ejemplos de la introducción de infraestructura y tecnología en la región asociado a la producción de biocombustibles:

- La instalación de la Planta de Biodiesel Yaguarito de Manuelita S.A en San Carlos de Guaroa, cuya construcción inició en mayo de 2007 y fue inaugurada en febrero de 2010. Cuenta con capacidad de 80.000 ton. anuales de aceite crudo y la planta de producción de biodiesel de 350.000 lt por día. Es la primera planta de producción del país con tope de 95.000 galones de biodiesel por dia (FEDEPALMA, 2010).
- El Complejo energético de Castilla la Nueva - Biocastilla S.A. en Castilla la Nueva, cuya construcción se realizó entre 2006 y 2007. La operación de su planta extractora comenzó en 2011 mientras se realizaban ajustes en la planta de biodiesel, la cual se encuentra inactiva desde 2014 y, hasta 2016, ad portas de entrar en proceso de liquidación (MOSQUERA TIRADO, 2016).
- El Centro para la Producción Agroindustrial y la Explotación de Hidrocarburos en Puerto Gaitán, que a la vez es centro de formación del SENA inaugurado en abril de 2016, planeado para atender jóvenes bachilleres de municipios de la Altillanura, en los departamentos de Meta y Vichada.
- El inicio de la construcción de la Planta El Alcaraván, Destilería de Etanol Bioenergy en Puerto López, empresa que se encuentra en investigaciones por sobrecostos en el proyecto, en la compra de predios y un retraso de 3 años en el inicio de las operaciones, pues sólo comenzó a funcionar en diciembre de 2016 (SEMANA, 2016) (W RADIO, 2017).

Los efectos de la implantación del modelo, aun cuando no se ha establecido en su amplitud, no se han hecho esperar: el aumento en el precio de la tierra, la acumulación por despojo, las tretas jurídicas para acaparar tierras por encima del tamaño establecido para la Unidad Agrícola Familiar[45].

[45] Según el artículo 38 de la Ley 160 de 1994 se define Unidad Agrícola Familiar como “la empresa básica de producción agrícola, pecuaria, acuícola o forestal, cuya extensión, conforme a las condiciones agroecológicas de la zona y con tecnología adecuada, permite a la familia remunerar su trabajo y

3.4 El impulso del oro negro: Actividad petrolera y cambio regional

El carácter clave del petróleo como impulsor del desarrollo industrial ha desatado a lo largo de la historia varias disputas por la apropiación del recurso. Las potencias mundiales han virado parte de su política exterior al interés por el petróleo internacional y la posesión de reservas que garanticen el abastecimiento de su industria nacional. Las disputas por el control de este renglón de la economía se relacionan con tres características del recurso. La primera, la importancia del petróleo como materia prima y de sus productos derivados con gran relevancia en diferentes sectores de consumo (transportes, medicina, construcción, vestido, pinturas, etc.) de importancia para la vida cotidiana actual. La segunda, que aprovisiona medios de transporte (combustible) y materiales de guerra. La tercera, su fácil maniobrabilidad y multiplicidad de uso en comparación con otras fuentes de energía (DEVIA ACOSTA, 2004)

La investigación y el desarrollo en torno al uso de los hidrocarburos como combustible han estado íntimamente relacionados con la industria de la guerra, ha implicado grandes cantidades de capital para la financiación de dicha investigación y de la alta tecnología, necesarias para la producción.

Los recursos energéticos son el motor de la industria y la vida cotidiana moderna. Nuestra sociedad ha dependido mayoritariamente de fuentes energéticas no renovables como los hidrocarburos y el carbón. Buena parte de su valor estratégico se remite al hecho de ser recursos agotables, compuestos por una mezcla de hidrocarburos y residuos orgánicos que se encuentran en lo profundo de la tierra, que han necesitado millones de años para convertirse en petróleo y gas.

Producción, transporte y consumo son el triángulo fundamental que amerita ser analizado en el contexto de la geografía de la energía (MANNERS, 1976). La

---

disponer de un excedente capitalizable que coadyuve a la formación de su patrimonio. La Unidad Agrícola Familiar (UAF) no requerirá normalmente para ser explotada sino del trabajo del propietario y su familia, sin perjuicio del empleo de mano de obra extraña, si la naturaleza de la producción así lo requiere". En la Ley se identifica la UAF con una "Empresa Básica Rural" –EBR, cuyas características delimitan el tipo de productos (agrícolas, pecuarios, acuícolas o forestales) y, además, cuantifican los mínimos como valor agregado o "excedente capitalizable". Este concepto fue introducido en la Ley 135 de 1961 y se ha mantenido desde entonces en toda la normatividad agraria. (AGENCIA PRESIDENCIAL PARA LA ACCIÓN SOCIAL Y LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL – ACCIÓN SOCIAL, 2010, p. 18)

producción compromete preguntas sobre su localización, como esta varía en términos de calidad y cantidad de un lugar a otro y sus transformaciones en el tiempo. Sobre el transporte amerita preguntar sobre el origen y el destino de los productos energéticos, además de las economías y métodos para realización[46]. En cuanto al consumo de energía ¿Se presentan modificaciones en el patrón geográfico de consumo de energía?, ¿Hay variaciones temporales o espaciales en el patrón de consumo[47]?, ¿Cuál es la mezcla energética en una región y como va mudando con el tiempo?

Más allá de responder una a una estas preguntas o de realizar una descripción de cada una de las fuentes o economías energéticas, nos valemos de este triángulo para realizar un acercamiento a la complejidad de la cuestión energética, entendiendo sus diferentes posibilidades y como estas modelan relaciones diferenciales en el espacio y sus varias escalas.

Los factores espacio temporales son fundamentales en la comprensión de esta complejidad de la influencia de la actividad petrolera en la producción del espacio. Ya hemos considerado la elaboración de una periodización como ejercicio que permita ver estas dos dimensiones, considerando, además sus los componentes de política petrolera, hallazgos, producción, localización de los recursos, regalías y agentes involucrados en la industria. Nos ocuparemos a lo largo de este aparte de comentar los principales elementos expuestos en la siguiente línea de tiempo, en el cuadro 12.

[46] Este aspecto corresponde a la revisión de infraestructura de transporte de petróleo y gas, a ser abordada en este capítulo y en el capítulo 4 sobre flujos de transporte.

[47] Al respecto, el consumo energético en Colombia se ha incrementado en un 29,4% entre 200 y 2012. El petróleo y sus derivados siguen siendo los de mayor aporte a la canasta energética colombiana, seguidos de la electricidad y el gas natural (UPME, 2013)

Cuadro 12 - Sector energético y petrolero: eventos y desencadenamientos regionales

AÑO	EVENTOS RELEVANTES	CATEGORÍA
1905	Primera concesión para exploración y explotación a nivel nacional: "La Tora" en Barrancabermeja, Contrato De Mares.	Petróleo
1917	Primeras compañías petroleras en el país.	Petróleo
Década 1920	Inicio de la exploración petrolera en el Ariari, en simultáneo con ganadería extensiva. Titulación fraudulenta sobre Cusiana.	Petróleo
Década 1920	Petroleras extranjeras llevan primeros camperos y camiones a la región.	Petróleo
Década 1930	Exploración y explotación en la llanura inundable de Arauca. Se demuestra la riqueza de la región en petróleo, sal, cal y yeso.	Petróleo
1948	Creación de la Empresa Colombiana de Petróleos (Ecopetrol).	Petróleo
1951	Reversión de primeras concesiones a Ecopetrol.	Petróleo
1959	Primeras perforaciones en Arauca Por Socony, Mobil y Shell.	Petróleo
1960	Hallazgo Tame I.	Petróleo
1969	Ley 20 de 1969, declara como reservas de la nación todas las áreas petroleras del país.	Petróleo
1973	Crisis del petróleo: Mercado petrolero internacional, manejo del precio del petróleo por parte de la OPEP.	Petróleo
1974	Decreto 2310 creación de contratos por asociación, Reglamentados por Resolución 50 de 1976. Subsuelo y recursos naturales le pertenecen al Estado. Abole la realización de contratos de concesión (respeta los vigentes).	Petróleo
1976	Importación de hidrocarburos para uso interno.	Petróleo
1979	Empieza la recuperación en la producción petrolera.	Petróleo
1983	Descubrimiento de Caño Limón con 1'200.000 barriles "nuevo exportador de petróleo" Producción en Arauquita, Saravena y Arauca (Arauca).	Petróleo
1984	Oleoducto Central de los Llanos construido por Ecopetrol.	Infraestructura petrolera
1985	Participación creciente de los ingresos departamentales y municipales (Villavicencio y Castilla) por explotación de hidrocarburos.	Regalías
1986	Producción en Caño Limón (Arauca).	Petróleo
1987	Se reinicia la exportación de crudo, 26,2% de las exportaciones del país (Flórez, 1986:13)	Petróleo
1988	Perforación de Cusiana 1, descubrimiento de gas y abandono de Cusiana 2 (Casanare).	Petróleo

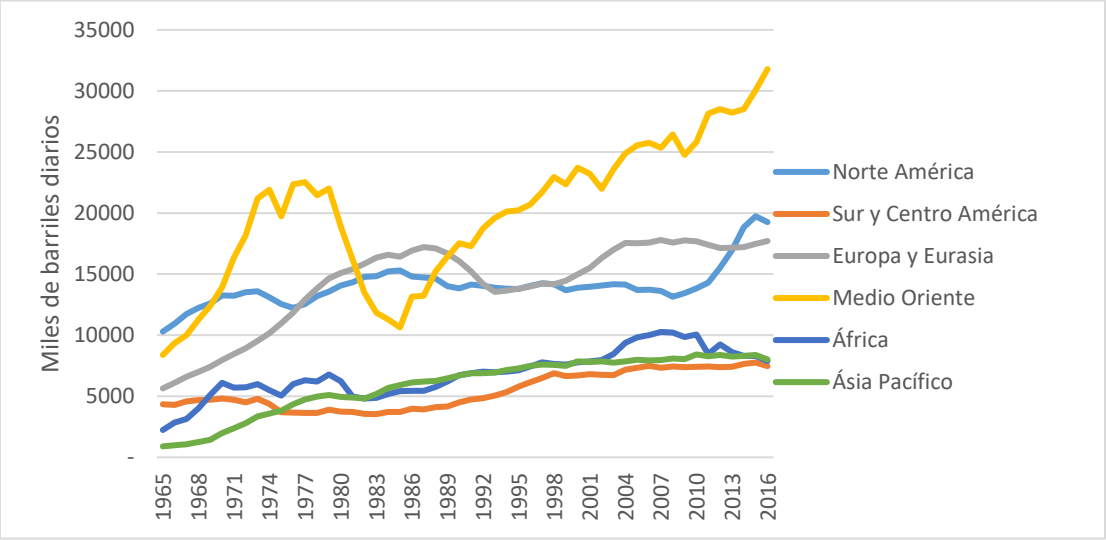
AÑO	EVENTOS RELEVANTES	CATEGORÍA
1991	Cusiana 1 en la Vereda Aceite Alto (Tauramena - Casanare).	Petróleo
1992	La cuenca Llanos se convierte en la más importante en producción nacional.	Petróleo
1993	Hallazgo de Cupiagua 1 y Perforación de Cusiana 2 en Campo Cusiana (Casanare).	Petróleo
1995-1997	Construcción de Oleoducto tramo Cusiana (Tauramena) - Porvenir (Monterrey) 35km.	Infraestructura petrolera
1996	Comienza la producción en los pozos Chichimene, Castilla La Nueva y Apiay, todos en una zona de 30 has. conocida como "Distrito Petrolero" en Apiay, Vía Puerto López. Producción de petróleo para exportación, gas para uso doméstico e industrial en Villavicencio y Bogotá.	Petróleo
1999	Pico más alto de producción Cusiana - Cupiagua: 213,01 millones de barriles anuales.	Petróleo
2000	Inicia descenso de la producción petrolera en Casanare.	Petróleo
2008	Se hace público el hallazgo y la explotabilidad de Campo Rubiales en Puerto Gaitán (Meta).	Petróleo
Década 2010	Campo Rubiales, la mayor producción desde tercer trimestre de 2010. Pico de producción en 2013 (210.000bd).	Petróleo
Década 2010	Instalación de la planta procesadora de Azúcar Manuelita S.A. y Biocastilla. Primer centro biotecnológico en Puerto Gaitán. Planta de alcohol carburante de “Bioenergy”, subsidiaria de Ecopetrol.	Biocombustibles
2010	50% de la producción nacional de petróleo se concentra en Meta y Vichada.	Petróleo
2012	Nuevo Sistema General de Regalías.	Regalías
2014	Caída del precio mundial del barril de petróleo.	Petróleo
2016	Reversión de Campo Rubiales a Ecopetrol.	Petróleo

Elaboró: Yolima Devia Acosta con base en: Unillanos (2014), Gutiérrez (2014), DANE (2014, 1973), Devia Acosta (2011, 2004),Rausch (2011), Viloria (2009); Baquero (1990).

América Latina no ha sido protagonista en la producción petrolera a escala mundial, aunque sí con una tendencia creciente, como se demuestra en la figura 26. El uso de nuevas técnicas, como el fracking, ha significado un crecimiento en la producción en Europa, Eurasia y Norte América[48].

[48] Incluye Estados Unidos, Canadá y México

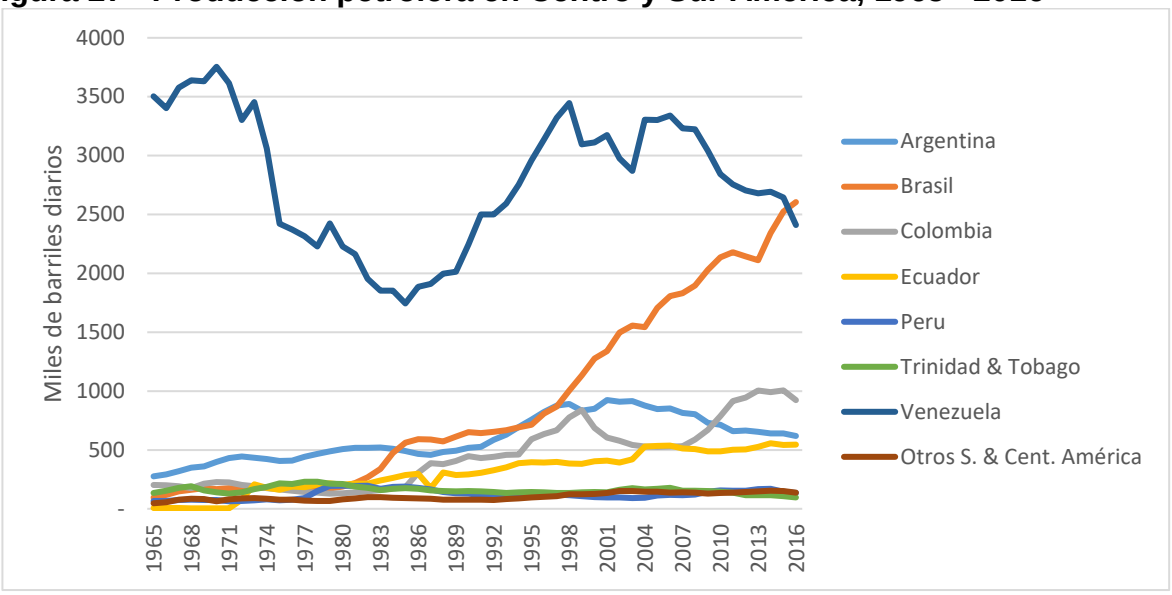
Figura 26 - Producción petrolera mundial 1965-2016



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: BP, 2017.

Colombia no es uno de los principales productores de petróleo en la región, su producción se encontraba muy por debajo de la de Venezuela, México, Ecuador y Estados Unidos (PUYANA e DARGAY, 1997). Desde la década de 1980, Colombia había ocupado el cuarto lugar en producción en América Latina, sin embargo, como se reporta en la figura 27, desde 2009 pasó al tercer lugar, aun manteniendo distancia con respecto a Venezuela y Brasil.

Figura 27 - Producción petrolera en Centro y Sur América, 1965 - 2016

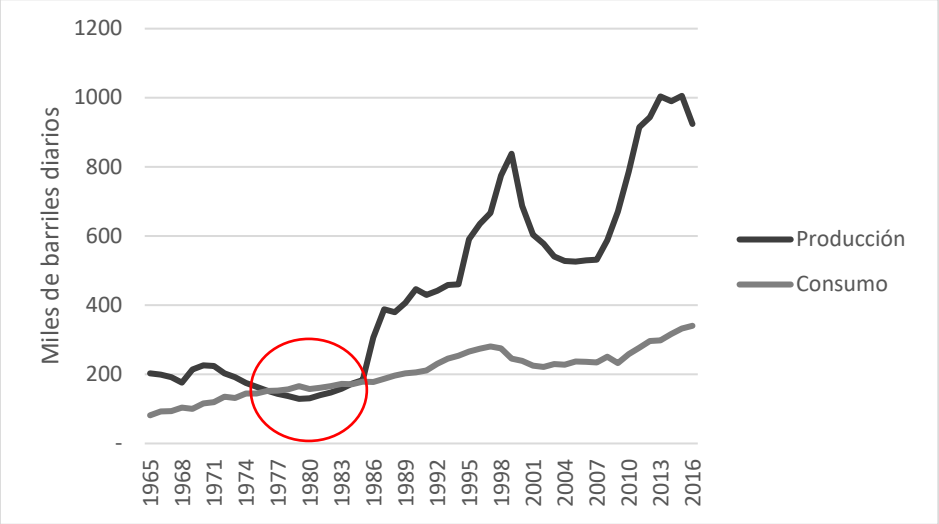


Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: BP, 2017.

En 2005 Asia y el Pacifico pasaron a ser los primeros consumidores, impulsados por el alto consumo de China (que triplica el consumo de India, siguiente en la lista) y sobrepasa el consumo de Norte América y Europa. En el contexto latinoamericano, Brasil aumenta exponencialmente su consumo manteniéndose en el primer lugar, seguido de Centro América y otros, Venezuela y Argentina. Desde final de la década de 1990 Colombia se ha mantenido en el sexto lugar de consumo en Latinoamérica.

Una visión a más largo plazo, nos permite comparar de forma más precisa la producción y el consumo en el caso colombiano (Ver figura 28), es posible notar como entre 1976 y 1985, cuando empieza la producción en Caño Limón, hubo un declive en la producción que obligó a la importación de hidrocarburos en el país.

Figura 28 - Producción y consumo de petróleo en Colombia, 1965-2016



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: BP, 2017.

El enfoque de la industria petrolera ha sido exportador, la proporción consumo – producción desde finales de la década de 1990 es 1 a 3. Los principales hallazgos petroleros en la historia colombiana se han ubicado en regiones periféricas, desintegradas o con menor integración al mercado nacional y al sistema de producción capitalista[49]. Buena parte se ubican en el piedemonte de la cordillera

[49] Hay gran dificultad en la deducción de la información sobre exportación petrolera a nivel departamental. Es decir, los conteos de crudo que va para exportación se realizan en la salida de oleoductos que recogen de diferentes departamentos, según lo reportó uno de los entrevistados (JP) y según se refleja en las estadísticas de la UPME

oriental, región explotada de forma gradual sobre todo desde final de la década de 1960, principalmente en los departamentos de Putumayo, Arauca, Casanare y Meta.

Tabla 7 - Histórico de producción nacional de crudo (MBPD)

Año	Total Ecopetrol	Total Privada	Total País
1920	0	0	0
1925	0	2,8	2,8
1930	0	55,8	55,8
1935	0	48,2	48,2
1940	0	69,9	69,9
1945	0	61,5	61,5
1950	0	93,3	93,3
1955	30,8	76,2	107
1960	27,5	127,7	155,2
1965	35,6	166,5	**202,1**
1970	30,7	187,6	**218,3**
1975	61,4	94,1	155,5
1980	74,5	50,1	124,6
1985	90,7	85,8	176,5
1990	262,9	176,6	**439,5**
1995	388,6	196,4	**585**
2000	450,3	236,7	**687**
2005	311,7	214,1	525,8
2010	463,32	322,55	**785,86**
2015	586,16	419,41	**1.005,57**

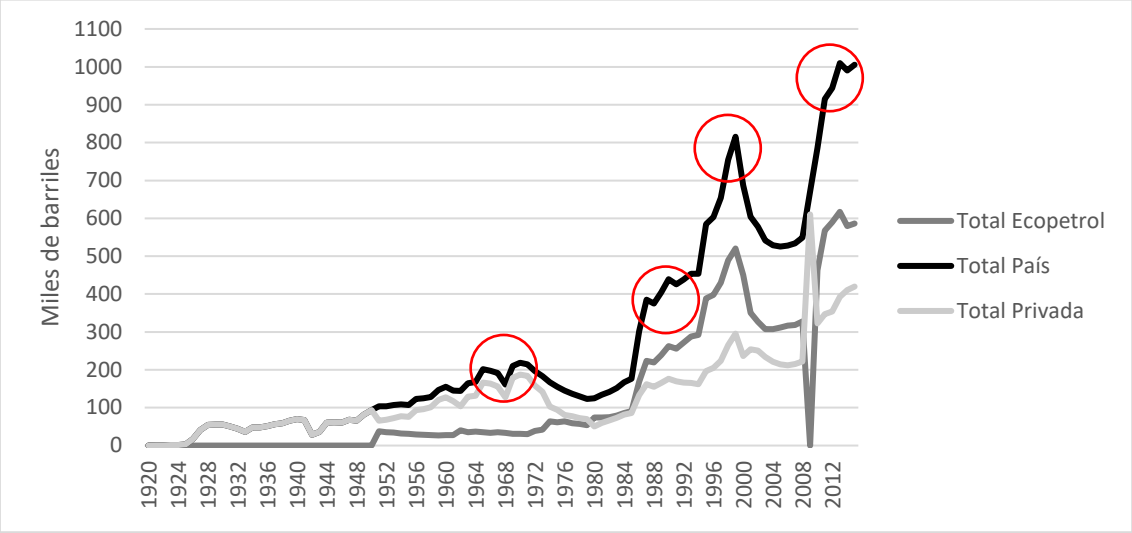
Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA, 2015

La producción de petróleo en Colombia durante el siglo XX e inicios del XXI (tabla 7) ha tenido cuatro grandes picos de producción (Figura 29) después de las primeras concesiones De Mares y Barco en Barrancabermeja, Norte de Santander en 1905, cuya producción solo inició en 1921[50]. El primer pico entre 1960 y 1965 (1963-1971) para el hallazgo de Orito (Putumayo) en la parte sur oriente del país, en la zona de piedemonte amazónico, luego entre 1983 y 1989 con el hallazgo de Caño Limón en Arauca, lo que significó la superación de un periodo en el que el país se vio obligado a convertirse en importador. Un nuevo auge ocurrió entre 1991 y 2001 con el más

[50] Las concesiones De Mares y Barco son descritas en detalle en los textos de Jorge Villegas “Petróleo, Oligarquía e Imperio”. Ediciones Tercer Mundo, [1968] 1975; “Petróleo Colombiano, Ganancia Gringa”, Ediciones Hombre Nuevo s.f.; en la investigación de Havens y Romieux. 1966. Barrancabermeja. Conflictos sociales en torno a un centro petrolero. Ediciones Tercer mundo y Facultad de Sociología Universidad Nacional Bogotá y, en Santiago, Miguel “Crónica de la concesión De Mares” ECOPETROL, 1986.

grande hallazgo de petróleo en el país hasta el momento, como fueron los campos de Cusiana y Cupiagua en Casanare, por último, el ahora más grande hallazgo, como es Caño Rubiales en Meta, anunciado al público en 2008, con el cual se alcanzó a pasar la Meta de producción del millón de barriles en 2015. Valga decir que de estos cuatro hallazgos y picos de producción a nivel nacional, los tres últimos se encuentran en el piedemonte llanero y el primero en piedemonte amazónico.

Figura 29 - Total de producción petrolera en Colombia. Ecopetrol y privados, 1920-2015.



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuentes: MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA, 2018, con base en datos Ecopetrol y ANH.

El dominio de la exploración y explotación de hidrocarburos la han tenido empresas privadas extranjeras, principalmente las conocidas como “Las siete hermanas”: Standar Oil Co. De Nueva Jersey (Exxon), Standar Oil Co. De California (Chevron), Gulf Oil Company, Texaco, Standar Oil Co. de Nueva York (Socony – Mobil oil), éstas de Estados Unidos, Royal Dutch Shell y British Petroleum, inglesas (VILLEGAS, 1975) (DEVIA ACOSTA, 2011). Si bien desde 1873 con la proclamación de la ley 106, el gobierno reservó para la nación todos los derechos sobre las minas de petróleo y carbón existentes hasta ese entonces no adjudicados, no contaba con la capacidad técnica ni económica para explotarlas a cabalidad, por tanto las condiciones para las empresas privadas eran muy favorables, en particular para las empresas estadounidenses[51].

[51] A principio del siglo XX Estados Unidos interviene en Panamá, el episodio de robo de este estado a Colombia, fue después reconocido y se hizo pago de una indemnización a la Nación. El tratado Urrutia

Con el decreto 2140 de 1955 en el gobierno de Rojas Pinilla se aumentó el número de exenciones para las empresas, a fin de aumentar la explotación. Dos años después (sustituido Rojas por una junta militar) el decreto legislativo 394 ordenaba el pago de tarifas a las empresas extranjeras en dólares, cuando el peso estaba desvalorizado.

En el caso de la concesión De Mares, cedida por Roberto De Mares (español) a la Tropical Oil Company, la compañía hizo explotación formal desde 1921 hasta 1948 cuando los trabajadores impulsaron la reversión por medio de una huelga. Dicha reversión incluyó las deudas adquiridas con los obreros por el pago de prestaciones y por contratos con terceros (VILLEGAS, 1977, p. 165). En este mismo año se crea la Empresa Colombiana de Petróleos ECOPETROL, por medio de la Ley 65 del mismo año, empresa con la cual empieza a participar de forma directa en la industria petrolera y en 1951 empieza a hacer efectiva la primera reversión de concesiones a la nación.

En la década de 1960 se realizaron algunos ajustes en favor de la nación que fueron ignorados por las empresas, como la disminución de zonas de explotación de 200 mil a 100 mil has. y el aumento de las regalías a favor de la Nación. Además, se denunciaron varias de las condiciones desfavorables para el Estado y se inició una puja por la nacionalización del petróleo. A pesar de que el balance de producción era positivo finalizando esta década (60% de la producción para consumo interno y 40% para exportación), resultaba más económico para Ecopetrol comprar la producción en el exterior que a la Texaco en Putumayo. Para esto contrató con Amerada Hess la importación de 15 mil barriles diarios de petróleo del Golfo Pérsico en mayo de 1971 (DEVIA ACOSTA, 2004, p. 46).

Con la Ley 20 de 1969 las áreas petroleras del país, en las cuales particulares no habían adquirido derechos, fueron declaradas como reservas de la nación.

Con el decreto 2310 de 1974 se abolieron los contratos de **concesión** y se crearon dos modalidades: la de **operación directa**, realizada por ECP con recursos propios y, la modalidad de **contratos de asociación**, en la cual Ecopetrol se asocia con una empresa privada y es el encargado de pactar los términos de los contratos. Se adjudicaba un área por 28 años, seis para exploración, en los que los riesgos corren por cuenta de la asociada, y veintidós para explotación. Después de realizada

– Thompson, con el que se trazaba la nueva frontera, solo fue reconocido cuando los estadounidenses obtuvieron todos los beneficios para la explotación del petróleo colombiano, así como la construcción de infraestructura vial y venta de maquinaria. Ver Villegas, (1975) y Devia Acosta (2011)

la sísmica de prospección, se tenían diez años para devolver las áreas “inútiles” al Estado, manteniendo solo las áreas de producción y 5km de protección alrededor del campo. La información técnica le pertenece a Ecopetrol, así como la autonomía de declarar el campo comercial a favor de la asociada. La producción se repartía 20% en regalías para el Estado, 40% para ECP y 40% para la asociada. Cada parte se hace responsable por los costos de su petróleo (TEXACO, 1991)

En la década de 1990 se introducen nuevos cambios en la política de contratos petroleros en un contexto de liberalización y regularización estatal, cambios en favor de las empresas y en sensible detrimento de los intereses del Estado. Se establecieron los contratos de **asociación escalonada** (Decreto 2782 de 1989), según la producción acumulada con regalías al 20% y con desembolso de costos de operación del 50% a precios corrientes, el cual generaba a favor del estado un *State Take*[52] del 68 al 70%. Los contratos de **asociación factor R**, que mantienen las regalías en 20% y definen la participación del asociado basado en una relación ingresos – egresos, cuando se determina la recuperación de la inversión (factor R = 1) el Estado aumenta gradualmente su participación. El *State take* estaba alrededor del 81% de la renta petrolera.

A finales de la década, se formularon los contratos de **asociación 70-30%,** para inversionistas y estado respectivamente, disminuyendo la renta petrolera para el Estado. También se alteraron los contratos de factor R, ya no a 1 sino a 1,5, se pasó a una regalía escalonada entre 5 y 25% (en promedio 8%) y se disminuye la participación del Estado en la renta a un 68% (INDEPAZ, 2013).

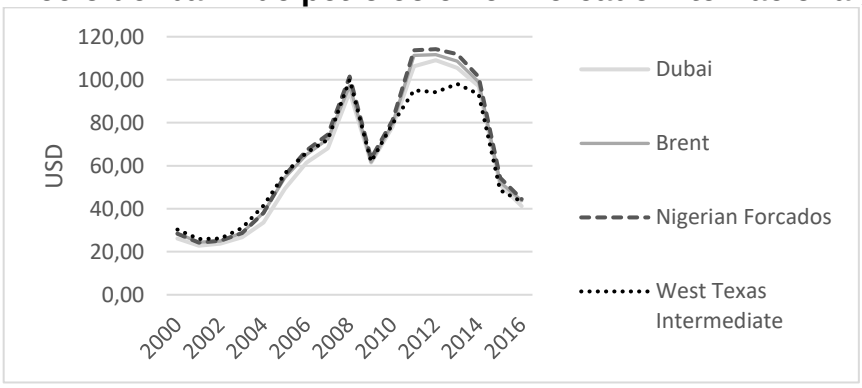
Como parte de la reingeniería administrativa del sector minero energético, se creó a la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH) a través del decreto 1760 de 2003. La ANH se encargó de los asuntos de política petrolera, contratación, establecimiento de normas y delimitación de áreas, mientras que Ecopetrol pasó a ejecutar labores de explotación, explotación e investigación en el sector, como una empresa mixta, pues se abrió a un proceso de capitalización en la que el 10% de activos se abrió a compra del público en la bolsa de valores.

[52] Se establece la distinción entre lo que toma el gobierno (*government take*, GT) y lo que toma el Estado (*state take*, ST) especificando que el ST incluye cualquier participación directa del Estado en la producción, mientras que el GT incluye únicamente lo que toma el gobierno como resultado de impuestos y regalías (LÓPEZ, MONTES, *et al.*, 2012).

En este nuevo contexto se adoptó el contrato de **concesión moderna**, en el cual la ANH amplió los plazos de exploración a 10 años, de evaluación y explotación a 24, incluso con extensión hasta su agotamiento, también flexibilizó las regalías (5-25%) y creó una adición a la participación del Estado por precios altos. También se reintrodujo el contrato de **concesión** y la "explotación hasta el agotamiento", inclusive con mayor participación para el asociado.

Estos constantes cambios en la política en corto tiempo responden a varios factores. En primer lugar, la constante carrera para aumentar las reservas de hidrocarburos que tiene como resultado el incremento de la exploración[53] y la baja expectativa de hacer una transición a energías alternativas y limpias. Segundo, la generación de condiciones dadivosas (por ejemplo en exenciones de impuestos) para favorecer el acceso de empresas petroleras privadas, principalmente de inversión extranjera en la industria petrolera colombiana, a través de las diferentes modalidades de contratos de exploración y explotación en el territorio nacional. Por último, y como se relató en el capítulo anterior y en el numeral 4.3, la inserción en el mercado de *commodities* y el aprovechamiento de los altos costos del barril de petróleo (figura 30).

Figura 30 - Precio del barril de petróleo en el mercado internacional, 2000-2016



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: BP, 2017.

Como resultado del afán de búsqueda de reservas se incluyó casi la totalidad del territorio nacional en esta dinámica de prospección y de producción (Ver Apéndice C), lo que se refleja en la aparición de los contratos de Evaluación Técnica Espacial TEA y de Exploración y Explotación (E&P) en 2004 (Ver figura 31). La cuenca Llanos

[53] En el caso de Colombia, el presidente de la Asociación Colombiana de Petróleos (ACP), Alejandro Martínez " explicaba que "El reto de la industria petrolera es incrementar en 60% la actividad exploratoria en los próximos tres años, para adicionar reservas por 4.000 o 5.000 millones de barriles; sin embargo, esta proyección no es nada fácil, ya que el sector está sumando cada día más problemas que impiden que se avance en este sentido" (REVISTA PORTAFOLIO, 2012)

Orientales es la más “integrada” al nuevo esquema de exploración, lo cual se evidencia en los “Mapas de tierras” de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH) de 2013 y 2016, ya que varias de las áreas pasan de ser clasificadas como TEA a “Disponibles” en esta cuenca.

Figura 31 - Evolución Firma De Contratos E&P y TEA, a Diciembre de 2012

Año	Total	ANH		Ecopetrol Asociación
		E&P	TEA	
2012	54	46	8	0
2011	76	67	9	0
2010	8	7	1	0
2009	64	58	6	0
2008	59	43	16	0
2007	54	44	10	0
2006	44	32	12	0
2005	59	31	28	0
2004	32	21	7	4
2003	21			21
2002	7			7
2001	28			28
2000	32			32

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: (ANH, 2012)

Los impactos socioambientales generados a partir de la exploración y la explotación de hidrocarburos, aunque conocidos y similares en diferentes latitudes, siguen siendo reiterados y a su vez ignorados[54]: contaminación de aguas, impacto sobre flora y fauna nativa, alteración de los ciclos ecológicos, alteración de patrones de producción, etc., son comunes en todos los casos a pesar de las regulaciones ambientales que son impuestas por las ley, pero que no siempre se cumplen, sea porque las actividades son previas a la implementación de las normas o por la falta de gobernabilidad en los niveles local y regional.

Ha sido importante la oposición de grupos de defensores ambientales a la realización de la exploración y explotación petrolera sin cumplir a cabalidad con los procesos de consulta previa. En los últimos años, se han realizado varias consultas populares[55] en los municipios con presencia de actividad extractiva, hasta septiembre

[54] Se resaltan en el caso de Ecuador los textos de Varea y Ortiz (1995) y en el de Colombia de Avellaneda (1998, 2004) y diversos informes de la Contraloría General de la República de Colombia.
[55] La consulta popular, proclamada en el artículo 8 de la ley 134 de 1994, es la institución mediante la cual, una pregunta sobre un asunto de trascendencia nacional, departamental, municipal, distrital o

del 2017 se habían realizado ocho consultas, en las cuales la población ha declarado su posición negativa ante estas actividades (SILVA NUMA, 2017). A pesar de que en la ley se establece que en todos los casos, la decisión del pueblo es obligatoria, las empresas extractoras como algunas instituciones públicas han puesto en duda su obligatoriedad y cuestionan la validez de este mecanismo para decidir sobre la realización de actividades minero energéticas.

3.5 Petróleo en la Orinoquia, cambios y permanencias

Los inicios de la exploración petrolera en la región sucedieron en la región del Ariari en la década de 1920. Ya en la década de 1930 se realizaba la exploración y extracción de hidrocarburos en la llanura inundable de Arauca, después de haber realizado estudios geológicos que daban cuenta de la riqueza en petróleo, carbón, sal, cal y yeso (UNILLANOS, MAESTRÍA EN DESARROLLO AMBIENTAL SOSTENIBLE, 2014)

Las primeras perforaciones en Arauca se realizaron en 1959 en Puerto Rondón y luego en Tame (Socony – Mobil y Shell) (IGAC, 2014). En Casanare y el Meta los primeros hallazgos efectivos fueron en la década de 1970 en las zonas de Trinidad y Tocaría (Casanare) y después en Castilla la Nueva, Apiay y Cubarral, (Meta). Occidental, Shell, British Petroleum, Triton, Total y Chevron, fueron las compañías que se hicieron a esos hallazgos, además de Ecopetrol, que era socio principal en representación del Estado colombiano. (AGUILAR, GALEANO e PÉREZ, 1998). En 1973 se firma el Contrato de Asociación Chevron – Cubarral.

En 1983 se inició la producción del pozo Caño Limón en Arauca, con 1.200.000 millones de barriles de crudo, con lo cual Colombia se convirtió en exportador de petróleo. Arauca, Arauquita y Saravena recibieron una gran cantidad de inmigrantes. El Departamento de Arauca, que contaba con 14.000 habitantes en 1983, pasó a tener 30.000 en 1990 como parte del auge productivo (IGAC, 2014).

En el caso del Casanare la historia se repite en la década de 1990, con los hallazgos de Cusiana y Cupiagua. Un fuerte crecimiento demográfico, se registró entre 1993 y 1996 (DUREAU e FLÓREZ, 2000), que no está plasmado sino hasta el Censo de Población DANE de 2005. El crecimiento de la población es mayor en las áreas

---

local, es sometida por el Presidente de la República, el gobernador o el alcalde, según el caso, a consideración del pueblo para que éste se pronuncie formalmente al respecto.

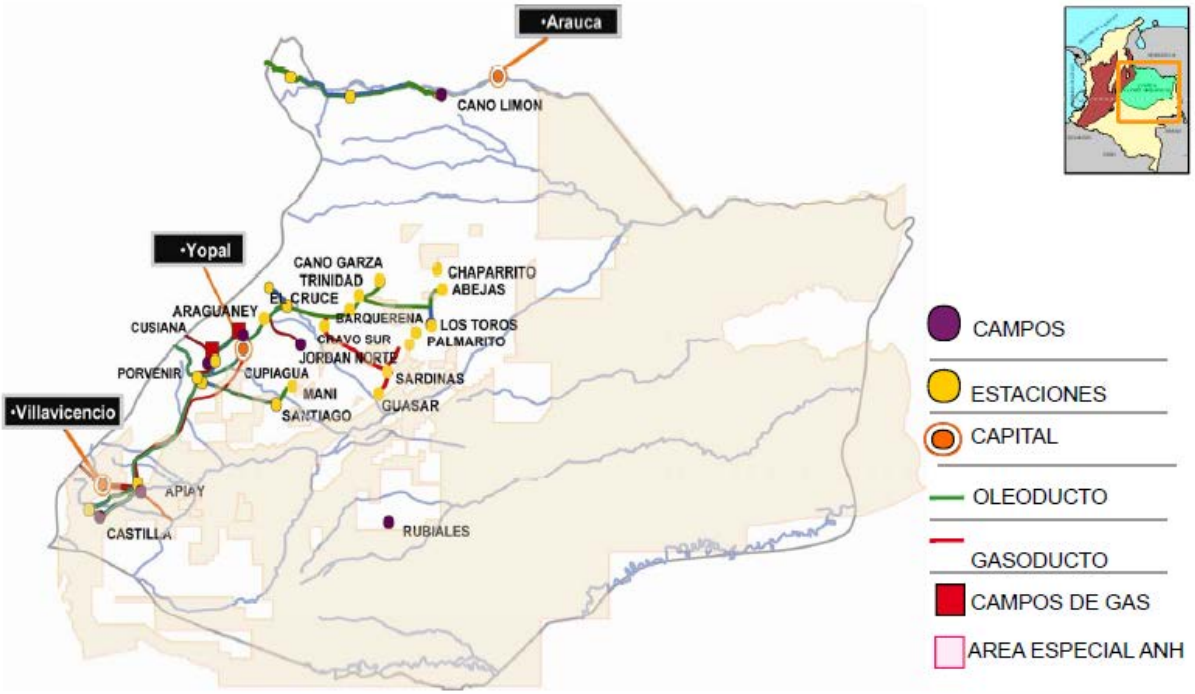
urbanas, en especial en Aguazul, Tauramena y Yopal, en donde se concentraba la actividad petrolera, mientras que el porcentaje de población rural disminuyó considerablemente (DEVIA ACOSTA, 2011)

En el Meta, la producción petrolera había sido constante en los campos de Castilla, Chichimene y Apiay. El descubrimiento del último se realizó en 1981 y marcó una intensificación en la exploración en el área, dando resultados positivos en los campos Suria, Guatiquía y Libertad. El campo de Apiay, operado por Ecopetrol reportó en 1987 una producción de 3.288.000 barriles , mientras que el de Castilla La Nueva, operado por Chevron reportó 4.107.000 barriles en el mismo año, superando en 10% la producción del año anterior por el incremento de demanda de crudo a nivel industrial nacional (IGAC, 1991).

En Apiay – Sunia - Libertad se construyeron estaciones recolectoras de crudo con capacidad de tratamiento de 45.000 barriles diarios y 150.000 de almacenamiento, una planta compresora de gas y estaciones receptoras de gas en Villavicencio y Bogotá. De la planta de gas se obtiene gas combustible, gas natural y propano refrigerante, los cuales se destinan al consumo doméstico de Villavicencio y Bogotá. Se construyó también una refinería para procesar 2.500 bpd de crudo de los campos de Castilla y Apiay para producir 1.500 bpd de asfalto sólido para la demanda del centro y el oriente del país, y el Oleoducto Central de los Llanos que lleva el crudo liviano al centro del país[56] (AGUILAR, GALEANO e PÉREZ, 1998).

[56] Este último factor es interesante, pues a pesar de probada la importancia de la cuenca Llanos en el aporte de hidrocarburos al país, las líneas de oleoductos no se encontraban conectadas en la región, siendo que la infraestructura de ductos de Caño Limón en Arauca va directo al Puerto de Coveñas en el Caribe y, los ductos de Casanare y Meta conectan con el centro del país.

Figura 32 - Infraestructura petrolera – Orinoquia.



Fuente: PAVAS, 2008.

Campo Rubiales, en el municipio de Puerto Gaitán (Meta) fue descubierto en 1981, sin embargo no había las condiciones para su explotación por tratarse de crudo pesado, difícil de extraer el subsuelo.

En 2008, inicia operaciones en un momento de alto precio internacional del barril, cercano a los USD$150[57]. La producción y desarrollo de Rubiales desde arrancó en 2009, favorecido por exempleados de PDVSA (Venezuela) con experiencia en el manejo y extracción de crudo pesado[58] (AHUMADA ROJAS, 2016).

---

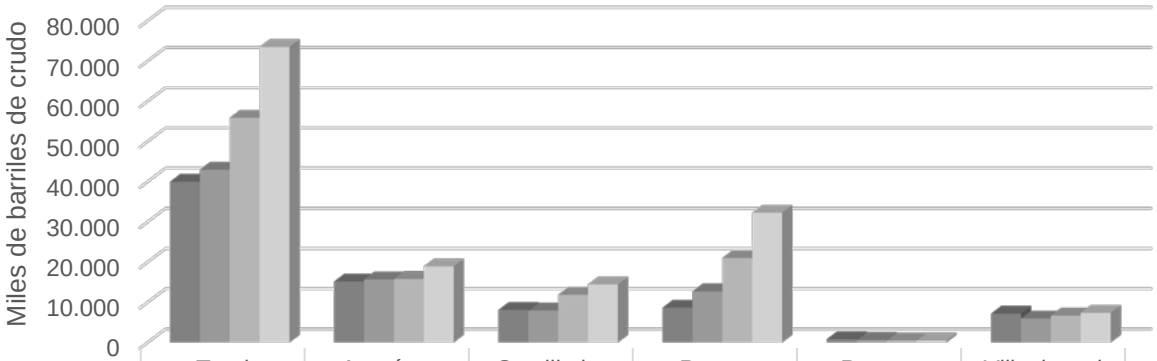
[57] Este valor es significativamente más alto a los precios reportados en los informes estadísticos de BP, citados en la figura 30.

[58] Ante la constante pregunta de por qué no había un oleoducto construido que condujera el crudo de Rubiales a Apiay, al centro del país o que conectara directamente con la red de ductos establecida (Ver cuadro 5 y figura 14), el argumento esgrimido por al menos cuatro de las personas entrevistadas que tienen conocimiento del sector, es justamente que la densidad del crudo no permite que este sea llevado por ducto a menos que sea diluido con nafta. Eso genera altos costos pues la Nafta debe ser exportada y traída desde Cartagena, en el Caribe colombiano, por vía terrestre hasta Villavicencio para luego devolver el crudo por oleoducto al Caribe. La “solución” para sacar el crudo a menor costo ha sido el transporte en camiones cisterna hasta Apiay. Este hecho ha sido fundamental en la transformación del paisaje en términos de infraestructura vial, de paisaje urbano y de impacto ambiental, como se podrá apreciar adelante. Esta situación, nos da elementos para evaluar la triada Producción – Transporte – Consumo, principalmente sobre los altos costos y dificultades de transporte que afectan la economía petrolera nacional, así como la situación de las vías y usuarios de estas, al constituir un impacto significativo que se adiciona a la actividad extractiva.

La técnica de extracción y recuperación de crudos pesados tiene un papel importante en la superación de limitantes para la producción de petróleo y abre la puerta a una mayor extracción. La implementación de técnicas de perforación horizontal o “técnica de recobro” permitió aumentar la producción en yacimientos maduros del Departamento del Meta (ver figura 33). La demanda de crudo que generó precios favorables significó también un incentivo para la explotación de crudos pesados.

El campo Rubiales pasó de representar en el 2009 el 10,3% de la producción del país al 20,7% en el año 2013. Durante los ocho años de operación se perforaron 1.196 pozos, se invirtieron 5.000 millones de dólares en exploración y producción, y esta última subió en más del 1.000%.

Figura 33 - Producción anual de petróleo*, Departamento del Meta y municipios 2006-2009



	Total	Acacías	Castilla la Nueva	Puerto Gaitán	Puerto López	Villavicencio
2006	39.972	15.184	8.087	8.670	845	7.186
2007	42.967	15.696	7.941	12.728	647	5.955
2008	55.875	15.797	11.855	21.009	528	6.687
2009	73.486	18.919	14.440	32.269	473	7.384

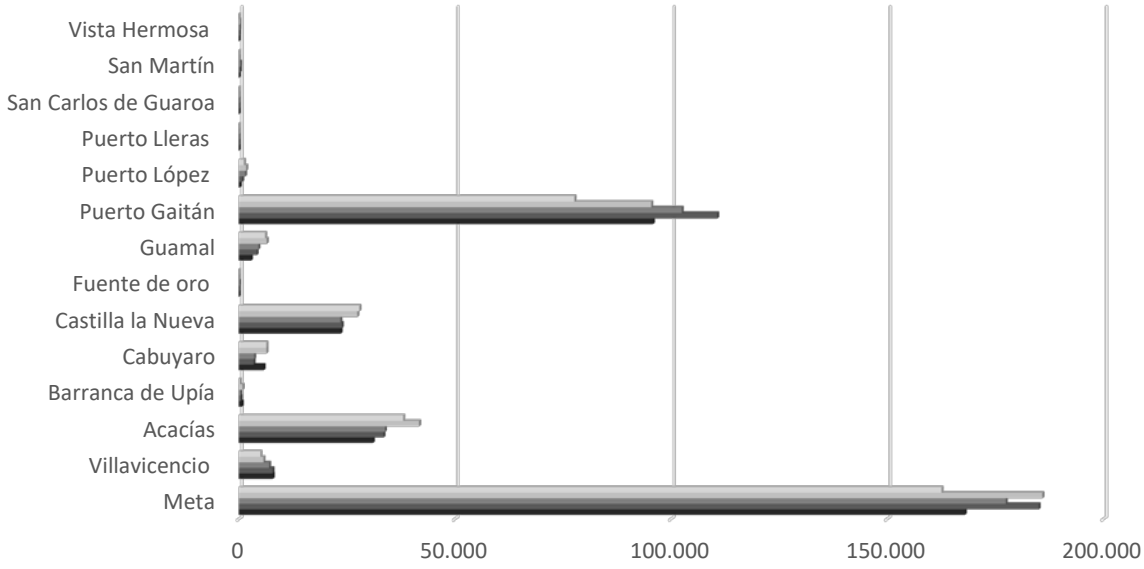
*Producción de campos operados directamente por Ecopetrol o a través de contratos de asociación.
Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Ecopetrol. Cálculos Centro Regional de Estudios Económicos (BANCO DE LA REPÚBLICA, 2008)

Campo Rubiales representa el auge más reciente en materia petrolera y, como se ha formulado hipotéticamente aquí, es generador de una dinámica territorial diferencial en la última década para la región y para el histórico de producción petrolera nacional (Ver tabla 7. Histórico de producción nacional de crudo). Con la producción de Rubiales (Puerto Gaitán) y de otros nuevos yacimientos, como Quifa, Toro Sentado, Jaguar y Cara Cara (Puerto Gaitán), Corcel y Guatiquía (Barranca de

Upía y Cabuyaro) y Camoa (San Martín) (INDEPAZ, 2013), se llegó a obtener una producción nacional de 1.000.000 de barriles diarios de crudo, una cifra que se consideraba difícil de alcanzar y que tiene por detrás numerosas transformaciones técnicas, de infraestructura y efectos socioespaciales significativos para la región.

Por ejemplo, Rubiales significó un fuerte flujo migratorio a Puerto Gaitán, el aumento en el flujo de camiones cisterna que conducen el crudo a Apiay y al centro del país, la demanda de mano de obra y el aumento de la oferta de la misma, proveniente de varias regiones del país. En general, significa la repetición de algunos efectos ya presentados en el capítulo “Modelo extractivista y (re) primarización de la economía”, que, puestos en su propio contexto espacial y temporal cobran un sentido particular, teniendo en cuenta las condiciones diferenciales en términos de políticas energética (enfocada a la intensificación de la exploración) e instituciones creadas en lo corrido del siglo XXI, como la Agencia Nacional de Hidrocarburos en 2003 y de nuevos marcos normativos como el Sistema General de Regalías. Así, el avance de la actividad petrolera se extendió a lugares a los cuales no había llegado, de cuatro municipios productores se pasó a trece, como se observa en la figura 34: Barranca de Upía y Cabuyaro al norte del departamento, Fuente de Oro, San Martín, Guamal y San Carlos de Guaroa en la región del Ariari y, más al sur, los municipios de Puerto Lleras y Vistahermosa.

Figura 34 - Producción de crudo, departamento del Meta y municipios, 2012-2016.



	Meta	Villavicencio	Acacías	Barranca de Upía	Cabuyaro	Castilla la Nueva	Fuente de oro	Guamal	Puerto Gaitán	Puerto López	Puerto Lleras	San Carlos de Guaroa	San Martín	Vista Hermosa
2016	162.61	5.021	38.052	251	6.387	27.910	0	6.100	77.672	1.203	0	0	16	6
2015	185.92	5.715	41.695	906	6.399	27.419	0	6.448	95.446	1.686	0	14	38	158
2014	177.48	7.027	33.839	390	3.577	23.533	79	4.564	102.52	1.467	0	0	345	122
2013	185.09	7.828	33.494	479	3.451	23.842	0	4.146	110.71	804	1	5	274	56
2012	168.03	7.882	31.057	729	5.783	23.591	0	2.831	95.856	263	0	0	38	6

Miles de barriles de crudo

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: (SGR - DNP, 2018)

El aceleramiento en la estrategia extractiva se evidencia en el aumento de contratos a nivel nacional y en particular en la Cuenca Llanos, como se ve en la tabla 8. Entre noviembre de 2009 a julio de 2013 pasó de 541 a 776 contratos en territorio nacional y en octubre de 2016 a 892, un aumento del 15% solo en los últimos tres años. Los contratos correspondientes a la cuenca Llanos pasaron de 170 a 256 y a 339 en el mismo periodo, es decir un crecimiento del 66,4% en el primer intervalo y 32% en el segundo. La cuenca Llanos es una de las más significativas en la actividad petrolera nacional, reportando el 38% de los contratos en 2016 (AGENCIA NACIONAL DE HIDROCARBUROS , 2016).|

Tabla 8 - Tipos de contrato petrolero por municipio, Departamento del Meta vigentes a 2015

Municipio	Área de explotación	Área disponible	Convenio de explotación	Exploración con ANH	Exploración en asociación con ECP	Producción en asociación con ECP	TEA especial	**Total por municipio**
Acacías			2	4				**6**
Barranca de Upía	6	1		6	1			**14**
Cabuyaro	7	1		8				**16**
Castilla la Nueva			1	3				**4**
Cubarral				1				**1**
Cumaral				3	1			**4**
El Calvario				1				**1**
El Castillo				1				**1**
El Dorado				1				**1**
Fuente de Oro				3				**3**
Granada				4				**4**
Guamal			1	1				**2**
Lejanías		1		2				**3**
Mapiripán		3		3			1	**7**
Mesetas		1		1				**2**
Puerto Concordia		3		1				**4**
Puerto Gaitán	3	12		19	1	3	1	**39**
Puerto Lleras		2		3				**5**
Puerto López		3	1	13		1		**18**
Puerto Rico		2		2				**4**
Restrepo			1	4				**5**
San Carlos de Guaroa				3				**3**
San Juan de Arama		3		3				**6**
San Martín		2	1	10				**13**
Uribe		1						**1**
Villavicencio			1	6				**7**
Vistahermosa		1		3				**4**
Total contratos	**16**	**36**	**8**	**109**	**3**	**4**	**2**	**178**

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Mapa de tierras (ANH, 2015)

3.6 Las regalías como “motor de desarrollo”, elemento de poder y territorialidad

Las regalías son una contraprestación que debe pagar la empresa explotadora a favor del Estado por la explotación de recursos no renovables como por el uso de puertos y áreas para su transporte.

Con la proclamación de la Constitución Política en 1991 se confirma la propiedad del Estado sobre el subsuelo y los recursos naturales no renovables (art. 332). La explotación de estos recursos, minerales y energéticos debe llevar al pago de regalías, para lo cual se creó el Fondo de Regalías (art. 361) y la Comisión Nacional del Regalías, así como los sectores de inversión (promoción de la minería, preservación de medio ambiente y proyectos regionales de inversión). A través del artículo 360, se reconoció como beneficiarios a las entidades territoriales de las que se extraen los recursos y a los puertos por donde estos se transportan.

Posteriormente se definieron los montos, distribución y uso de las regalías con la Ley 141 de 1994, teniendo en cuenta el mineral explotado y el nivel de producción. Posteriormente, la Ley 756 de 2002 modificó la Ley 141 de 1994 y estableció criterios de distribución y cálculo de regalías para los diversos productos mineros y los hidrocarburos y sus derivados[59]. (LÓPEZ, MONTES, *et al.*, 2012)

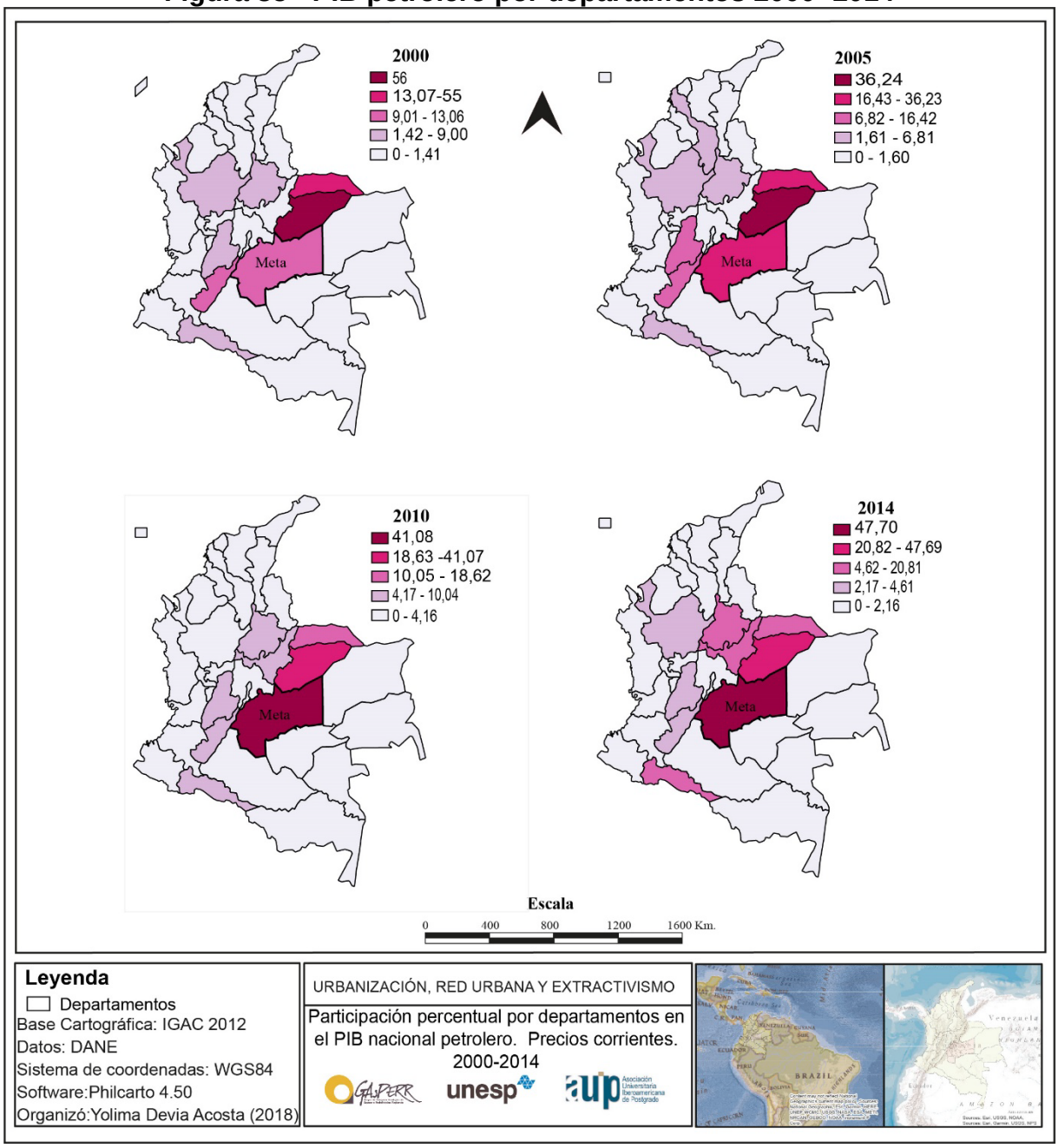
Las regalías en principio eran entregadas por parte de las empresas extractivas de forma directa a las entidades territoriales de los niveles regional y municipal (un 80% a departamentos, municipios y Corporaciones Autónomas Regionales) y al Fondo Nacional de Regalías (FNR) (20%), como parte del proceso de descentralización político administrativa vigente en el país. Esto significaba un alto interés económico de parte de las entidades territoriales que veían sus ingresos crecer por la participación de las regalías (*royalties*) que, sin embargo, debían contar con un control directo desde el Departamento Nacional de Planeación (nivel nacional) para su inversión y gasto. Contrario a lo deseado en términos de inversión, de descentralización y de desarrollo local, se han prolongado los efectos atípicos del extractivismo en la configuración territorial regional.

De la mano de la explotación petrolera en la región han crecido los recursos de regalías que de esta se derivan. Esto significa una mayor relevancia en el aporte de la región Orinoquia al PIB nacional (Ver Tabla 3. Porcentaje de aporte al PIB Nacional por Departamento entre 2000 y 2013), en particular de los departamentos que tienen

[59] Son varias las normas que conforman el marco jurídico relacionado con las regalías en la nación. Entre los principales se encuentran el decreto 1760 de 2003 (Creación de la Agencia Nacional de Hidrocarburos ANH), la Ley 685 de 2001 (Código de Minas), el decreto 195 de 2004 (normas de gestión, control y vigilancia de regalías), Decreto 2550 de 2004 (reglamenta la administración de recursos del Fondo Nacional de Regalías). Posterior a los decretos 416 y 4192 de 2007 (Reglamentan las leyes 141 de 1994, 756 y 781 de 2002, exponen causales para la suspensión preventiva y correctiva de giros de regalías) y la ley 1151 de 2007 que expide el Plan Nacional de Desarrollo y establece los sectores prioritarios a ser financiados con recursos del FNR y establece coberturas de regalías (Devia, 2011)

participación en el piedemonte oriental de la cordillera oriental, integrados al proyecto desarrollista nacional como región petrolera en el reciente discurso de producción de *commodities*.

Figura 35 - PIB petrolero por departamentos 2000- 2014



Fuente: Proyecciones DANE, 2015. Organizado por Devia Acosta y Piñeros Lizarazo, 2015

Arauca, fue el mayor productor de petróleo en Colombia desde mitad de la década de 1980 hasta 1996, año en que Casanare lo desplazó durante once años, como se observa en la figura 35. En 2008 el Meta produjo más petróleo que Arauca y Casanare, gracias a la producción de Campo Rubiales, aunque de calidad inferior por

tratarse de hidrocarburos pesados (VILORIA, 2009). El comportamiento de la producción es el mismo en aporte al PIB nacional y en generación y apropiación de regalías hasta 2012.

Es posible también evidenciar el creciente peso económico del Departamento del Meta en la región de la Orinoquia con respecto a los departamentos vecinos, el cual refuerza su titularidad y papel de centralidad, ya no solo política, sino también económica, pues de aportar el 9% de la producción petrolera nacional pasó a tener el 41% en 2010, convirtiéndose así en el primer productor de petróleo gracias que en 2008 se hizo público el hallazgo de Rubiales. Éste entró en producción debido a la implementación de nuevas tecnologías (recobro y fracturamiento de roca a altas temperaturas) que facilitaron sacar en grandes cantidades el crudo pesado. Ya para la mitad de esta década, el departamento del Meta aportaba casi la mitad del petróleo extraído en la nación, como se aprecia en la tabla 9, en donde se presentan en amarillo los departamentos de la Orinoquia.

Tabla 9 - Porcentaje de participación en PIB petrolero nacional

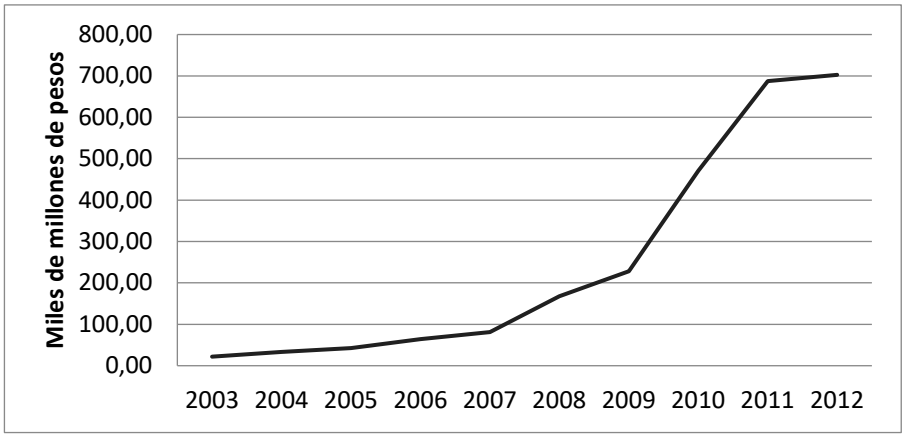
Departamento	2000	2005	2010	2014
TOTAL COLOMBIA	100,0	100,0	100,0	100,0
Amazonas	0,0	0,0	0,0	0,0
Antioquia	2,3	4,3	2,3	2,5
Arauca	13,1	16,4	10,1	5,0
Atlántico	0,0	0,0	0,0	0,0
Bogotá D. C.	0,0	0,0	0,0	0,0
Bolívar	0,9	1,6	1,5	1,0
Boyacá	0,7	0,9	4,2	4,6
Caldas	0,0	0,0	0,0	0,0
Caquetá	0,0	0,0	0,0	0,0
Casanare	56,6	36,2	18,6	20,8
Cauca	0,1	0,2	0,1	0,1
Cesar	0,3	0,2	0,4	0,7
Chocó	0,0	0,0	0,0	0,0
Córdoba	0,0	0,0	0,0	0,0
Cundinamarca	0,1	0,4	0,1	0,0
Guainía	0,0	0,0	0,0	0,0
Guaviare	0,0	0,0	0,0	0,0
Huila	9,3	9,0	5,4	3,2
La Guajira	0,6	0,8	0,8	0,7
Magdalena	0,0	0,0	0,0	0,0
Meta	9,0	17,2	41,1	47,7
Nariño	0,0	0,0	0,1	0,0
Norte Santander	0,6	0,5	0,4	0,3
Putumayo	1,4	2,0	4,4	4,9
Quindío	0,0	0,0	0,0	0,0

Departamento	2000	2005	2010	2014
Risaralda	0,0	0,0	0,0	0,0
San Andrés y Providencia	0,0	0,0	0,0	0,0
Santander	2,9	3,5	5,8	6,3
Sucre	0,0	0,0	0,1	0,1
Tolima	2,1	6,8	4,4	2,2
Valle	0,0	0,0	0,0	0,0
Vaupés	0,0	0,0	0,0	0,0
Vichada	0,0	0,0	0,1	0,0

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: DANE, 2015 Cuentas Nacionales.

Tanto la producción de hidrocarburos como la generación y distribución de regalías generaron un crecimiento desigual entre regiones. Así, el PIB de los dos primeros departamentos petroleros como Meta y Casanare (ambos en piedemonte llanero), crecieron 19,7% y 15,1% respectivamente en 2011. En contraste, Arauca, también ubicado en el piedemonte llanero y antiguo productor petrolero con una producción en declive, cayó al 4,1%, según cifras del DANE (REVISTA PORTAFOLIO, 2012). Paradójicamente, estos tres departamentos que han generado más regalías son los más rezagados en el Sistema General de Participaciones (SGP)[60], debido a su poca densidad de población (INDEPAZ, 2013)

Figura 36 - Regalías liquidadas (hidrocarburos, petróleo y gas) Meta, 2003 - 2012



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Ministerio de Minas y Energía, 2015

El sector de hidrocarburos ha ganado cada vez más peso en el departamento del Meta y con ello las regalías dentro que entran en su presupuesto (Figura 36). Se

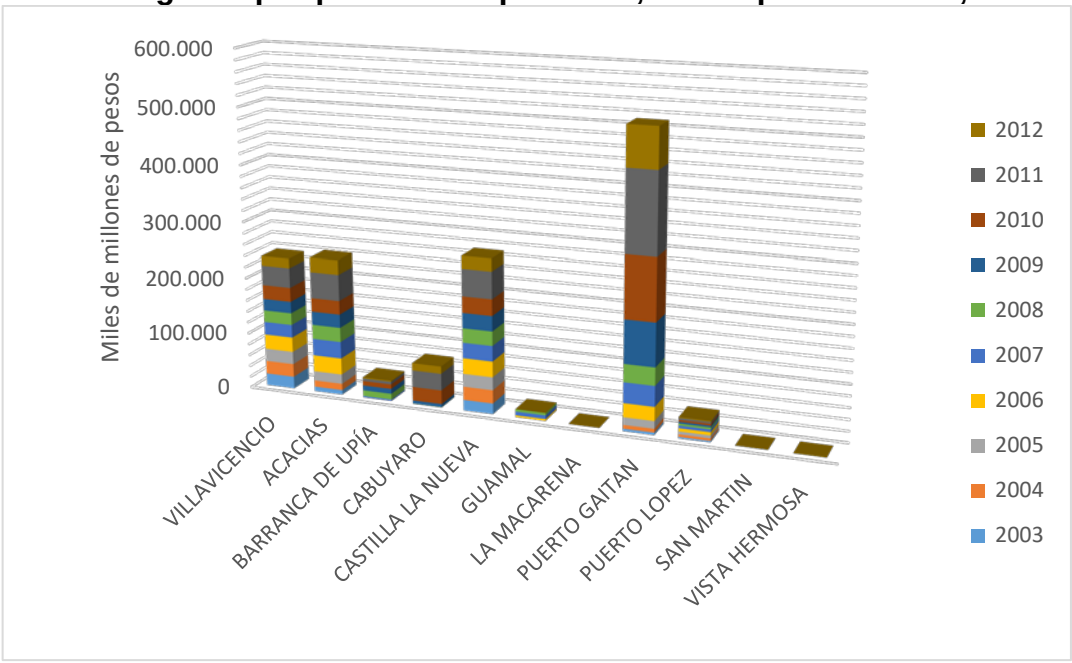
[60] Corresponde a los recursos que la Nación transfiere por mandato de los artículos 356 y 357 de la Constitución Política de Colombia a las entidades territoriales – departamentos, distritos y municipios, para la financiación de los servicios a su cargo, en salud, educación, principalmente.

calcula que las regalías entre 1979 y 1986 estuvieron por encima de $2.000 millones, en 1989 llegarían a $3.500 millones, en 1990 a $6.000 millones y en 1992 a $7.000 millones (BAQUERO NARIÑO, 1988). Así, paulatinamente el renglón de regalías fue cobrando más importancia en las finanzas públicas departamentales.

Posterior a la creación de la ANH y los cambios en los tipos de contratación en 2003, los entes territoriales del Meta (Departamento y municipios) continuaron recibiendo regalías de forma constante. En 2007 hubo un crecimiento significativo y más intenso desde 2009. Uno de los entrevistados nos relata cómo se generó una mayor dependencia de las regalías como fuente de ingreso que revela impactos visibles sobre el espacio:

> El departamento del Meta como no es un departamento que, que tenga demasiada industrialización ¿cierto?, no tiene digamos, un buen catastro. Entonces no es que perciba muchos recursos que tengan que ver con esos impuestos de industrialización o los impuestos de renta y demás, entonces su fuente principal siempre han sido las regalías del petróleo (…) antes de 2008 digamos que las regalías eran muy pocas, entonces las inversiones en vías y demás eran muy pocas, aclarar acá (sic) que aproximadamente el departamento del Meta cuenta con 8000 kilómetros de red de vías, o sea, es, es, es hartísimo ¿no?, entonces los recursos no son suficientes para atender toda esa red, entonces antes del 2008 digamos que puedes encontrar un periodo en el que no habían casi recursos; luego las inversiones eran muy pequeñas, del 2008 prácticamente hasta el 2012 aumentaron (Funcionario público regional, tradicional. Entrevista en Villavicencio, Abril de 2016)

Figura 37 - Regalías por producción petrolera, municipios del Meta, 2003-2012



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Ministerio de Minas y Energía, 2015

El manejo y la distribución de las regalías, fueron rediseñados y han venido centralizándose desde 2012 en un Sistema General de Regalías (SGR)[61], compuesto por diferentes órganos del orden nacional. Entre los objetivos del sistema se resaltan: repartir "igualitariamente" los recursos de regalías entre entes territoriales, distribuir los recursos a la población más pobre, favorecer el desarrollo y la competitividad regional, propiciar la inversión en restauración social y económica de los territorios donde se desarrollen actividades de exploración y explotación. Es en el nivel nacional donde se construye la normatividad, las condiciones, criterios y áreas de inversión en procura de una redistribución en las escalas local regional.

El SGR creo cuatro fondos: un Fondo de Ahorro y Estabilización (30% de los recursos) que remplazaría al Fondo de Ahorro y Estabilización Petrolera (FAEP), el Fondo de Desarrollo Regional y el Fondo de Competitividad Regional (40%) cuyos recursos se distribuyen según densidad demográfica y NBI, y un Fondo de Ciencia e Investigación (10%) administrado por Colciencias para promover el desarrollo científico del país[62]. Se mantuvieron el Fondo de Ahorro Pensional y Territorial (10%), que respalda al pasivo pensional y el de Regalías directas (15%).

Así las cosas, las regalías ya no son percibidas principalmente por los entes territoriales de las áreas de producción, en procura de quebrar la continuidad de un esquema de concentración de recursos. Es decir, de continuar con el antiguo sistema el 80% de las regalías seguirían en poder de los nueve departamentos productores de 32 departamentos en Colombia.

Otra de diferencia del SGR es que los recursos se encaminan a la financiación de proyectos de inversión presentados por las entidades territoriales a los Órganos Colegiados de Administración y Decisión (OCAD), encargados de definir, evaluar, viabilizar, priorizar, aprobar y designar el ejecutor de los mismos.

El OCAD está conformado por lo que denominan el "triángulo del buen gobierno": un representante del gobierno nacional, uno del gobierno departamental y

[61] Se conforma el Sistema General de Regalías (SGR) desde el 1 de enero de 2012, a través del Decreto Ley transitorio 4923-2011, el cual "determina la distribución, objetivos, fines, administración, ejecución, control, el uso eficiente y la destinación de los ingresos provenientes de la explotación de los recursos naturales no renovables precisando las condiciones de participación de sus beneficiarios".
[62] Uno de los más problemáticos pues muchos de los departamentos no cuentan con la estructura educativa para realizar la inversión y por ser una fuente permeada por la corrupción en los entes departamentales y la politización para el acceso a estos recursos. Véase "Ya van nueve directores de Colciencias en ocho años de gobierno Santos" (http://www.semana.com/educacion/articulo/juan-manuel-santos-declaro-insubsistente-al-director-de-colciencias/553189)

otro del gobierno municipal / Universidades. Cada nivel de gobierno tiene un voto y las decisiones se toman por mayoría. Existen cuatro OCAD (por Fondo):

- OCAD Ciencia, Tecnología e Innovación, compuesto por tres ministros, un delegado de DNP. Un gobernador y seis universidades. La secretaría técnica le corresponde a Colciencias.
- OCAD Regional, compuesto por cinco ministros, todos los gobernadores de cada región (seis regiones) y quince alcaldes. La secretaría técnica le corresponde a la Secretaría de Planeación Departamental.
- OCAD Departamental, compuesto por dos ministros, diez alcaldes del Departamento y un gobernador. La secretaría técnica le corresponde a la Secretaría de Planeación Departamental.
- OCAD Municipal, compuesto por un delegado de gobierno, un gobernador y un alcalde.

En el tránsito al nuevo SGR se presentaron algunas dificultades en términos de exponer claramente una normativa a los entes territoriales, de limitar la autonomía de estos al verse obligados a negociar sus decisiones con actores del nivel local. Por otra parte, obligó a mejorar las estrategias de planeación, a valorar los recursos y a proponer proyectos proclives a la financiación (GUTIERREZ FONSECA, 2014).

El nuevo esquema ha dejado a los entes regionales y locales de estas regiones dependientes de las regalías, sin los presupuestos abultados que los distinguían años atrás, dejando al descubierto la afectación a la gobernanza, al crecimiento económico y a la capacidad institucional. Después del SGR:

> Perdimos autonomía en la medida en que las decisiones eran más complicadas, más lentas, el sistema se inventó un proceso que hacía que no solamente los ministerios que hacían parte del local nuestro, que es el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Minas, botaba los proyectos si no que nos ponía a hacer tareas en los ministerios a fines de cada proyecto para conseguir digamos esos vistos buenos, esos conceptos favorables. Entonces la tarea es más lenta, por un lado eso y segundo, obviamente con la disminución de los recursos del ente territorial porque ya aparecen otros entes territoriales que no son los productores recibiendo recursos del sistema, entonces esas dos cosas cambiaron. Sin embargo, digamos lo que entendimos es que del 2012 al 2015 fue como un periodo de transición o sea el golpe no fue tan fuerte en los ingresos del departamento, esa transición se acabó el 31 de Diciembre del 2016, del 2015 perdóname (sic), o sea hoy estamos en el siguiente punto de la transición, o sea disminuyendo las regalías directas a los productores al 20% del valor que producen, o sea el 80% de lo que producimos se va para repartirlo en el país y nos quedamos con el 20%. Evidentemente con toda la denuncia de los pasivos ambientales a cargos nuestros, de las dificultades sociales a cargo nuestro, pero pues quedamos solamente con el 20 nosotros, para asumir todos los retos (Funcionario público regional, tradicional. Entrevista en Villavicencio, Abril de 2016)

Además de sentir minada la autonomía y la no compensación de los pasivos ambientales y sociales, hay una gran preocupación por la disminución de los recursos y, por ende, por la búsqueda de soluciones para balancear los ingresos de los entes territoriales:

> La disminución de ese recurso es increíble, o sea estamos pasando como a 300 mil millones de pesos en el cuatrienio, imagínate de $2 billones a $300 mil! Entonces todos estamos asustados porque la dinámica económica del departamento con ocasiones a la situación del petróleo, nos exige ser creativos en incentivar otros sectores de la economía que habían estado medio ahí como ocultos, estamos hablando de: las actividades agronómicas y digamos de piscicultura y demás y un sector que queremos incentivar muchísimo que es el del turismo, entonces estamos planteando esos, esas vías para esos sectores, esa electrificación para esos sectores, o sea buscando que las actividades que nosotros desarrollamos dinamicen los sectores que creemos que deben volver a tomar los renglones más importantes de ingreso del departamento y de su gente" (Funcionario público regional, tradicional. Entrevista en Villavicencio, Abril de 2016)

Las regalías tendrían que reflejarse en inversiones eficientes en infraestructura, cubrimiento de servicios básicos y otros elementos que transforman el territorio. Sin embargo, lo que se destaca es que los entes territoriales con mayor impacto en generación y recepción de regalías, con un PIB que duplica el promedio nacional, detentan simultáneamente un promedio de Necesidades Básicas Insatisfechas de una vez y media superior al promedio del país (CANDELO, DURÁN, *et al.*, 2010)

La relación entre explotación de recursos naturales y crecimiento es positiva en países y regiones con un capital humano por encima de ciertos niveles mínimos, en casos donde el capital humano es bajo, la tendencia es a la caída del crecimiento (Bravo-Ortega y de Gregorio, 2005 *apud* BOTERO OSPINA, HOFMAN QUINTERO, *et al.*, 2015), como es el caso de los departamentos de la Orinoquia. Esta es una realidad ampliamente comentada por varios de los entrevistados, tomamos aquí uno de varios testimonios:

> Se tiene el supuesto que entre más reservas y regalías tienen los municipios son menos desarrollados, como ejemplo se pone el caso de Arauca que, a pesar de sus ingresos a causa del petróleo no cuenta con una infraestructura suficiente, los dineros recibidos en regalías se derrocharon" (Funcionario público, local, originario. Entrevista en Villavicencio, Abril de 2016)

El hecho de contar con mayores recursos no se siente reflejado en un mayor desarrollo para las regiones pues en varios de los casos los recursos fueron utilizados sin mayor planeamiento, sin criterio de racionalidad económica o de sustentabilidad financiera en el largo plazo:

> En Castilla y en Guamal y en Acacías hay un fenómeno que es bien interesante, los grandes beneficiados por la compensación de la explotación de los hidrocarburos son los grandes propietarios de tierras porque les están pavimentando las vías, pero ¿Quién debe mantener esas vías después? porque esas vías se las entregan a los municipios, cierto, entonces ¿Quién mantiene esas vías? Pues le toca al municipio, pero viene la contrariedad, porque los grandes propietarios de tierra no están pagando los impuestos suficientes para poder mantenerles la vía, pero si ellos se están aprovechando la pavimentación, porque la plusvalía se ha elevado y así mismo se ha llevado la renta de la tierra, sí, pero cuando se les plantean que vendan un pedazo de su tierra para atender la demanda de vivienda urbana, no lo hacen, o si lo hacen es a precios excesivamente costosos, entonces en lo inmediato uno cree uy tan chévere que pavimentaron las vías de Castilla la Nueva!" (Académico local, tradicional. Entrevista en Villavicencio, Enero de 2015)

La relación entre regalías y corrupción ha sido reconocida en la región.

> Lo que hubo fue obviamente una disponibilidad de recursos de la regalías una disputa de distintos bandos por hacerse a esos recursos (…) con esos financiaban campañas o el intento de llegar a acceder al poder para disponer de eso, pero también una falta de visión de ciudad porque le llega una cantidad de plata y uno sabe qué hacer con ella entonces inventa unos proyectos que no son los que necesita la ciudad y uno no sabe qué hacer con la plata y buscaron fue la manera a través de la SECAB[63], y el convenio Andrés Bello evadir la licitación como el convenio para contratar entonces lo hacían con la SECAB que era la secretaria para el convenio Andrés Bello todos esos proyectos esta asociados a eso y todos esos se dieron en el gobierno en el periodo del gobierno de los 14 Alcaldes[64] (sic) que fue en donde pues empezando por este Chaparro quienes están asociados a esos proyectos, entre los cuales esta Acuaparque, el centro comercial San Marcos y San Isidro imagínese ya cumplimos 12 años" (Funcionario público, local, originario. Entrevista en Villavicencio, Abril de 2016)

El acaparamiento de los recursos y la contratación ha sido motivo de disputa y alianzas entre grupos electorales, políticos, grupos armados ilegales y contratistas[65]. La relación de la inversión de regalías con el conflicto armado había sido intensa. En el Meta, el Bloque Centauros, grupo paramilitar, se afianzó en el departamento cooptando sectores políticos a quienes les ofrecieron alianzas políticas y económicas a cambio de representación política y determinados porcentajes de la contratación realizada (CORPORACIÓN NUEVO ARCO IRIS, s.f.)

Entre 2012 y 2014, se aprobaron $659.879'917.530 en proyectos para el departamento del Meta, por regalías directas. A pesar de la queja posterior a la

[63] Secretaría Ejecutiva Convenio Andrés Bello.

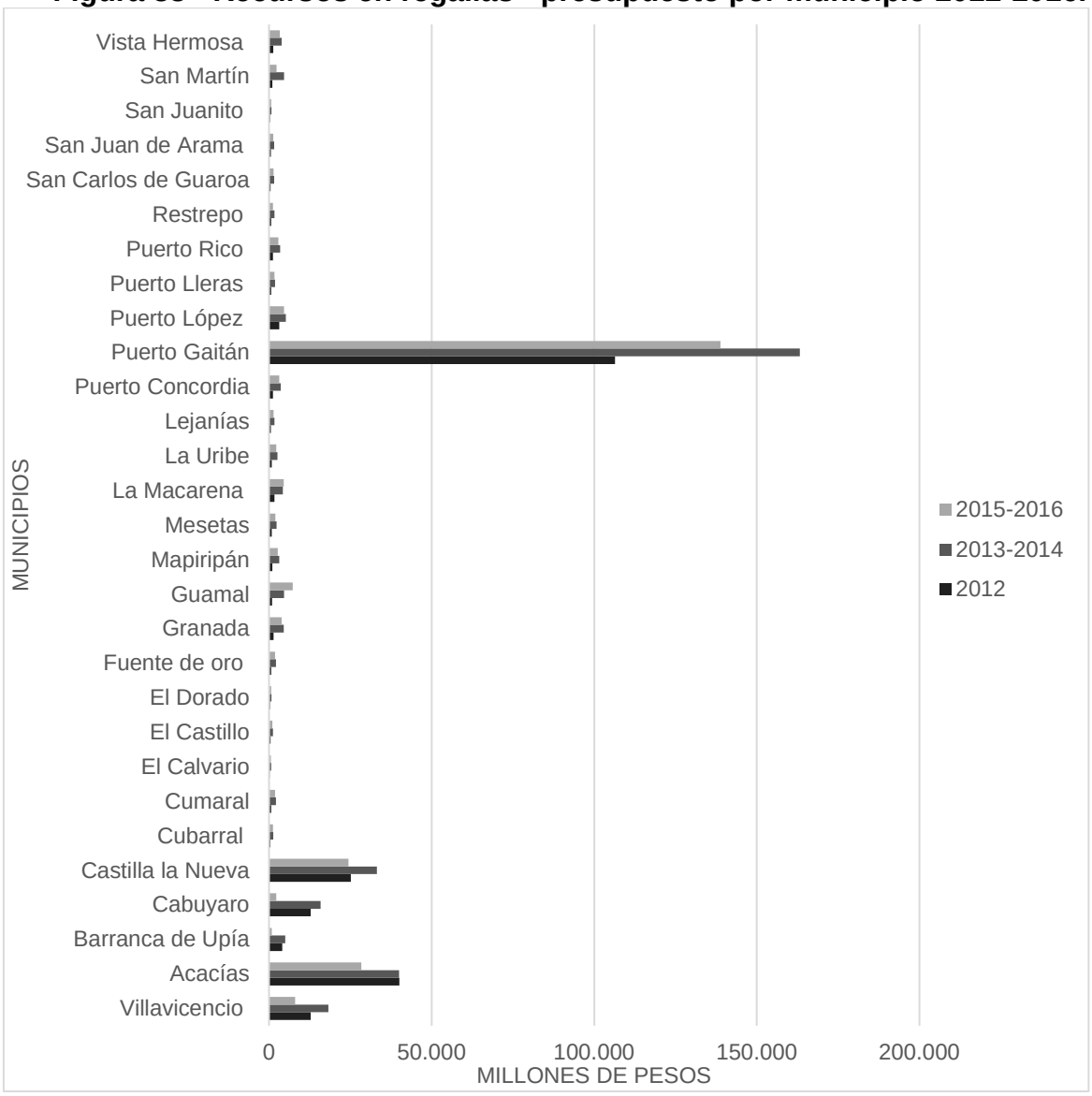
[64] Entre 2005 y 2006 se generó una situación de ingobernabilidad por la destitución consecutiva de alcaldes en Villavicencio, conocida como la "Crisis de los nueve alcaldes", comenzando por Germán Chaparro, destituido por irregularidades en contratación. Ver: http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-2094760

[65] A considerar en el capítulo "Agentes y dinámicas estructurantes de las nuevas formas económicas y espacialización del capitalismo"

implementación del SGR, sobre la disminución de los porcentajes para los departamentos productores y el debilitamiento de las finanzas públicas, este fue el monto mayor recibido por un departamento correspondiente a un 25% del total, le sigue Casanare con menos de la mitad de este monto, es decir, $303.190.525.457.

A nivel municipal, se refleja la inclusión de regalías en los presupuestos de más municipios. Antes de la operación del SGR se contaba con regalías en 11 de los 29 municipios del Meta (Figura 37), desde 2012 todos los municipios tienen alguna participación de regalías en sus presupuestos (Figura 38).

Figura 38 - Recursos en regalías - presupuesto por municipio 2012-2016.

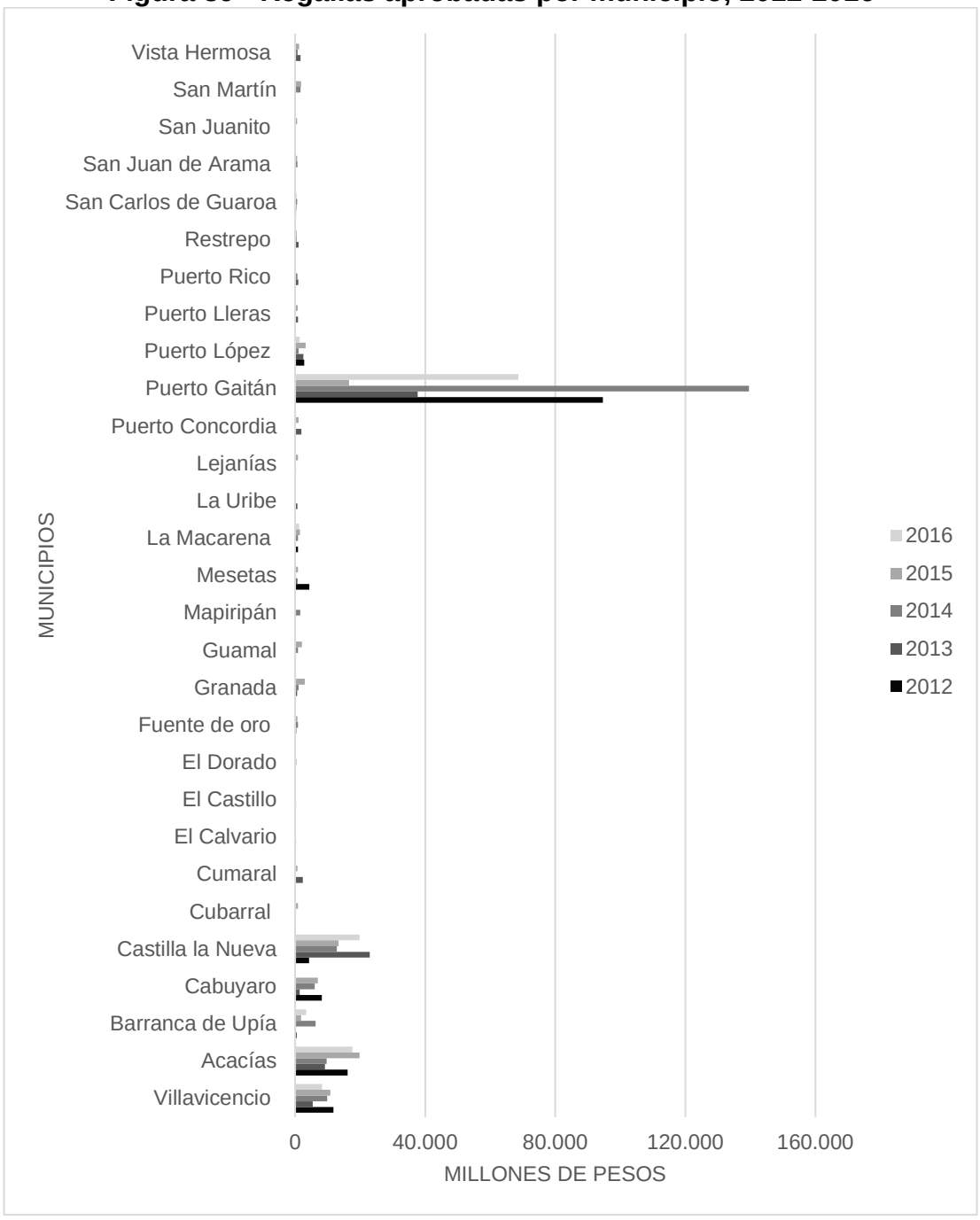


Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: (SGR - DNP, 2018)

En cuanto a los proyectos propuestos y aprobados para financiación con dinero de regalías, con el SGR se consiguió tener una mayor diversificación regional de los

proyectos y de las áreas de inversión (BOTERO OSPINA, HOFMAN QUINTERO, *et al.*, 2015). Sin embargo, como se ve a continuación, los municipios del Meta que han tenido más recursos aprobados para proyectos son los mismos productores.

Figura 39 - Regalías aprobadas por municipio, 2012-2016



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: (SGR - DNP, 2018)

A pesar de los intentos de “sembrar el petróleo”, es decir de diversificar los sectores de inversión, los departamentos de Casanare y Meta se distinguieron por

presentar el mayor número de proyectos en el sector de minas y energía. En el sector de vivienda el Meta tuvo el mayor número de proyectos (cuarenta y cinco), seguido de Nariño y Antioquia. En el sector agropecuario, la representatividad de los proyectos fue mínima.

Una de las principales críticas a la implementación de regalías desde el SGR, es que los recursos están siendo usados para complementar los ítems de que deben ser cubiertos por el SGP y no a “sectores que impulsen ni el crecimiento económico ni la dinamización de los PIB departamentales (Ibídem: 42). El Meta no escapa a esta tendencia, siendo que parte importante de los proyectos se destinan a los sectores de agua potable y saneamiento básico (79, el mayor entre los departamentos) educación (28 proyectos, por encima de la media), servicios sociales y salud (44, el mayor entre los departamentos, y por último, en el sector transporte (74, un poco encima de la media).

Por otro lado, se reconoce la inclusión de municipios de cuarta, quinta y sexta categoría, que antes no recibían regalías, así como la inclusión de departamentos no productores, sin que esto último haya significado un real equilibrio con los productores.

La implementación del SGR también generó algo de trastorno en los municipios al significar un mayor lapso de acceso a las regalías. Según lo reportado por la ACP (2014), el 90% de las alcaldías toman entre 2 y 12 meses para formular los proyectos a presentar ante el OCAD. El proyecto tarda en promedio entre 2 y 12 meses en ser aprobado por el OCAD. El proceso de formulación y aprobación del proyecto dura entre 8 meses y 2 años (el 50% de los encuestados aseguraron que todo el proceso dura entre 1 y 2 años).

Los mecanismos propuestos por la SGR pretendían resolver los problemas de corrupción en los entes territoriales, así como la poca pertinencia y sostenibilidad de los proyectos en los que se invertían los recursos, y de los cuales se desprendían numerosos casos de grandes construcciones abandonadas o sin terminar, conocidas como “elefantes blancos” en las áreas productoras (DEVIA ACOSTA, 2011). Obligó a los entes territoriales a desarrollar habilidades de planeamiento, en la elaboración de proyectos y en la entrega de información para los entes de control sobre la ejecución de los proyectos, principalmente por la creación de un Sistema de Monitoreo Seguimiento, Control y Evaluación (SMSCE) administrado por el DNP.

El control de DNP incluye la realización de observaciones a los proyectos en planeamiento, ejecución y contratación, así como la suspensión preventiva de giros a

los entes territoriales y ejecutoras, que principalmente se realizan por no reportar la información en los tiempos o bajo los parámetros exigidos (ACOSTA, 2015). Así, en 2015, se reportó medida de suspensión de giros a algunos municipios y empresas de 24 de los 32 departamentos de Colombia. En el Meta fueron sancionados los municipios de Cumaral y Villavicencio, y en Casanare los municipios de Maní, Sácama y Empresas Públicas de Chámeza, los demás departamentos y municipios de la Orinoquia no reportaban sanciones (SISTEMA DE MONITOREO, SEGUIMIENTO, CONTROL Y EVALUACIÓN , 2016).

Antes de la implementación del SGR predominaban las denuncias sobre corrupción y malversación de fondos en las regiones productoras a pesar de los controles ejercidos para la autorización del uso de regalías. Según Acosta, las denuncias por corrupción estaban en un promedio mayor de 8.000, mientras que bajo el nuevo sistema se redujo a 224 casos (ACOSTA, 2015).

Del anterior esquema se criticaba que los únicos beneficiarios eran las mismas entidades territoriales productoras, así como la alta concentración de ingresos por parte de las mismas, la inexistencia de mecanismos de ahorro y la carencia de un desarrollo económico tangible en las regiones beneficiadas (AMAYA GARCÍA, 2010). Aun así, con este cambio, se reconocen disputas en las cuales aparecen nuevos agentes y actores en el panorama local y regional, sea por la posesión de la tierra como por las regalías. La injerencia de la política electoral y la cooptación de instituciones públicas locales y departamentales en relación con destinación de recursos y proyectos[66] se cree superada debido a la implementación del triángulo del buen gobierno, que en realidad se tradujo en una centralización de las decisiones sobre regalías en un contexto de descentralización político administrativa que venía andando desde la Constitución de 1991.

Una situación que marcó una diferencia en el ritmo de la actividad petrolera y de sus efectos en la región, fue la caída del precio mundial del petróleo a finales del año 2014, situación que fue observada de forma directa en trabajo de campo. Si bien se mantuvieron las cifras de producción, hubo una afectación a la investigación y exploración de nuevos campos. Varias empresas disminuyeron su planta de personal y contrataciones:

[66] A considerar en el capítulo “Agentes y dinámicas estructurantes de las nuevas formas económicas y espacialización del capitalismo”

> Si vas a las entidades territoriales como tal, ya te das cuenta como del impacto que ha tenido, todas las industrias, todas las empresas que están aquí, están sacando un porcentaje altísimo de personal, toda la dinámica de los contratos que tenían cada una de las empresas vinculando prestación de servicios o demandando productos pues obviamente ya se vio totalmente perjudicada, pues obviamente eso está pasando en todo el país. (Funcionario público regional, originario. Entrevista en Villavicencio, Enero de 2015)

También se vio comprometido el presupuesto de los entes territoriales, al ser tasadas las regalías como porcentaje del precio del barrio de petróleo, disminuyó el valor de estas.

> Se tenía estimado el escenario pesimista como en 70 dólares más o menos y ahorita ya bajamos la barrera de los 50, entonces obviamente va a ver un desbalanceo en los presupuestos que están hechos en cada una de las entidades territoriales, un problema complicado, parece que va a durar como que un par de años o varios años, y más obviamente en esta entidad donde nosotros tenemos el tema social porque pues obviamente de acá es que saca el petróleo, no es lo mismo si tú ves a una región que no es productora y que le llegan regalías de acuerdo al nuevo Sistema General de Regalías, ellos no tienen ningún problema social porque allá no lo están explotando pero nosotros pues obviamente en nuestro territorio si lo vemos, si lo sentimos y obviamente la problemática es totalmente diferente, allá simplemente pues obviamente las entidades no tienen este problema, el único problema es que le van a llegar menos recursos , aquí es que vamos a tener menos recursos y más problemas, o sea vamos a tener menos recursos para cada una de las soluciones, no es fácil el problema. (Funcionario público regional, originario. Entrevista en Villavicencio, Enero de 2015)

El problema social al que se hace referencia en este testimonio tiene que ver con la cantidad de personas que estaban siendo empleadas en labores directa e indirectamente asociadas a la actividad petrolera, que quedaron cesantes, la disminución de los altos salarios en áreas de producción, así como los servicios que dejaron de ser usados, principalmente de hotelería, de los cuales no se tiene un balance oficial. Según artículo de la Revista Dinero, en Puerto Gaitán hubo un “éxodo” de entre 10.000 y 15.000 personas en 2015[67], 75 empresas cancelaron su registro mercantil y las solicitudes de licencia de construcción disminuyeron a una sexta parte entre 2014 y 2015 (REVISTA DINERO, 2015).

En general, el dinero de las regalías significó presupuestos altos e inversiones para parte de los municipios, en especial para los productores: Puerto Gaitán, Acacías, Castilla la Nueva, Cabuyaro, Barranca de Upia y Guamal. Aun así algunos de los entrevistados recuerdan la situación jerárquica de estos municipios, resaltando la preeminencia de Villavicencio.

> A pesar de que Villavicencio no recibió muchísimo con regalías, porque tenía muy poquito en el tema, si tu miras el presupuesto de Villavicencio siempre

[67] Según proyección DANE la población total de Puerto Gaitán se calculaba en 18.556 y la población urbana en 7705 personas. Valga recordar que las proyecciones se basan en el censo 2005, cuando aún no comenzaba el auge petrolero en el municipio.

> fueron bastantes (sic) en comparación con los municipios de la zona, Acacias, Castilla y Puerto Gaitán. Pero sí concentró la actividad de empresa muchas empresas de Bogotá y del resto del país colocaron sus sedes allá o sea, fueron múltiples factores los que ayudaron a que el Meta creciera tanto (Funcionarios públicos, regionales, reciente y originario (1 y 2). Entrevista en Castilla la Nueva, Abril de 2016)

En este capítulo quisimos reflejar el proceso de integración a la dinámica del capital a través de la actividad agropecuaria durante el siglo XX y al avance de la reprimarización y de la producción de *commodities*, que han marcado el final del siglo XX e inicios del XXI. Además de tratarse de una aproximación a la historia regional, se establecen los principales elementos para entender la formación socioespacial regional y de cómo estas se ha insertado en la nación.

La aproximación a algunas cuestiones de la geografía de la energía, en particular de la producción y el consumo, nos han permitido entender las particularidades regionales y las nuevas características de la articulación de la región al mercado nacional y al mercado global. No en vano, la demanda de biocombustibles y de petróleo han jalonado la política energética, las condiciones de entrada de los agentes extractores en América Latina, en Colombia y le han imprimido una dinámica diferencial a la Orinoquia, en particular al departamento del Meta.

Hemos decidido, para completar la triada de cuestiones sobre la geografía de la energía, abordar las cuestiones sobre el transporte en el capítulo sobre Red urbana, particularmente en el análisis de fijos y flujos, que, consideramos, permitirá entender con mayor profundidad las relaciones que van tejiendo la red urbana y las relaciones intra e interregionales.

En el siguiente capítulo, nos acercamos al proceso de urbanización de las ciudades de Villavicencio y de la red urbana regional, enmarcadas en el departamento del Meta, con el fin de entender el proceso de producción urbana y sus particularidades en la región.

4 EL PROCESO DE URBANIZACIÓN DE VILLAVICENCIO Y CIUDADES DE LA RED URBANA DEL META.

En este capítulo se desarrolla un análisis sobre el proceso de urbanización de la ciudad de Villavicencio y de las ciudades con las cuales se relaciona en el departamento del Meta. Se opta por hacer una lectura de la relación entre forma, función, estructura y proceso, en la cual median hechos históricos, posición geográfica de la ciudad, jerarquía y posición frente a su red urbano regional y funciones de la ciudad (AMORIM FILHO, 2005).

Se realizó una línea de tiempo con el fin evidenciar los hitos políticos, económicos y demográficos de importancia en el espacio de la ciudad y su red. A partir de ahí distinguimos los ejes inductores de la urbanización, estableciendo una periodización, resultado de un análisis general del par forma/contenido de la ciudad en diferentes momentos, y así denotar los principales cambios en el proceso de urbanización de la ciudad.

El análisis se divide en cuatro partes. En la primera se relatan de forma breve los antecedentes históricos de los municipios del departamento[68], para contextualizar al lector en los hechos y procesos que dan forma a la ciudad actual.

En un segundo momento se realiza una lectura de la dinámica demográfica de la ciudad de Villavicencio a partir estadísticas oficiales y de información extraída de documentos oficiales, que permiten explorar elementos de la morfología social y poblamiento urbano.

En la tercera parte del este capítulo se realiza una lectura de los principales cambios en la forma y contenido de la ciudad, con la premisa de que la forma corresponde a la apariencia física y materialidad de la ciudad (SANTOS, 1985). Autores como Lefebvre (1983), Vilagrasa (1991), Moudon (1997) y Whitacker y Miyazaki (2012) coinciden en la necesidad de entender la forma como un elemento constitutivo de lo urbano y no lo urbano mismo. La lectura de la forma y la estructura se relacionan con las funciones de las ciudades y sus contenidos, en términos de

[68] Nos centramos en el análisis de las ciudades ce Villavicencio, Acacías, Granada, Puerto López, San Martín, Cumaral, Restrepo y Castilla La Nueva. Las seis primeras se encuentran en los primeros lugares de la jerarquía urbana departamental, como se verá adelante. Incluimos Restrepo por su vecindad con Villavicencio y Castilla la Nueva por tratarse de un caso especial de ciudad petrolera. En algunos momentos hacemos referencia también al caso de Puerto Gaitán.

infraestructura, servicios, instituciones y agentes que interactúan en la construcción de la ciudad.

Los insumos de información son variados, desde fuentes bibliográficas, documentos oficiales representados en los diagnósticos base para la elaboración de los Planes de Ordenamiento Territorial y fuentes orales, además de los mencionados en la introducción.

4.1 Antecedentes históricos de la ciudad de Villavicencio: elementos para su periodización en relación a su red urbana.

Traemos aquí los principales eventos que forman parte del proceso de producción de la ciudad como de constitución de los municipios y ciudades que irán a conformar parte de la red urbana regional. Optamos por reconocer los principales ejes inductores de la urbanización en la lógica de producción de la ciudad, caracterizando diferencias en las formas de producción, en la integración al modo de producción capitalista y la forma en que la población se incluye en este proceso. Algunos de estos ejes se superponen en el tiempo y se presentan cambios de ritmo, periodos de estabilidad y aceleramiento en los cambios en el proceso de urbanización.

- **La fundación y el papel de las misiones.**

El Distrito Parroquial de Villavicencio fue oficializado por medio de la Ordenanza 106 del 21 de octubre de 1850, sobre el poblado conocido como Gramalote que ya había sido fundado el 06 de abril de 1840[69]. La figura del Distrito parroquial equivale a la del actual municipio. Se le dio el nombre de Villavicencio en homenaje al prócer de la independencia don Antonio Villavicencio y Verástegui (ESPINEL RIVEROS, 2000).

Como ya se había mencionado[70], son diferentes los modelos de ocupación española, establecidos por jesuitas, dominicos y franciscanos, quienes dividieron el territorio en grandes hatos ganaderos, entre los cuales se encontraba la Hacienda Apiay, en la cabecera del río Guatiquía. Estos dejaron su impronta en la forma de

[69] Hasta la década de 1990 se mantuvo la discusión sobre la validez de ambas fechas para conmemorar el aniversario de fundación del municipio. Una comisión de la Academia Colombiana de Historia emitió concepto al respecto validando la primera opción, 1950, pues fue en este entonces cuando se erigió la ciudad a través de la usanza española, con acta ceremonial, trazado urbano y reparto de tierras (ESPINEL RIVEROS, 2000)

[70] Ver en introducción “Espacio y delimitación de la investigación”

organización del territorio y de constitución de caseríos en los Llanos orientales. A final del siglo XVIII, en 1797, Nicolás Berani compró la Hacienda, que correspondería al área donde actualmente se ubica la ciudad por $4200, la cual se denominó Hacienda de Apiay, cuya herencia generó una batalla legal que duró hasta el s. XX (RAUSCH, 2011).

Gramalote era un lugar de paso, ubicado en el cruce de caminos. Un lugar de descanso en el traslado de ganado al mercado de Bogotá, que principalmente provenía de los Llanos de San Martín. A pesar de que en 1890 un incendio destruyó la aldea fue posible su recuperación paulatina. La presencia de los padres Monfortianos desde 1904 y de los Lasallistas desde 1921 en Villavicencio, marcó un hito en el surgimiento de la ciudad como en la vida cotidiana de sus pobladores (ESPINEL RIVEROS, 2000, 2008) (RAUSCH, 2011). Según lo relata la historiadora Jane Rausch (2011), los Montfortianos dejaron varias obras, como el Colegio La Sabiduría, el Banco San José, el Teatro Verdún, la imprenta San José, varios talleres de encuadernación, carpintería y herrería, una biblioteca y la banda Musical Santa Cecilia. Esta “infraestructura” hace que en 1909 Villavicencio sea declarada capital del territorio del Meta.

En 1856 se había dado inicio a la navegación internacional por el río Meta hacia Venezuela, pasando por las poblaciones de Orocué hasta Cabuyaro. En 1935 se reconoce a Puerto López, al oriente de Villavicencio, como población y puerto fluvial del río Metica. De paso se abre una trocha entre Villavicencio y Puerto López para comunicar con este puerto. Se nombró así en honor al, por ese entonces, presidente Alfonso López Pumarejo, de quien se conoció su mandato como la “Revolución en marcha” y quien se vinculó a la región mediante la compra de la Hacienda Potosí.

Fue el expresidente López quien propuso y concluyó, en 1936, la construcción de una vía carreteable que comunicaría al Meta con Bogotá, la cual tenía como fin la mejora en las condiciones de desplazamiento de viajeros, como de comercio de productos agrícolas. El transporte por esta vía hizo mermar de forma paulatina el transporte a lomo de mula y el arreo de ganado por el Cañón del Rio Negro hasta desparecer (ESPINEL RIVEROS, 2008). Al final de esta década se abrió una trocha a Restrepo y Cumaral debido a la importancia de las Salinas de Upín para la ceba de ganado.

Ya en 1940 se constituía en la población más importante de los Llanos Orientales (RAUSCH, 2011). El número de establecimientos comerciales había

crecido rápidamente: ocho empresas de buses, veintinueve almacenes, noventa y tres tiendas de grano y comestibles, carnicerías, seis droguerías, once cafés treinta y cinco hoteles y pensiones, entre otros (Diéres Montplasir *apud* ESPINEL RIVERA, 1977), así como el número de construcciones, entre los que se cuentan el Teatro Cóndor, el Banco de Bogotá, el Hotel Meta, el Edificio Nacional (Dirección de Aduanas e Impuestos Nacionales), varios edificios con el nombre de los propietarios, edificios en cemento y una amplia oferta de terrenos para urbanizar en los barrios Santa Inés, Villa Julia, El Emporio, La Grama, El Triunfo y Barzal (Diéres Montplasir, 1942 *apud*. ESPINEL RIVEROS, 2008), así como se abrió la fábrica de cerveza Bavaria. Así la malla urbana de Villavicencio comenzó a traspasar los límites de su centro fundacional.

- **El cultivo del arroz**

La actividad arrocera tuvo un papel importante en el crecimiento de Villavicencio y Acacías, la cual dejó una huella física con la construcción de molinos, secadoras y bodegas a final de la década de 1940[71] y principios de 1950. Esta infraestructura se ubicaba en los caminos que conducían de la ciudad de Villavicencio a áreas rurales y a los municipios de Puerto López y Acacías. En torno a esta infraestructura comienzan a ubicarse algunos trabajadores (BUSTOS RODRÍGUEZ, CASTRO BERNAL e IBÁÑEZ ALMEIDA, 1986), generando unos ejes de expansión de la ciudad.

En esta misma época fue construido el Aeropuerto Vanguardia en Villavicencio, inaugurado en 1949. Desde allí se conectaban las diferentes ciudades y pueblos de la Orinoquia y la Amazonia, pues por la casi inexistencia de vías terrestres, que se limitaba a trochas ganaderas[72], sus características hidrográficas y disposición a la inundación en buena parte del año, hicieron fundamental el transporte aéreo para las comunicaciones y la economía regional. Desde la década de 1950 varios municipios contaban con su propia pista para el aterrizaje de avionetas y de aviones DC3, en algunos casos. Además de ser importante para el abastecimiento de abarrotes y otros

[71] Ver en el capítulo anterior “La tradición ganadera y agropecuaria en la Orinoquia”, en especial el cuadro 11.

[72] Algunas excepciones son la apertura de una trocha por parte de la cauchera inglesa Rubber Company entre Villavicencio – San Martín (Meta) – Calamar (Guaviare) para la extracción de caucho entre las décadas de 1940 y 1950. También la Shell abrió trochas en las primeras fases de exploración hacia Granada en la década de 1930 y hacia Castilla en la segunda mitad de la década de 1940.

bienes, el transporte aéreo servía para el acceso a los hatos ganaderos y haciendas, así como para el transporte de insumos para las mismas (DEVIA ACOSTA, 2011).

- **La colonización inducida por “La violencia”**

Con el episodio conocido como “el Bogotazo” en 1948, derivado del asesinato del principal líder liberal y candidato a la presidencia Jorge Eliecer Gaitán, se dio inicio al periodo conocido como “La Violencia”. Consistió en el enfrentamiento entre miembros de los dos partidos políticos, conservadores y liberales, que significó una serie de retrocesos en términos de los avances logrados en materia rural. La guerra se tomó las áreas rurales y generó un fuerte desplazamiento de personas, principalmente liberales, hacia los Llanos Orientales[73]. San Carlos de Guaroa, El Castillo, Lejanías, Puerto Lleras, Puerto Rico, Mapiripán, La Macarena y Mesetas fueron conformados como caseríos en esa oleada colonizadora derivada de la violencia bipartidista y, posteriormente, fueron reconocidos como municipios (GOBERNACIÓN DEL META, 2013).

Otros municipios ya existentes como Cubarral, Acacías, Granada recibieron un alto flujo migratorio. La Uribe, ya fundado, fue incendiado y reubicado. Se plantaron las bases de un crecimiento diferenciado en la faja de piedemonte llanero con base en la inmigración andina, principalmente de cundinamarqueses, tolimenses, santandereanos y paisas.

Los conservadores ejercieron presión desde algunas áreas de piedemonte y, con ellos en el poder, hubo lugar a una gran represión hacia la región. Esto, dará origen a las denominadas “Guerrillas del Llano”, las cuales se mantuvieron en lucha hasta la amnistía acordada con el General Gustavo Rojas Pinilla en 1953. Los Llanos orientales han sido escenario de conflicto político y militar desde tiempo atrás.

En 1962 se fundaron la Séptima brigada y el “Aeródromo Nacional de Apiay”, después denominada Base Aérea Luis f. Gómez Niño” en Apiay (Villavicencio) con jurisdicción en todos los Llanos orientales. En la actualidad, la base es la segunda base aérea militar del país después de la de CATAM en Bogotá. Es también en la década de 1960 que surge la guerrilla de las FARC en Marquetalia, departamento del Tolima, desde donde marca su avance a Meta y Caquetá.

[73] Ver 1.5 “Factores estructurantes del territorio colombiano”

- **La economía subterránea del narcotráfico.**

El comienzo del cultivo de marihuana en la década de 1960 y de coca en la década de 1970, y el posterior desenvolvimiento de las diferentes fases del proceso productivo y comercial de la cocaína, permearon claramente las relaciones sociales, políticas y económicas urbano regionales, como la producción del espacio urbano.

Además de la demanda de áreas de cultivo para su expansión en el Ariari y sur del Meta, involucra dinámicas de una economía ilegal: apoyo en actores armados, elevación de los precios, prácticas de corrupción, lavado de dinero, afluencia de inmigrantes en busca de altos salarios, etc.[74]

> La época de la marihuana año 75 - 80 cuando aparece la marihuana, Villavicencio tenía una altísima población flotante, digamos yo pensaría que podría tener un 30% de población flotante, si, era gente como decíamos coloquialmente no desempacaba la maleta. (Académico local, tradicional. Entrevista en Villavicencio, Enero de 2015)

Como comentó Baquero Nariño, la economía de la coca significó para la ciudad en su primer periodo el mejoramiento de la infraestructura hotelera, de los sitios de esparcimiento público, e incluso de algunas vías de comunicación y vivienda en algunos sectores debido al lavado de dinero (BAQUERO NARIÑO, 1990). Esto se refleja en “barrios enteros con diseños para tierras frías, con calles estrechas sin belleza estética alguna” (Ibídem: 30), viviendas de lujo en áreas urbanas, que hoy no consiguen salir fácilmente a la venta por sus altos precios, y compra de tierras en áreas rurales y urbanas.

A principio de la década de 1980 llegaron a los Llanos orientales narcotraficantes y esmeralderos provenientes de Boyacá, quienes lavaron dinero con la compra de amplias extensiones de tierra. Con ellos llevaron sus grupos de “seguridad privada”, los “Masetos[75]” algunos pertenecientes a las Autodefensas del Magdalena Medio y crearon las “Autodefensas de San Martín”. Por supuesto estos grupos armados ilegales actuaron en el Departamento en las áreas rurales como urbanas (Rutas del conflicto, 2016).

---

[74] Relatados de forma sucinta en el aparte 1.5 “Factores estructurantes del territorio colombiano”

[75] MAS: organización criminal Muerte A Secuestradores, fue creada por los jefes del Cartel de Medellín a principios de los ochenta para perseguir a los secuestradores de Marta Nieves Ochoa, hermana de los capos Ochoa Vásquez. Aunque el Mas desapareció pocos meses después de su creación con la liberación de Marta Nieves, desde ese momento, en varias regiones del país los grupos paramilitares auspiciados por narcotraficantes fueron llamados 'Masetos'. Hacían presencia en Barrancabermeja, los Llanos Orientales y Putumayo (Rutas del conflicto, 2016)

Durante la década de 1980 el auge fue más notorio. El lavado de dinero permeó otras actividades como el entretenimiento y el comercio.

> En Villavicencio uno escuchaba la gente diciendo oiga tengo 3 kilos por ahí de la finita, y así lo escuchaba uno; yo viví en Villavicencio me crie allá y uno pasaba por los Centauros y todo el mundo ahí hablando de eso y era normal hacia parte de la cultura (…) mucha gente claro en medio de todo se fue involucrando porque la mano de obra las ganancias tan aterradoras que dejaba eso, pues terminaron involucrando los Llaneros en el tema. (Funcionario público, regional, originario. Entrevista en Castilla la Nueva, Abril de 2016)

La influencia del narcotráfico se ha prolongado durante varias décadas, principalmente en la adquisición de bienes inmobiliarios y en la construcción, elemento que se resalta en el periodo 2002 – 2010 por dos casos asociados a centros comerciales[76]: Llanocentro, construido con dinero del narcotraficante Daniel "El loco" Barrera y la construcción de Unicentro en terrenos de que le pertenecían a Marco Antonio Gil Garzón alias "El papero" y a Ramiro "Cuco" Vanoy, confeso paramilitar (NOTICIAS DE VILLAVICENCIO, 2013), (CORONELL, 2014).

- **La fase agroindustrial**

El departamento del Meta y la ciudad de Villavicencio no presentaron el importante desarrollo industrial que se vivió en otras entidades territoriales en las décadas de 1960 y 1970. El Meta reportó un bajo nivel de industrialización por su participación en el empleo manufacturero. Entre 1977 y 1980 fue del 6,1% y aumentó discretamente al 6,8% en 1985 (MARTÍNEZ SALAS, 1991).

La relación establecida entre industrialización y urbanización no es proporcional. Villavicencio tuvo un crecimiento urbano significativo entre las décadas de 1970 y finales de la de 1980 que no estuvo acompañado de un amplio crecimiento industrial, aunque fue la única ciudad de la Orinoquia con presencia de industria. Se trató de pequeñas empresas de máximo 10 empleados. Esta industria era de bienes de consumo final simple como madera y muebles, textiles y confecciones, productos de cuero, materiales no mecánicos (porcelana, loza y barro), alimentos y bebidas (Íbidem). Entre 1975 y 1985 se contabilizaron 311 establecimientos de alimentos y 313 de bebidas en Villavicencio (CORPES ORINOQUIA, s.f).

A mediados de la década de 1980 se contaban en Villavicencio 14 empresas de la industria molinera, tres empresas de concentrado y sales (Nutrillano Ltda.,

[76] *Shopping centers.*

Minerales del Llano, Ltda. y Llano sal), dos grandes empresas de Semillas y leguminosas (Semillano Ltda. y Granicol Ltda) y varias de alimentos, entre las más importantes: Procesadora Avícola Industrial, Fábrica de café Galerón, Gaseosas del Llano S.A. (Postobón), Panadería Olímpica Ltda., Cervecería Bavaria, entre otras. El restante de la industria constaba de algunos establecimientos de ornamentación, metal mecánica, carpintería y elaboración de muebles metálicos (BUSTOS RODRÍGUEZ, CASTRO BERNAL e IBÁÑEZ ALMEIDA, 1986).

La localización de estos establecimientos no tuvo algún tipo de planificación, estaban dispersos por la ciudad, el 68% en barrios centrales y residenciales como El Porvenir, el Barzal y San Benito (Ibídem.)

La ciudad continuó por el camino de la especialización agrícola. En la década de 1980 la agroindustria del arroz estaba en boga y en 1987 hubo un crecimiento del 100% en la producción de soja en el Departamento, llegando a ser el segundo del país.

El negocio del arroz generó un fenómeno de marginalidad urbana, por el crecimiento de campamentos y barrios lejanos del centro (el 32% de los establecimiento industriales según Bustos et.al.) que rodeaban su infraestructura, en donde se asentaron trabajadores del arroz: tractoristas y motoristas, principalmente, muchos de ellos temporales. De estos asentamientos se resaltan los que se encuentran en el borde de la vía a Puerto López por el área de Semillano y La Primavera. Éste, Montecarlo y la vía a Acacías se convirtieron se fortalecieron como ejes de expansión de la ciudad. Actualmente se encuentran bodegas y silos activos, y otros que aun en pie mantienen funciones complementarias.

- **La intensificación de la producción petrolera**

Como se explicó en el anterior capítulo, si bien la producción petrolera se hizo efectiva en el Meta desde la década de 1970 el Meta con los campos de Castilla y Chichimene, fue entre 1981 y 1993 que se consolidaron el CPF de las estaciones de Apiay y Zuria, la estación de bombeo, las plantas de gas y crudo en la vereda Apiay en Villavicencio. Por encontrarse distante del área urbana, su impacto en esta urbana no fue directo. Sin embargo, es significativa la afluencia de trabajadores del sector, provenientes de otras regiones, que se asientan en la ciudad. Áreas como Pompeya y La Balsa, situados en la vía a Puerto López, comienzan a crecer.

El impacto es mayor con el auge de Rubiales desde 2008, pues la mayoría de empresas se establecieron en Bogotá y en Villavicencio, desde donde prestan sus servicios[77]. Hay una fuerte afluencia de personas de otras regiones y variaciones en los servicios de hotelería, en el consumo y en la vivienda. Sectores contiguos al anillo vial empiezan a recibir varias empresas de servicios complementarios a la actividad petrolera y agroindustrial. Varios de los predios empiezan a funcionar como garajes de transporte pesado, áreas de venta y alquiler de maquinaria y vehículos para construcción y para labores relacionadas con estas actividades.

- **La via Bogotá a Villavicencio.**

Como lo menciona la historiadora Jane Rausch, a Villavicencio se le ha conocido como “El portal del Llano” porque desde allí se extienden los Llanos orientales o llanuras tropicales orientales (RAUSCH, 2011) que van desde Colombia a Venezuela.

A pesar de la corta distancia con Bogotá (actualmente 92 km), Villavicencio había sido un pueblo aislado del centro del país, debido a la necesidad de atravesar la cordillera oriental para llegar allí. La cordillera se ha constituido en una barrera física difícil de franquear, pues en su punto más alto alcanza los 5410 mts, más al norte en el departamento de Boyacá. Se trata de la cordillera más joven y ancha del sistema orográfico colombiano, que nace el suroccidente en el Macizo colombiano y llega al norte al departamento de la Guajira. Cuenta con una extensión aproximada de 1200 km de longitud y presenta una actividad geológica constante, considerándose un desafío en términos de ingeniería para generar una conexión vial. Es necesario entonces pasar de los 2.600 msnm de Bogotá, subir la cordillera a 3249 msnm aproximadamente, y luego descender a los 460 msnm en que se encuentra Villavicencio. En términos del espacio relativo, el trayecto Bogotá – Villavicencio es una muestra de complejidad en términos de distancia, tiempo y condiciones topográficas que le hace una vía especial en el complejo vial nacional.

La apertura de la vía Bogotá – Villavicencio en 1936, impulsada por Alfonso López Pumarejo, respondía a la “visión del potencial agrícola y pecuario de la región”. Se realizó la ampliación del carreteable que iba de Bogotá a Cáqueza (Cundinamarca), el cual generó un impacto importante en la región de la Orinoquia al

[77] Como se explica en el último testimonio del anterior capítulo.

favorecer el flujo migratorio de los pueblos del oriente de Cundinamarca hacia Villavicencio y otros asentamientos como Restrepo, Cumaral, Acacías, Guamal y San Martín, triplicando la población en una década ((BENJUMEA YEPES, s.a.).

También permitió la intensificación del comercio entre Bogotá y Villavicencio, sobre todo del mercado ganadero proveniente de hatos de Arauca, Casanare, Villavicencio, Cumaral y Puerto López, complementándose con el transporte fluvial y el paso del ganado por trochas. Como ya fue mencionado, significó la entrada de propuestas de carácter industrial, comercial y de servicios, como la fábrica de cervezas Bavaria, la Industria de Licores del Meta, entre otros. A finales de la década de 1940 el viaje entre Bogotá y Villavicencio tomaba entre 10 y 12 horas. Con el tiempo, fueron haciéndose mejoras en la vía, como el Túnel de Quebrada Blanca que se inauguró en 1975.

Otro eje vial primario es el tramo de la Marginal del Llano que comunica por la parte baja de piedemonte a los departamentos de Arauca, Casanare y Meta, uniendo las ciudades de Arauca, Yopal, Aguazul, Tauramena, Monterrey, Villanueva y Villavicencio. La vía había sido proyectada desde 1963, como un acuerdo de integración internacional entre Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia y Venezuela y fue aprobada con la Ley 9 de 1975, pero no se ejecutó por falta de recursos. Solo se completó su pavimentación en el periodo 1996-1998 con apoyo de la empresa petrolera, para favorecer la extracción en el corredor petrolero de Casanare y Meta (DEVIA ACOSTA, 2011).

El mejoramiento de la conexión vial entre el centro del país y la Orinoquia ha sido una constante preocupación. La nueva vía al Llano era un proyecto presente en las discusiones sobre el planeamiento regional desde mucho antes de construirla, sobre esta se afirmaba: “En este caso no es simplemente cuestión de una autopista que una los dos núcleos de población mencionados, sino de una revolución demográfica de enorme impacto” (EL ESPECTADOR, 1988), al plantear la situación de crecimiento de Bogotá y la necesidad de una válvula de escape para la población hacia el Llano, “manteniendo su vocación agrícola”

En 1992 el entonces presidente César Gaviria anunció la construcción de la nueva vía al Llano usando el sistema de concesión: "con 96 km de longitud, altas especificaciones técnicas, tres nuevos túneles, una variante y 52 puentes, obras que acortan el viaje a 90 minutos, reduciendo los costos de operación vehicular hasta en 60% para todo el recorrido" (IGAC, 2004, p. 141). Su construcción terminó en 1998.

La nueva vía suponía unas ventajas en términos reducción del tiempo de recorrido y costos, sin embargo, estos cálculos fueron exagerados. El alto costo de los cuatro peajes no permitió tal baja de costos, por el contrario, la vía es una de las de tránsito más costoso en la nación. En cuanto al tiempo en el mejor de los casos se recorría en 3 horas, ya que anteriormente se hacía en un promedio de 4 a 5 horas, si no había inconvenientes, como caída de piedra y derrumbes que inhabilitaban la vía por horas y días, e incluso por enfrentamientos o tomas de la guerrilla de las FARC en algunos tramos de la vía.

Además de los tres nuevos túneles, Argelino Durán Quintero (Boquerón), Bijagual y Misael Pastrana Borrero (Buenavista), se construyeron 4 túneles falsos, en áreas con alto riesgo de deslizamiento y 50 puentes vehiculares (viaductos).

La nueva vía al Llano implicó un mayor flujo de comercio, de turismo de fin de semana y un flujo mayor de visitantes. Villavicencio se afianzó como un atractivo de descanso para las familias bogotanas. Este es uno de los factores por los que se presentó un incremento del crecimiento urbano, en particular de comercio, turismo y del sector inmobiliario, pues se abrió aún más la oferta de vivienda campestre y segunda residencia a la población del centro del país[78]

Se abre una nueva fase de esta vía con la proyección de una doble calzada, la cual generó grandes expectativas con respecto al sostenimiento del crecimiento económico regional. Se planteaba desde la década de 1980 como una obra de infraestructura que, junto a la construcción de un aeropuerto internacional alterno al de Bogotá, viabilizaría la integración y el crecimiento económico de las dos regiones, Sabana y Orinoquia, y del país con el mercado internacional (EL TIEMPO, 1988). Se buscaba que la vía Bogotá – Villavicencio fuera rediseñada para ocupar 70 km, recortando aproximadamente una hora de recorrido y se confiaba en que su costo no fuera tan alto en comparación a otras obras en el país. Igual con el aeropuerto que se supone tendría menor valor y dificultades de construcción que la construcción de un segundo aeropuerto internacional en Bogotá (MORENO REYES, 1987).

En 2001 la empresa Coviandes firmó un otrosí para la construcción de la doble calzada en el tramo 2 Tablón - Chirajara[79], un tramo de 30 km de vía. Se preveía las

[78] En el siguiente capítulo se incluye un aparte sobre oferta inmobiliaria.
[79] La vía se divide en tres tramos Bogotá – El tablón, El Tablón - Chirajara y Chirajara – Villavicencio.

obras fueran entregadas en Diciembre de 2017, aunque buena parte del tramo está en funcionamiento y totaliza 86km de vía[80].

- **La intensificación del comercio y el consumo.**

La actividad comercial ha sido importante desde los orígenes de la ciudad de Villavicencio. Sin embargo, algunos hitos han generado transformaciones urbanas importantes, como la aparición de los primeros “centros comerciales”. El primero fue Villacentro, inaugurado en 1982, el cual funcionaba como una galería abierta, que se consolidó en 2001 por la construcción de la Av.40, lo que significó la intensificación de la actividad comercial. Luego aparecieron en el centro de la ciudad Los Centauros y Marandúa, centros comerciales en forma de pasaje, articulados al pasaje cultural de Los Centauros, lugar de eventos públicos, principalmente de presentaciones de música tradicional de llano.

En el año 2000 se inició la construcción de Unicentro Villavicencio[81] junto al caño Maizaro. El caño Maizaro había sido reconocido como un lugar de asentamiento informal y de alto riesgo por desbordamiento, que en ese entonces fue desalojado por intervención de actores armados ilegales (paramilitares) quienes forzaron la compra del predio.

Figura 40 - Centro comerciales en Villavicencio. Llanocentro y Unicentro

Fotografías: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Enero de 2015
a) Llanocentro, Av. 40 b) Unicentro, Av. 40

[80] Sobre las características de la construcción de la doble calzada se comenta en el siguiente capítulo.
[81] Unicentro es una franquicia de centros comerciales, construidos por Pedro Gómez y Cia., el primero fue inaugurado en 1976 en Bogotá. Actualmente, tiene presencia en Medellín, Cali, Pasto, Pereira, Cúcuta y Armenia. Recientemente cuenta también con sede en Neiva, Valledupar, Yopal y Girardot.

Se trataba de un modelo de centro comercial cerrado, de varios pisos, con escaleras eléctricas y presencia de grandes marcas nacionales. Fue construido en la intersección entre la Vía a Puerto López y la naciente Avenida 40, en la cual se impulsó un cambio urbano

> (…) empieza la construcción de Unicentro, por supuesto, cambia el entorno, ellos mismos tuvieron que desarrollar unos andenes, que eso no lo hacia la empresa privada antes, entonces empiezan a hacerse los famosos, a exigirse los famosos Planes de Implantación, entonces tienen que ceder el triángulo que hay sobre el puente, sobre el puente circunvalar que hay ahí, no, eso es un anillo, el anillo vial que hay ahí en Maizaro (Funcionaria privada, regional, originaria. Entrevista en Villavicencio, Abril de 2016).

El constructor realizó gestiones en asocio con las administraciones departamental y local para hacer una inversión en un área peatonal en el separador de la vía y una cicloruta. Este emprendimiento fue acompañado de la construcción de otros predios, como la Cámara de Comercio y oficinas de Ecopetrol. Más adelante en 2006 se inició la construcción del Centro Comercial Sabana en donde se instaló el primer Almacén Éxito[82] de Villavicencio. Posteriormente, en 2013 se realizó allí mismo una ampliación para constituir el Centro Comercial Viva Villavicencio, que además de las grandes marcas nacionales tuvo tres “anclas”: El Éxito, una tienda por almacenes internacional (Ripleys) y una oferta de cinemas. Junto al ahora Centro Comercial Viva se encuentra Home Center, almacén filial de Sodimac[83] (Chile) especializado en comercio de construcción, ferretería y mejoramiento del hogar.

También sobre la Avenida 40 y de lado del tradicional Villacentro, se construyó entre 2010 y 2012 el Centro Comercial Llanocentro, que funciona como complejo empresarial, en el cual se ubican oficinas de la Contraloría General de la Nación, el Fondo Nacional del Ahorro, el almacén Metro Cencosud (antiguo Carrefour), entre otros y una torre en la cual funciona el Hotel GHL, donde se encuentra un helipuerto. La construcción de este centro comercial tuvo varios tropiezos, el primero, ya mencionado, es que uno de los propietarios era un reconocido paramilitar y narcotraficante (CORONELL, 2014), (NOTICIAS DE VILLAVICENCIO, 2013), el

[82] Pertenece al Grupo Éxito, que en la actualidad es una multilatina líder del Retail (comercio a detal en supermercados) con presencia en Colombia, Brasil, Uruguay y Argentina. Es filial del grupo Casino (Francia). Su estrategia en Villavicencio fue la de comprar supermercados ya existentes como Óptimo y Almacenes Ley y ampliarlos. Además usaron la estrategia de establecer pequeños mercados, Éxito vecino y Éxito express, en áreas de crecimiento inmobiliario.

[83] Pertenece al holding de Falabella, con presencia en Chile, Perú, Colombia, Argentina, Paraguay y Brasil.

segundo que la autoridad le entregó una licencia de construcción siendo que técnicamente la construcción de la torre afectaba la visibilidad de la pista del aeropuerto Vanguardia a los pilotos.

Cuadro 13 - Hitos históricos del proceso de urbanización

AÑO	EVENTOS	CATEGORÍA
1544	Fundación de Pauto y Támara (Casanare)	Histórico Fundación.
1551	Fundación de y La Sal (Casanare) Pueblos doctrineros	Histórico Fundación.
1555	Fundación de "San Juan de los Llanos" en riberas del río Ariari junto a oro de aluvión (mismo lugar de San Juan de Arama)	Histórico Fundación.
1588	Fundación de Santiago de las Atalayas (primera ciudad española en Casanare, junto al río Cusiana), declarada capital de la Provincia de los Llanos en 1620	Histórico Fundación.
1622	Campaña evangelizadora para los indígenas del Llano	
1641	Fundación de San Martin.	Histórico Fundación.
1797	Nicolás Berani compra por $4200 la Hacienda de Apiay. Herencia de batalla legal que llegó hasta s. XX, corresponde aproximadamente a la localización de Villavicencio	Histórico Fundación.
1840	Pueblo de Gramalote entre ríos Guatiquía y Negro. Antecede a Villavicencio.	Histórico
1840	Existe camino de herradura. Sitio de paso obligado para comerciantes y ganaderos que transportaban entre la zona andina cundiboyacense y los Llanos orientales.	Vías y comunicación
1850	21 de Octubre, fundación oficial del Distrito Parroquial de Villavicencio dentro del Cantón de San Martín	Histórico Fundación.
Fin siglo XIX	Hacienda Apiay: producción de caña panelera, quina, café y cacao. Se había subdividido en: El Cairo, Vanguardia, El Buque, Apiay, La Esperanza y otras. Caballo como principal medio de locomoción terrestre.	
1907	Inicia la construcción de la primera penitenciaría nacional en Acacías.	Histórico Fundación
1915	Fundación de Yopal por colonos boyacenses y santandereanos.	Histórico Fundación
1920	Fundación de Acacías	Histórico Fundación
1920-1929	Villavicencio lugar de descanso y de ceba de ganado sanmartinero y casanareño.	
1920-1989	Transición y consolidación de modelo agroindustrial, excedente se vierte en parte mínima a la ciudad	Modelo agrícola al agroindustrial
Década de 1930	Llegada del transporte aéreo. Mandatarios empiezan a llegar a las regiones (Visita de López a Villavicencio, San Martín, Arauca, Orocué y Puerto Carreño)	Vías y comunicación
1936	Termina la construcción de camino carreteable Bogotá - Villavicencio (impulsada por el presidente Alfonso López Pumarejo)	Vías y comunicación

AÑO	EVENTOS	CATEGORÍA
1936-1937	Apertura de la trocha Villavicencio - Puerto López.	Vías y comunicación
1937	Fundación de Puerto López, puerto del Río Meta	
final 30s	Apertura de la Vía a Restrepo y Cumaral (facilitado por importancia de salinas de Upín)	Vías y comunicación
1946	Apertura de la fábrica de cervecería Bavaria en Villavicencio.	Industria
1949	Inauguración del Aeropuerto Vanguardia en Villavicencio	Vías y comunicación
Décadas de 1940-1950	Rubber (cauchera norteamericana) y Shell (petrolera inglesa) abrieron carreteable a San Martin. Rubber construye Villavicencio - San Martín - Calamar (capital de Vaupés) a cambio de explotación monopólica del caucho. Esto da paso a la colonización del Ariari	Vías y comunicación
1950 - 1975	Colonización del Meta: consecuencia de "La Violencia", proceso de urbanización. Provenientes de Cundinamarca y Tolima.	Colonización
Década de 1950	Acacías y Villavicencio se especializan en la función de bodega y pila de arroz. Villavicencio cuenta con cuadro molinos y secadoras eléctricas.	Agroindustria - urbano
Década de 1960	Comienza dinámica de crecimiento diferenciado de la faja de piedemonte llanero, con base en inmigración andina (cundinamarquesa y paisa)	Colonización
Década de 1960	Creación de nuevos municipios por segregación: Cubarral en 1960, Puerto Lleras en 1965 segregado de San Martín, San Juan de Arama en 1966 segregado de Granada y, Vista Hermosa en 1969 segregado de San Juan de Arama.	Histórico Fundación
1975	Entrada del narcotráfico: Cultivos de marihuana, posteriormente de coca. Narcotraficantes en la región (producción de coca, compra de tierras, viviendas de lujo en áreas urbanas) “Explosión social”.	Narcotráfico - transformación urbana
Década de 1980	Economía de la coca: se triplica el flujo demográfico a zonas adyacentes a la Reserva de La Macarena y se presenta un auge de comercio. Eje Villavicencio - Granada- - San José Del Guaviare - Vistahermosa –Villavicencio.	Morfología social Narcotráfico
1978-1989	Economía subterránea de la coca En Villavicencio: Mejoró infraestructura hotelera, sitios de esparcimiento público (restaurantes, discotecas, hosterías, instalaciones eléctricas, comunicación, vivienda	Narcotráfico - transformación urbana
1987 - 1988	Crecimiento en 100% en la producción de soya. Se calcula que llegaría a ser la segunda producción en el país (30.000 has)	Agroindustria - transformación urbana
Década de 1980	Creciente negocio del arroz genera marginalidad urbana. Ciudades en torno a producción arrocera son campamentos. Composición demográfica de barrios populares es de trabajadores del arroz (tractoristas, motoristas) y en zonas subnormales su mano de obra.	Morfología social

AÑO	EVENTOS	CATEGORÍA
Década de 1980	Primer “centro comercial” en Villavicencio: Villacentro, funciona como galería abierta.	Comercio – transformación urbana
Década de 1990	Inauguración de Los Centauros y Marandúa, centros comerciales en el centro de Villavicencio. Pasajes comerciales	Comercio – transformación urbana
1996-1998	Se completa la pavimentación de la Avenida Marginal del Llano, proyectada desde 1963	Vías y comunicación
1999-2000	Apertura de la nueva vía Bogotá – Villavicencio.	Vías y comunicación
2000	Inicia la construcción de Unicentro junto al caño Maizaro. Centro comercial cerrado, escaleras eléctricas y atracción de comercio de grandes marcas. Apalancamiento de cambio urbano en la Av. 40 como nuevo eje de comercio.	Comercio – transformación urbana
2006-2008	Construcción Centro comercial Sabana. Se amplía en 2013 a C.C. Viva Villavicencio (Cinemas, Ripley, Éxito)	Comercio – transformación urbana
2010-2012	Construcción C.C. Llanocentro. Asociado a narcotráfico y paramilitarismo.	Comercio – transformación urbana

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Elaboración propia con base en: Unillanos (2014), Gutiérrez (2014), DANE (2014, 1973), Devia Acosta (2011, 2004), Rausch (2011), Viloria (2009); Baquero (1990). Entrevistas en trabajo de campo (2014, 2015, 2016).

Estos ejes inductores de la urbanización, no corresponden de forma exclusiva a periodos únicos y sucesivos, cada elemento aporta un ritmo diferencial al crecimiento de la ciudad. Su influencia puede ser intensa como puede alivianarse en algunos casos, son eventos, situaciones y formas de producción dinámicas, que vienen acompañada de otros elementos. Algunos de estos inductores de urbanización actúan simultáneamente imprimiendo un aceleramiento en el proceso de urbanización, como se observa en la reciente conjunción de cambios en la infraestructura vial, actividad petrolera y de consumo al interior de la ciudad. A continuación, realizamos un mirada de estos períodos de urbanización desde la perspectiva demográfica y de la morfología social y, después, desde elementos de forma y contenido.

4.2 Dinámica demográfica y morfología social

> Es necesario entender los ciclos de poblamiento de cada ciudad llevando en consideración los acontecimientos sucesivos de la historia local o de la historia regional (GEORGE, 1983, p. 207)

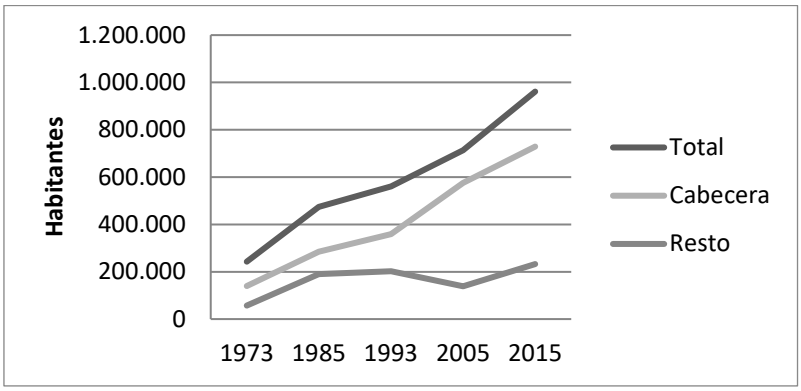
Algunos episodios han sido más relevantes en la dinámica demográfica regional y en particular la de Villavicencio: La apertura de vías de transporte y los arreglos en las mismas como un factor de aceleración demográfica en Villavicencio y

la red urbano regional, en especial de la Vía Bogotá – Villavicencio en 1936 y a final de la década de 1990. La oleada colonizadora de los años cincuenta y sesenta, el desplazamiento forzado, generado por el conflicto armado interno como por las fumigaciones con glifosato, han sido fundamentales en el crecimiento y composición demográfica de la ciudad. Las actividades económicas que han generado un cambio significativo en la oferta de empleo, como es el relacionado por la prestación de servicios y en mayor dimensión con la intensificación de la actividad petrolera y las funciones directa e indirectamente ligadas a ésta.

El poblamiento inicial de Villavicencio es resultado del asentamiento espontáneo de colonos provenientes de laderas cordilleranas del Departamento de Cundinamarca, es especial del oriente Cundinamarqués: Chipaque, Cáqueza, Fosca y Quetame, y del Tolima y no de los fallidos intentos de gobiernos nacionales por incentivar el crecimiento regional. (RAUSCH, 2011)

Como se mostró en el primer capítulo, en la segunda mitad del siglo XX se dio un doble proceso demográfico: el aumento de la colonización rural, principalmente en alto, medio y bajo Ariari, La Macarena, y las hoyas de los ríos Guayabero, Duda y Guejar, reforzando las olas de colonización que desde la década de 1950 llegaron por la región del Sumapaz. A esto se suma la inmigración de población negra en Surimena y Cumaral, asociada al cultivo de palma de aceite (BAQUERO NARIÑO, 1990). La otra cara del proceso demográfico en la escala nacional fue el proceso de urbanización de la población, que ocupó las grandes ciudades y que de alguna manera se replicó en la escala regional de manera más lenta (Ver figura 41).

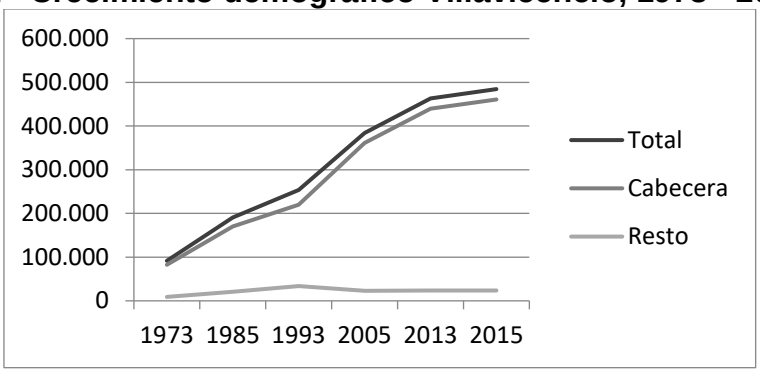
Figura 41 - Crecimiento demográfico Departamento del Meta, 1973-2015



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Censos y proyección DANE

Posterior al periodo de la violencia, en la década de 1950, la mitad de la población del Meta era compuesta por inmigrantes, el 30% de ellos de Cundinamarca, el 10% de Boyacá, 5% de Santander y 5% de Tolima (IGAC, 1991). La ciudad de Villavicencio pasó de ser un pueblo rural a ciudad importante, pues en 1951 contaba con 17.194 habitantes mientras que en 2013 llegó a 463.121 habitantes (IGAC, 2014)

Figura 42 - Crecimiento demográfico Villavicencio, 1973 - 2015



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Censos y proyección DANE

Se presentaron consecutivas oleadas migratorias en la cadena de auges económicos. Desde 1973 hubo un crecimiento alto debido al ejército de empleados y subempleados urbanos con una perspectiva de enriquecimiento, en parte por la economía de la coca (MARTÍNEZ SALAS, 1991). Se trata de una población en constante movimiento, que de Villavicencio pasaba hacia otros municipios del Meta, Guaviare y Caquetá. Aproximadamente el 30% de la población se consideraba "flotante"[84], como bien describe uno de los entrevistados: "era gente que, como decíamos coloquialmente, no desempacaba la maleta" (Académico local, tradicional. Entrevista en Villavicencio, enero de 2015)

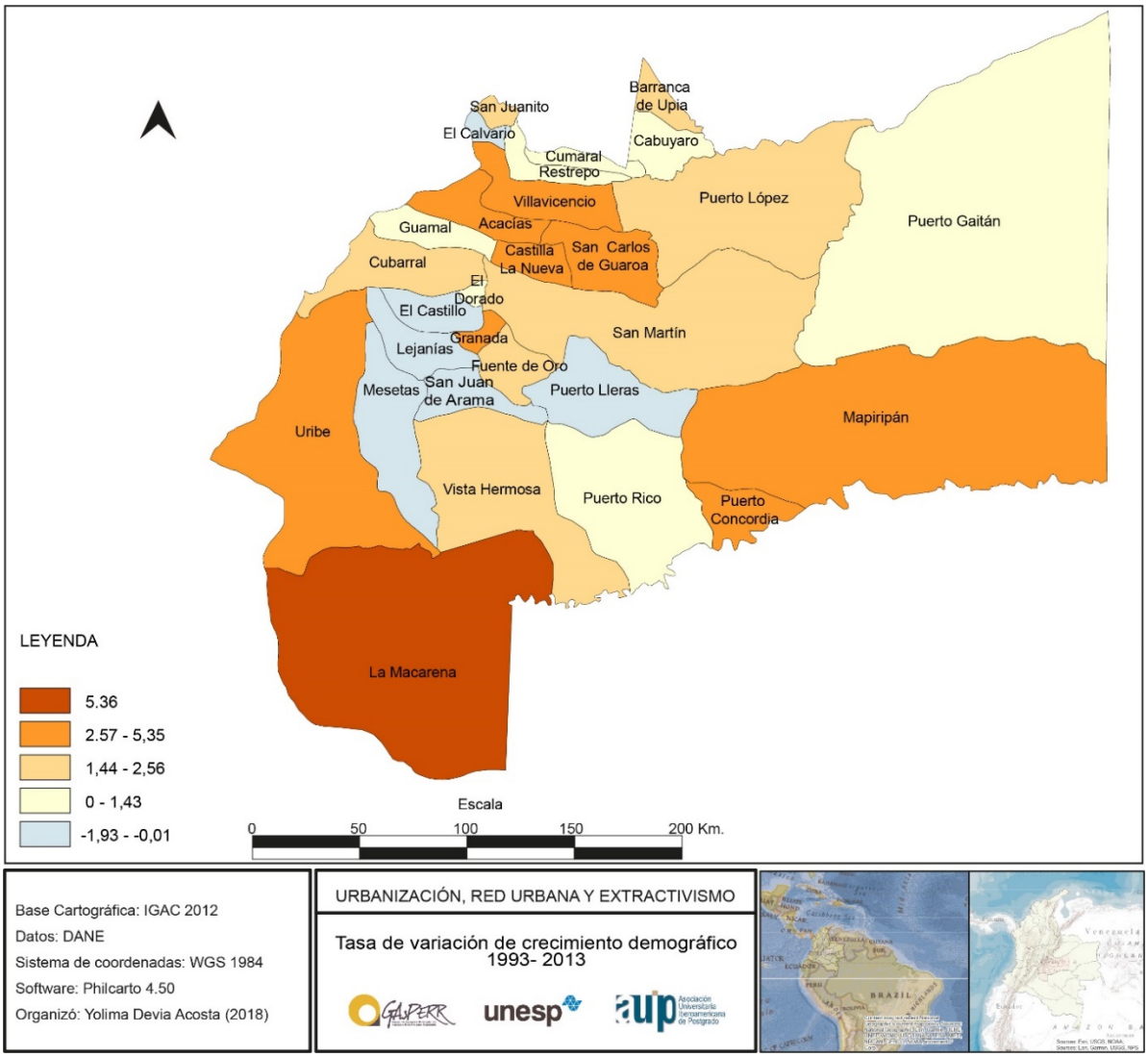
Para entender lo ocurrido en el periodo en que se centra esta investigación, se sistematizó la información demográfica departamental y municipal, exponiendo totales de población, población anual por "cabecera y resto"[85] y tasa de crecimiento. También

[84] Se trata de población en constante movilidad debido a alguno auge económico, plantea la relación entre migración y actividad extractiva, tratándose de personas que mueven a los lugares en donde se localizan nuevas áreas de producción en busca de oportunidades de empleo, de obtención de un salario más alto, a expensas de la temporalidad del trabajo. Al hablar de población flotante se hace referencia al hecho de la discontinuidad en tiempo y espacio de poblamiento de estos habitantes, al hecho de trasegar y no establecerse de forma permanente o incluyendo "mejoras" a su entorno como es el caso del colono que despeja a través de prácticas de tala y quema para ampliar la frontera agrícola y pecuaria.

[85] Las denominaciones "cabecera" y "resto" son delimitaciones geográficas definidas por el DANE con fines estadísticos. La primera corresponde al área delimitada por el perímetro censal en el que se

se calculó la variación geométrica de la población entre 1993-2013[86] con la calculadora de Philcarto para un periodo de 20 años, el resultado se observa en la figura 43.

Figura 43 - Tasa de variación de crecimiento de población en el Departamento del Meta 1993-2013.



Elaboraron: Yolima Devia Acosta y Robinzon Piñeros Lizarazo. Fuente: DANE, 2015.

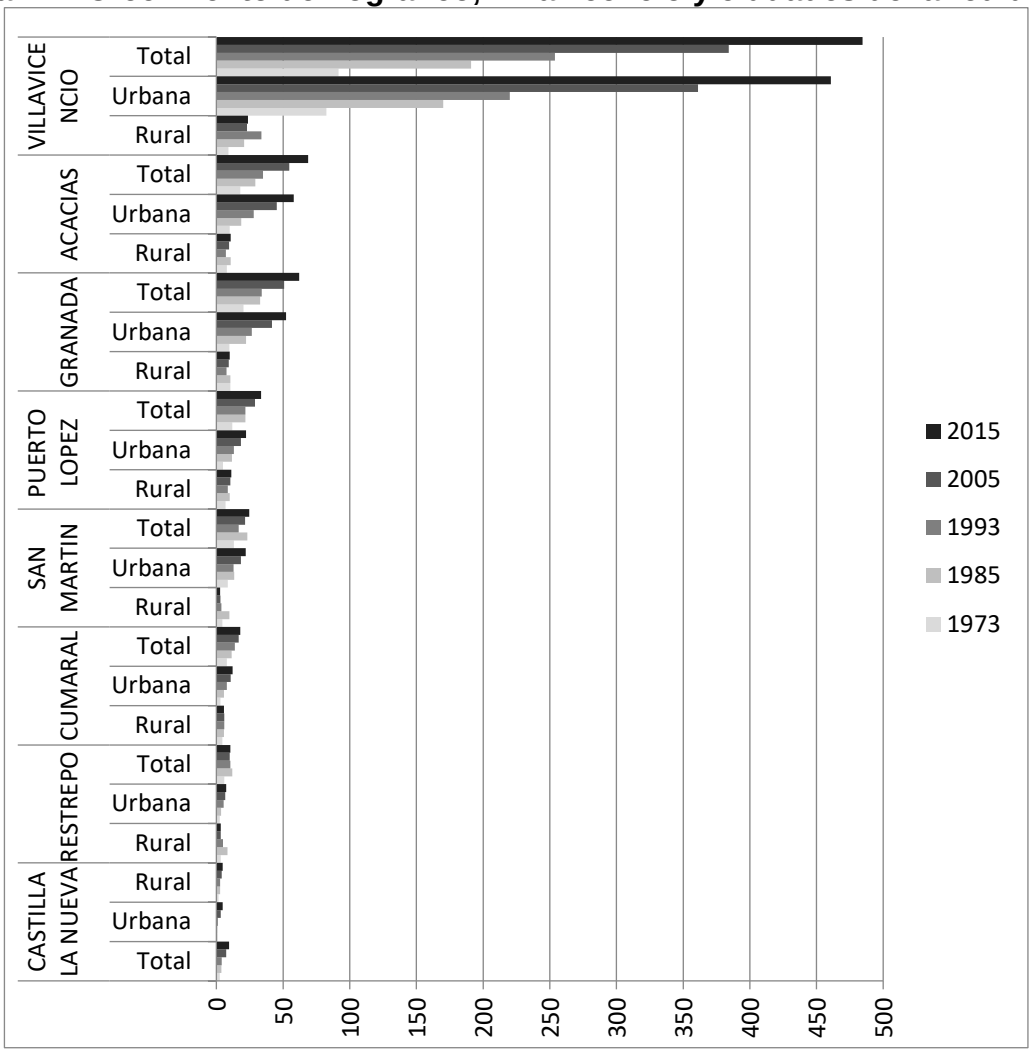
encuentra la sede administrativa municipal, y puede asumirse como un equivalente a área urbana, o en este caso población urbana. El "resto" corresponde, por complemento, al área entre el perímetro censal y el límite municipal, este se asimila como rural.

[86] Como se aclaró en el aparte metodológico, las cifras correspondientes a censos oficiales no son suficientes para entender los cambios demográficos recientes, pues el último censo se realizó en 2005, de allí en adelante se cuenta con proyecciones de información realizadas por el DANE que se calculan como tendencia según el comportamiento en periodos anteriores. Valga recordar, que el hallazgo y los trabajos en Caño Rubiales como el aumento de la producción petrolera en Chichimene, Apiay, Castilla y otros campos generó una inmigración importante posterior a la fecha del último censo, por tanto las proyecciones no consiguen reflejar ese fenómeno de crecimiento poblacional que sí es evidente para las instituciones locales, aun cuando sus datos no sean fiables, por eso recurrimos a las entrevistas a actores bien informados para complementar los datos estadísticos.

En 1985 la población de Villavicencio llegó a 191.001 personas, superando 3,6 veces la población de 20 años atrás. Veinte años más tarde, en 2005, la población había llegado a 384.131 personas. Según proyección del DANE, en 2015 la población municipal sería de 484.471 personas de las cuales el 95% habitarían en la zona urbana, en tanto los cálculos de las personas entrevistadas están alrededor de los 600.000 habitantes constantes[87]. Teniendo en cuenta la población que ha comprado alguna propiedad como segunda residencia en la ciudad y sus alrededores y la población flotante y semipermanente asociada a directa e indirectamente a la actividad petrolera le sumarían 100.000 habitantes en constante movimiento, sumando 700.000 habitantes aproximadamente (Académico regional, tradicional. Entrevista en Villavicencio, febrero de 2015).

[87]Las cifras de ofrecidas por las instituciones locales y regionales se encuentran desactualizadas y en algunos casos replican las proyecciones del DANE. Otra fuente como el reporte de afiliados al Sisben arroja datos inferiores al total de la población, por ejemplo, en Diciembre de 2015 habían 339.083 personas registradas en el municipio de Villavicencio. Además la institución reconoce la duplicidad en el registro de usuarios (simultáneamente en EPS y en Sisben), lo cual no hace de esta una fuente fiable en términos estadísticos.

Figura 44 - Crecimiento demográfico, Villavicencio y ciudades de la red urbana



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Censos y proyecciones DANE (2016).

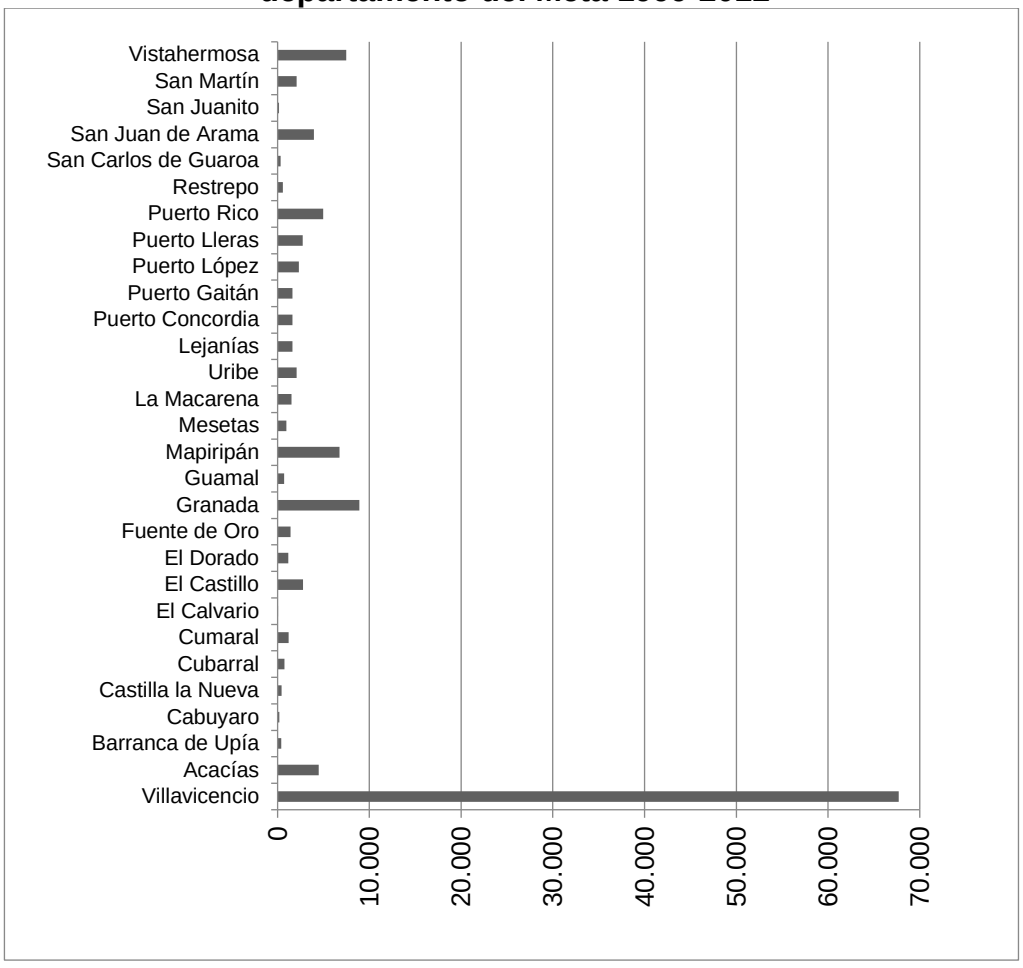
Según la tasa de variación de crecimiento (representada en la figura 43) se observan dos fenómenos. El primero es un crecimiento poblacional más acentuado en el área norte de piedemonte, en particular en el núcleo Villavicencio, Acacías, Castilla La Nueva San Carlos de Guaroa. Este núcleo es también altamente dinámico desde el punto de vista económico por tratarse de un área de producción petrolera y de cultivo de palma de aceite, además de estar bien conectada por vía terrestre. En este mapa, como se comentó anteriormente, no se revela el alto crecimiento poblacional en el caso de Puerto Gaitán, pues los datos corresponden a una proyección más conservadora que la realidad.

En el caso de La Macarena, su crecimiento poblacional y concentración urbana se viene relacionando con la economía de la coca, pues requiere de servicios cualificados y de mano de obra, así como genera altos excedentes para sus

trabajadores. La concentración de comercio y servicios se ve fortalecida por la circulación de dineros a consecuencia de la economía de la coca (BAQUERO NARIÑO, 1990). Recientemente el turismo también ha jugado un papel importante, siendo que La Macarena es una de los destinos más visitados en el departamento, parte importante del flujo aéreo tiene este destino.

El segundo fenómeno, en contraste, se observa en los municipios en azul, en especial El Castillo, Mesetas, Lejanías y Puerto Lleras, cuyo crecimiento negativo se debe que son municipios con alta presencia de acciones armadas por grupos ilegales, y por ende, de alta expulsión de población por causa del conflicto armado, en proporción al total de población. En esta misma dinámica, aunque no en azul, se encuentran los municipios de Mapiripán y Vistahermosa.

Figura 45 - Número de personas desplazadas por municipio de llegada, departamento del Meta 1999-2012



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: (CODHES, 2015)

Villavicencio tiene la doble condición de expulsor y receptor de población desplazada por el conflicto armado, debido a la actuación de grupos armados legales e ilegales. También por la ampliación de los efectos del narcotráfico en la región, entre los que se cuenta las disputas entre actores por el control de las actividades, cultivos y rutas (que genera formas de asociación entre grupos armados ilegales con grupos de narcotráfico), presión de grupos armados sobre la población civil, y hasta desplazamiento por fumigaciones con glifosato[88].

Según datos de la Alcaldía de Villavicencio, se calcula que el desplazamiento forzado significó para la ciudad la llegada de aproximadamente 78.000 personas entre 1999 y 2013 (ALCALDÍA DE VILLAVICENCIO, 2013), mientras que CODHES reportó 67.717 personas desplazadas en Villavicencio entre 1991 y 2012, una cifra algo menor pero significativa para la dinámica demográfica regional y urbana.

La actividad petrolera generó la última oleada poblacional en la región, como en el departamento. Castilla la Nueva es uno de los municipios que sintió el impacto demográfico por la actividad petrolera.

> En 98 Castilla la Nueva tenía 4.200 habitantes y el pueblo se mantuvo así hasta 2.000, pero cuando finalizo la concesión que había con la Chevron y la cogió Ecopetrol y que modernizó el campo y eso en el periodo 2001, 2005 y después se dispararon los precios del petróleo y esto creció impresionante casi se triplica O sea creció en un 300 más de un 300% la población en menos de 20 años (Funcionarios públicos, regionales, reciente y originario (1 y 2). Entrevista en Castilla la Nueva, Abril de 2016)

El crecimiento demográfico ha sido sostenido en Castilla la Nueva aun cuando las actividades no demanden de mano de obra constante. Este aspecto genera contradicciones a nivel local, por la afluencia de personas externas a la región y la insostenibilidad de la ciudad ante las nuevas condiciones de poblamiento. La percepción de aumento poblacional es mayor a las cifras oficiales y por tanto rebasan la capacidad de las instituciones para atender las demandas de la población creciente.

> La dinámica poblacional nos ha cambiado mucho, digamos en el año 2007, 2008, teníamos una población de siete mil, ocho mil personas, y pues gracias al petróleo que puede ser una bendición, o no bendición, dependiendo cómo lo queramos ver en el tema urbano, podemos decir que ha crecido el municipio casi el doble a la fecha 2013; 2014, 2015, 2016 tenemos casi una población de trece mil casi catorce mil habitantes (Funcionario público, regional, reciente. Entrevista en Castilla la Nueva, Abril de 2016)

[88] Ver: Puyana, Aura María. Cultivos ilícitos, fumigación y desplazamiento en la Amazonia y la Orinoquia. En: Cubides, Fernando y Domínguez, Camilo. Desplazados, migraciones internas y reestructuraciones territoriales. Bogotá: CES, 1999.

Según el censo de 1993 el municipio contaba con 3.917 habitantes, de los cuales 1.137 habitaban en el área urbana. En 2005 había 7.258 personas en el municipio y 3.341 en el área urbana, ya la proyección para 2015 era de 9.612 en el municipio y en el área urbana 4.851. Además de la aclaración hecha sobre la posterioridad del auge petrolero a la realización del último censo, las cifras oficiales muestran la población residente pero no la flotante ni la correspondiente a los trabajadores estacionales. Tampoco refleja el origen y tipo de migrantes, aspecto que fue señalado por las personas entrevistadas y que coincide con otras áreas de actividad petrolera en donde la producción ha entrado en declive, generando un circuito de flujo de trabajadores asociados a esta actividad:

> Hay que gente digamos que se ha vendido del Casanare que se ha venido de Puerto Gaitán del mismo Barrancabermeja a pagar un arriendo a esperar que en cualquier momento les va a salir un trabajo petrolero acá. Entonces viene se asienta pagan un arriendo, tres, cuatro, cinco meses y saben que ya teniendo uno, dos, tres, cuatro meses empiezan hacer atractivos por que empiezan a tener su certificado de residencia , a tener su Sisben de acá , y a poder tener lo papeles para poder sacar su vivienda. (Funcionario público, regional, reciente. Entrevista en Castilla la Nueva, Abril de 2016)

Además del origen, se debe contemplar la diferencia entre tres tipos de trabajadores. Un grupo de profesionales (ingenieros, técnicos especializados, p.e.), especialmente del área administrativa, solicitados en todos los ciclos y con diferente intensidad, los cuales gozan de contratos formales y altos salarios y, generalmente provienen de ciudades principales o de otros países.

Un segundo grupo de mano de obra calificada y con capacitación técnica en el área (soldadura, montaje, manejo de bodegas, p.e.), provienen de otras áreas petroleras y han estado asociados a la empresa, así como el primer grupo, cuentan con mayor estabilidad laboral. El tercer grupo es demandado para algunos oficios que no requieren de mano de obra calificada y son requeridos principalmente en los primeros años de explotación para la construcción de vías e infraestructura o para servicios generales. Habitualmente, este grupo es cubierto por habitantes locales, un derecho reivindicado desde tiempo atrás en las áreas de explotación debido a la fuerte competencia con la población foránea y a la necesidad de la comunidad ser partícipe de los ingresos que se derivan de la actividad.

Entre el segundo y tercer grupo se encuentra a “los malleros”, trabajadores con cierta especialización técnica que busca el ingreso a alguna compañía petrolera. Siguen a la compañía al lugar que se presente la oportunidad de trabajar, atraídos por

los altos salarios, generan una reserva de mano de obra disponible en cualquier momento y lugar, pues van a dónde va la empresa. Este sector forma una buena parte de la denominada “población flotante” (DEVIA ACOSTA, 2004).

El porcentaje que está directa y formalmente vinculado a las empresas petroleras es mínimo frente a los trabajadores vinculados a empresas tercerizadas e informales. Generalmente se trata de trabajadores de alto nivel, externos a la región:

> Los directos que trabajan con Ecopetrol que apenas es un 10% del total, esos directos uno el 98% no son de acá, viene de otra zona de Bucaramanga, de Barranquilla, que son directos de Ecopetrol y pues vienen a trabajar acá. (Funcionario público, regional, reciente. Entrevista en Castilla la Nueva, Abril de 2016)

La introducción de la actividad petrolera generó de manera reciente un fenómeno de movimiento pendular, particular para los casos de Castilla la Nueva y Castilla, debido a su cercanía con Villavicencio:

> Persona 1: Y esas 13. 800 personas que en este momento hay, ahí no están contadas toda la mano de obra profesional (sic) que viene al municipio si sumercé se para entre seis y siete y media de la mañana mira buses entrar.
> Persona 2: Hicimos la cuenta y llegan un promedio seiscientos, ochocientos carros todas la mañanas seiscientos, ochocientos carros de gente de afuera (…) unas tres mil, cuatro mil personas , entrando y saliendo del municipio (Funcionario público, regional, reciente. Entrevista en Castilla la Nueva, Abril de 2016).

La empresa paga el transporte desde Villavicencio y otros municipios, excepto los más cercanos. Además, apuntan varios de los entrevistados, a medida que los operadores van ganando recursos se van a vivir a Acacías o a Villavicencio, huyendo de los altos precios de los arriendos y de la canasta básica en Castilla la Nueva y buscando también mejores condiciones de vida en términos de acceso a servicios y a comercio. Esto significa el desplazamiento de ida y vuelta de la población a diario, entre estas ciudades más cercanas, conocido como “movimientos pendulares”.

Las ciudades con presencia de cultivos de palma cuentan históricamente con una alta inmigración de trabajadores del Cauca y el Valle de Cauca, principalmente, pero también de Magdalena, Cesar y Bolívar, al occidente del país (PIÑEROS LIZARAZO, 2017).

Tabla 10 - Anterior ciudad de residencia de habitantes de Villavicencio, 2005.

Ciudad de residencia hace 5 años	Villavicencio	Acacías	Granada
Villavicencio	289.834	1.205	734
Bogotá	15.135	2.861	1.356
Otros	15.119	2.757	3611
Acacías	2.363	38.294	92
Cúcuta (Santander)	1.437	81	53
Granada	1.368	138	38.215
Neiva (Huila)	1.330	73	23
San José del Guaviare (Guaviare)	1.324	280	189
Ibagué (Tolima)	1.017	132	69
Cali (Valle del Cauca)	923	78	50
Total de población	337.919	47.556	45.114

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Base de datos CELADE (CEPAL, 2005) según Censo DANE 2005

Muchos de los lugareños se resisten a trabajar en los cultivos de palma y de azúcar por estar acostumbrados a los altos salarios petroleros. Es el caso de Puerto López en los plantíos de caña de azúcar y, San Carlos de Guaroa y Cumaral en donde predomina la producción de palma de aceite. Aun no se cuenta con cifras oficiales para describir el fenómeno migratorio asociado a estas dos actividades, sin embargo por la información cualitativa ya citada y la observación en trabajo de campo se trata de un fenómeno importante en número y diferente origen diferenciados de la población. Esto supone diferencias con el comportamiento migratorio hasta 2005, del cual se destaca la migración cercana, de municipios vecinos del departamento y de Bogotá.

En el caso de Villavicencio 85,7% de los habitantes ya vivían en la ciudad, el segundo lugar el 4,47% proviene de Bogotá y en igual proporción provienen de otros lugares, en cuarto lugar el 0,7% de los habitantes provenían de Acacías. En Acacías el 80,5% de personas ya eran residentes en los últimos 5 años, 6,01% provenían de Bogotá y 5,79% de otras ciudades. En Granada 84,7% estaban hace cinco años allí, 8,03% provenía de otras ciudades, y 3,0% venían de Bogotá.

4.2.1 Urbanización de la población

Durante el siglo XX y con mayor fuerza en el siglo XXI la urbanización de la población de la Orinoquia ha estado en avance y en un doble proceso. Un proceso

desconcentrativo en cuanto Villavicencio ha tenido una disminución en la participación de la población de la ciudad frente al conjunto de ciudades de la región (74,7% en 1938 a 38,5% en 1993). Esto, debido al crecimiento de cabeceras municipales en la región: en 1951 emergieron 18 cabeceras, en 1964 se contaban 48, 56 en 1985 y 70 en 1993 (CORPES ORINOQUIA, s.f). Y un proceso opuesto, es decir, de concentración, en el cual la ciudad de Villavicencio ha ocupado el primer rango en la estructura de ciudades en la región.

La ciudad de Arauca que había ocupado hasta 1951 el segundo lugar entre las ciudades de la Orinoquia, pasó al quinto lugar, desplazada por San Martín, Acacías y Restrepo, las tres en el Meta, con las cuales se empieza a conformar una primera red urbana. En la década de 1960, Acacías y Granada relevan a San Martín en el Meta, mientras que toman fuerza Yopal (Casanare), Tame y Saravena (Arauca).

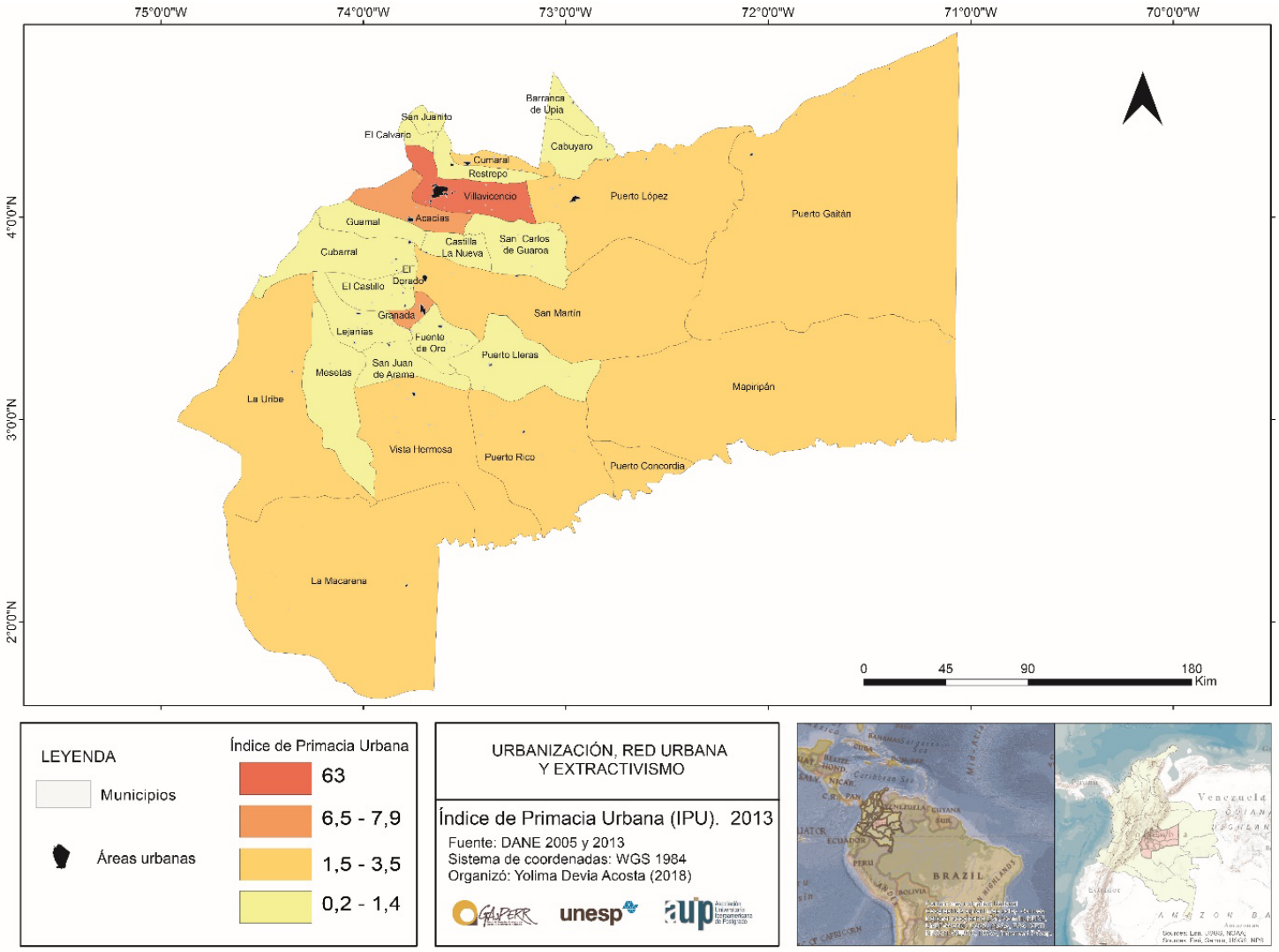
Más allá de percibir el crecimiento de la población, se hace necesario entender cómo se reparte la misma. Fue posible calcular los Índices de población total (IPT) y de Primacía Urbana (IPU) [89] que esta vez fue adaptado a la escala departamental (Ver aparte 1.3 de este texto). El cálculo se realizó tomando la población de cada cabecera municipal sobre la población urbana del departamento, con el fin de ver la distancia entre la población urbana entre municipios y corroborar los indicios de concentración de la población urbana y su significancia en el nivel departamental, el resultado en la figura 46.

[89] Para el cálculo de Primacía Urbana se usó la siguiente ecuación:

$$\textbf{IPU} = \frac{\text{Población urbana de la primera ciudad del Departamento}}{\text{Población urbana total del Departamento}}$$

Se consideró la población urbana de cada uno de los municipios del departamento en el espacio del nominador.

Figura 46 - Índice de Primacía Urbana: población urbana por municipios del Departamento del Meta, 2013.



El 75,4% de la población del departamento del Meta es urbana, siendo que las primeras ciudades se encuentra por encima de este porcentaje: Villavicencio con 95%, San Martin con 88%, Acacías con 84% y Granada con 83%, en su mayoría situados en piedemonte. Se evidencia la fuerte concentración de población urbana en la ciudad de Villavicencio, correspondiente al 63% de la población urbana departamental, le siguen Acacías con 7,9%, Granada con 6,5% y Puerto López con 3,5% de la población urbana departamental. La suma de la población de las tres siguientes ciudades equivaldría al 17,9%, lo cual en comparación al 63% de la población urbana que corresponde a Villavicencio demostraría una amplia diferencia que confirma la repetición del fenómeno de primacía urbana para el departamento y la región.

A partir de este análisis y para tener más detalles sobre la forma en que se distribuye la población urbana en el departamento y en la Orinoquia, se construyó una categorización de ciudades según el sistema de clasificación de DANE por número de habitantes (Cuadros 3 y 14), para entender cuáles variaciones ha habido en su clasificación como reflejo de su dinámica demográfica en las tres últimas décadas, de 1985 a 2014

Cuadro 14 - Jerarquía de ciudades por rango demográfico, Orinoquia 1995 - 2014

Año	Departamento	Categoría	1	2	3	4	5	6	7	8
		Nomenclatura DANE	Centro urbano Regional	Centro Subregional Primer orden	Centro Subregional Segundo orden	Centro Subregional Tercer orden	Centro Subregional Cuarto orden	Centro urbano de apoyo principal	Centro urbano de apoyo secundario	Sin clasificación
		Rango demográfico	>1.000.000	250.001 - 1.000.000	100.001 - 250.000	30.001 - 100.000	10.001 - 30.000	7.001 - 10.000	3.001 - 7.000	<3.000
1985	Meta				Villavicencio		Acacías Granada Puerto López San Martín		Cumaral Guamal Mesetas Lejanías Puerto Gaitán Puerto Lleras Puerto Rico Restrepo Vistahermosa	Cabuyaro Castilla la Nueva Cubarral El Calvario El Castillo Fuente de Oro La Macarena San Carlos de Guaroa San Juan de Arama San Juanito
	Arauca						Arauca Saravena	Tame	Arauquita	Cravo Norte Puerto Rondón
	Casanare					Yopal		Aguazul Paz de Ariporo Villanueva	Monterrey Tauramena Trinidad	Chámeza Hato Corozal La Salina Maní Nunchía Orocué Pore Recetor Sabanalarga Sácama San Luis de Palenque Támara
	Vichada								Puerto Carreño	La Primavera Santa Rosalía Cumaribo
1993	Meta				Villavicencio		Acacías Granada Puerto López San Martín	Cumaral	Fuente de Oro Guamal Lejanías Puerto Concordia Puerto Gaitán Puerto Lleras Puerto Rico Restrepo Vistahermosa	Barranca de Upía Cabuyaro Castilla la Nueva Cubarral El Calvario El Castillo El Dorado Mapiripán Mesetas La Macarena Uribe San Carlos de Guaroa San Juan de Arama San Juanito
	Arauca					Arauca	Saravena Tame	Arauquita	Fortul	Cravo Norte Puerto Rondón
	Casanare					Yopal	Aguazul Paz de Ariporo Villanueva		Maní Monterrey Tauramena Trinidad	Chámeza Hato Corozal La Salina Nunchía Orocué Pore Recetor Sabanalarga Sácama San Luis de Palenque Támara
	Vichada							Puerto Carreño		La Primavera Santa Rosalía Cumaribo.

	Departamento	Categoría	1	2	3	4	5	6	7	8
		Nomenclatura DANE	Centro urbano Regional	Centro Subregional Primer orden	Centro Subregional Segundo orden	Centro Subregional Tercer orden	Centro Subregional Cuarto orden	Centro urbano de apoyo principal	Centro urbano de apoyo secundario	Sin clasificación
2005		Rango demográfico	>1.000.000	250.001 - 1.000.000	100.001 - 250.000	30.001 - 100.000	10.001 - 30.000	7.001 - 10.000	3.001 - 7.000	<3.000
	Arauca					Arauca	Arauquita Fortul Saravena Tame.			Cravo Norte Puerto Rondón
	Casanare					Yopal	Aguazul Monterrey Paz de Ariporo Tauramena Villanueva	Maní	Hato Corozal Orocué Pore Trinidad	Chámeza La Salina Nunchía Recetor Támara Sabanalarga Sácama San Luis de Palenque
	Vichada						Puerto Carreño		La Primavera, Cumaribo	Santa Rosalía
2014	Meta				Villavicencio		Acacías Granada	Cumaral Puerto Concordia Puerto López San Martín	Fuente de Oro Puerto Gaitán Restrepo Vistahermosa	Castilla la Nueva Cubarral Guamal Mesetas La Macarena Uribe Lejanías Puerto Rico San Carlos de Guaroa San Juan de Arama	Barranca de Upía Cabuyaro El Calvario El Castillo El Dorado Mapiripán Puerto Lleras San Juanito
	Arauca					Arauca Saravena	Arauquita Fortul Tame			Cravo Norte Puerto Rondón
	Casanare				Yopal		Aguazul Monterrey Paz de Ariporo, Tauramena, Villanueva.	Maní, Trinidad	Hato Corozal Orocué Pore	Chámeza, la Salina, Nunchía, Recetor, Sabanalarga, Sácama, San Luis de Palenque, Támara.
	Vichada						Puerto Carreño	La Primavera	Cumaribo	Santa Rosalía

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Censos y proyecciones (DANE, 2016)

En 1993 se reconocieron Barranca de Upía, El Dorado, Mapiripán, Uribe y Puerto Concordia, razón por la cual no aparecen en el censo de 1985. En el periodo entre 1993 y 2005 no se presentaron cambios significativos de categoría por criterio demográfico en las ciudades del Meta, excepto por Villavicencio que pasó de categoría 3 a 2 y de Acacías y Granada que pasaron de la categoría 5 a 4.

En 2014 se reconocen, después de Villavicencio, el ascenso de categoría de Acacías y de Granada. Otras ciudades como Cumaral y Puerto Concordia ascendieron en 2014 a categoría 5, mientras que Puerto López y San Martín se mantuvieron, según proyección del DANE, en la misma categoría por no mostrar mayor alteración demográfica. En la categoría 6, con más de 7.000 habitantes se encuentran Vistahermosa, Restrepo, Puerto Gaitán y Fuente de Oro, todas la ciudades anteriormente eran de categoría 7.

Con el censo de 1985 se evidenció la influencia de la actividad petrolera en la red urbana regional, reflejada en el ascenso de las “ciudades del eje petrolero”: Arauca pasó al tercer lugar de importancia y Yopal ocupó el quinto lugar (CORPES ORINOQUIA, s.f). En adelante esta tendencia se mantiene, resaltando que Arauca, Yopal y Villavicencio, atraen un alto flujo de migrantes de diferente origen, cada una en un momento diferenciado de auge petrolero.

Arauca, por ejemplo, contaba con seis ciudades de las cuales dos estaban en categoría cinco en 1985, una de ellas, la ciudad de Arauca pasó a categoría cuatro en 1993 y Tame subió a categoría cinco.

En Casanare, de 19 ciudades tres subieron a categoría cinco y Yopal se mantuvo en categoría cuatro, en el siguiente censo cinco ciudades estaban en categoría cinco, todas ellas corresponden al corredor petrolero del Casanare, más Yopal que continuaba en categoría cuatro, que pasó a tres en las proyecciones de 2014. En cuanto al Meta, los cambios de clasificación más importantes se observan en 2005 y 2014.

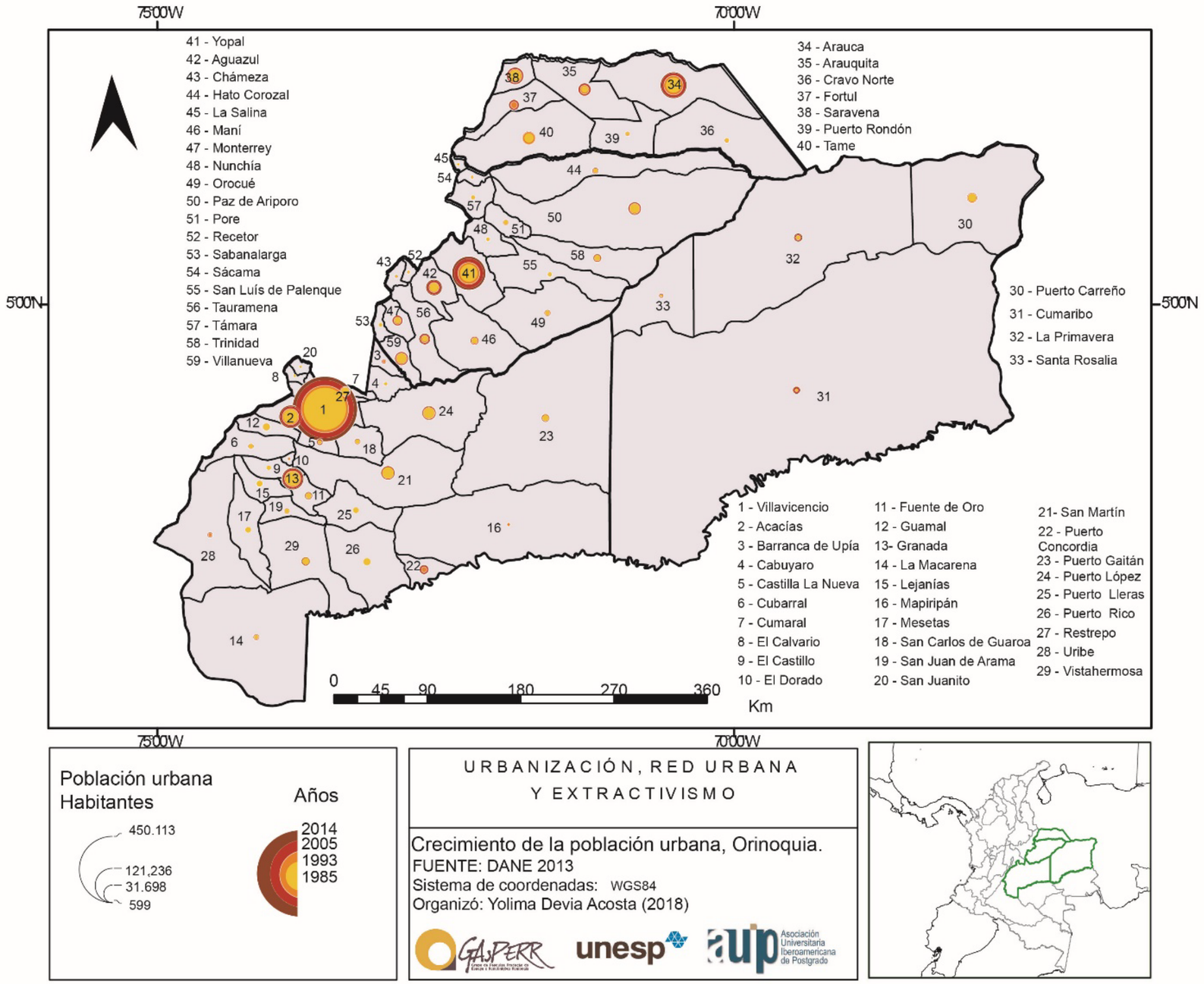
Las ciudades del departamento del Vichada no muestran gran peso demográfico, y sus cambios son pocos. Puerto Carreño, la capital, pasó a categoría cinco en 2005 y La Primavera a seis en 2014.

Las ciudades de mayor población y clasificación: Villavicencio, Arauca, Yopal y en menor medida Puerto Carreño, además son capitales departamentales, por tanto

concentran funciones políticas y administrativas para sus respectivos departamentos (Ver cuadro 14).

Según esta jerarquización de orden demográfico, se confirman dos elementos: la preminencia de Villavicencio entre las ciudades del departamento y de la Orinoquia y, la mayor tendencia a la concentración de la población en el Meta, que además de contar con mayor número de municipios, cuenta con más población asentada en las cabeceras urbanas. Es necesario mostrar gráficamente esta distribución y evolución de la población para la región de la Orinoquia.

Figura 47 - Crecimiento de la población urbana Orinoquia

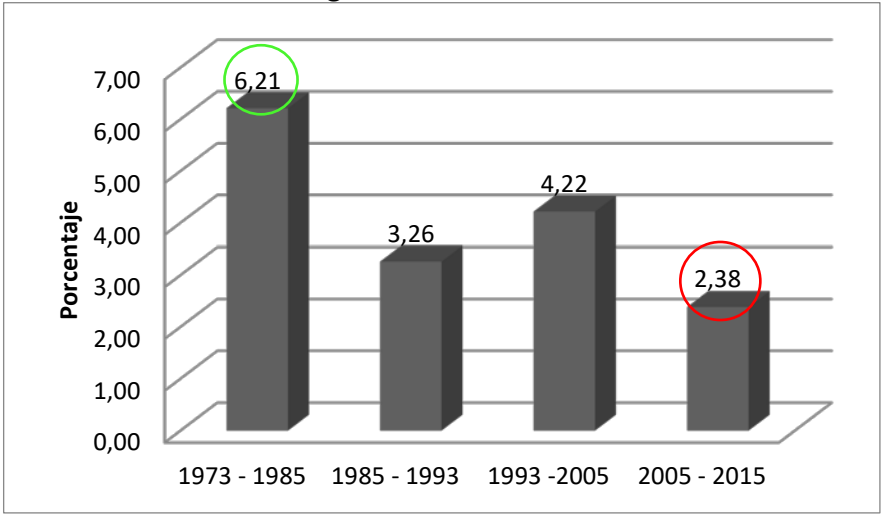


Los círculos proporcionales concéntricos muestran la población urbana municipal por censos. Los círculos amarillos corresponden al censo de 1985, naranja 1993, rojo 2005 y marrón los datos proyectados para 2014.

Se evidencia la mayor concentración de la población en el piedemonte llanero, en contraste a la población ubicada en la altillanura y áreas de sabana. De igual manera, los círculos más oscuros, es decir los que muestran el crecimiento más reciente de la población son más amplios en las capitales (como ya se había indicado en los cuadros anteriores de clasificación), sobre todo en las áreas de piedemonte de Casanare y Meta, siendo más notorio en el caso de Villavicencio.

El crecimiento de Villavicencio ha sido constante, al observar el comportamiento en los periodos intercensales, figura 48, se hacen evidentes algunos factores. El primero, indicado con círculo verde en la siguiente figura, es que el mayor crecimiento demográfico experimentado en la ciudad, hasta donde lo demuestran las cifras, ocurre entre 1973-1985, periodo en el cual se experimenta aun el influjo de la colonización y de la economía del narcotráfico. El segundo, es el crecimiento sostenido de la población entre 1985 y 2005, a pesar de guardar una distancia con el aumento del periodo anterior. Por último, la necesidad de actualizar las cifras para el último periodo que, indicado en rojo, pareciera el de menor crecimiento en contradicción con la información verificada en campo, la información de los conteos de población desplazada, aportada por los entrevistados y evidenciada en el crecimiento del área urbanizada.

Figura 48 - Tasa de crecimiento geométrico[90] urbano intercensal, Villavicencio



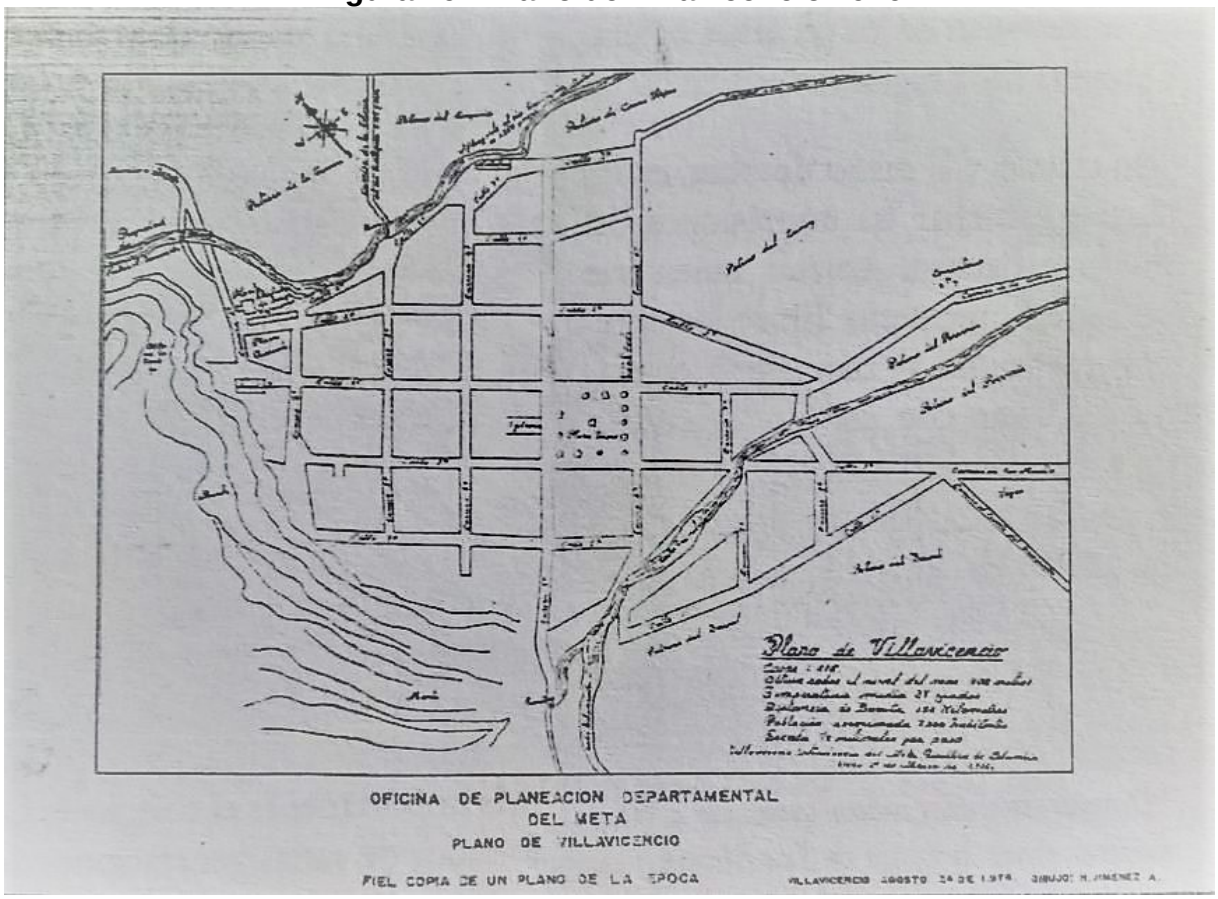
Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: (DANE, 2016)

4.3 Villavicencio: como crece la ciudad.

El emplazamiento de Villavicencio correspondía a un lugar de paso y descanso de las travesías ganaderas en donde se cebaba el ganado antes de atravesar la cordillera para llegar a la ciudad de Bogotá. Se ubicó entre los caños Parrado y Gramalote, que en principio fueron sus limitantes de crecimiento, junto a las inclinaciones al occidente de la ciudad, como después lo fue el caño Maizaro hasta la década de los años 1970 y el río Ocoa, que como barrera de crecimiento fue "vencida" con la expansión de la huella urbana en el eje de la vía a Puerto López en los comienzos del siglo XXI (2008 aproximadamente).

[90] El crecimiento geométrico o exponencial supone un crecimiento porcentual constante en el tiempo, es aplicable a períodos largos. Desde el punto de vista demográfico se identifica con el comportamiento real de la población y con el cambio en área urbana y construida.
En donde X= (((Af/Ai)^(1/20))-1)*100. Es el resultado del último año del período dividido entre el dato del primer año, ese resultado se eleva a la diferencia de años que hay en el período. A ese producto se le resta uno (1) y se multiplica por cien.

Figura 49 - Plano de Villavicencio 1916



Fuente: ESPINEL RIVEROS, 2008

Los ríos Guatiquia (al norte) y Guayuriba (al sur) son también barreras para la continuidad de la mancha urbana. La ciudad tiene la forma de un abanico que se abre desde la esquina nororiental, comenzando en el piedemonte, dándole continuidad lineal a tres ejes: El que comunicaba desde el centro a Acacías (ahora Avenida 40), la carrera 33 o vía a Puerto López y la carrera 25, primera via paralela al rio Guatiquía (Ver Figura 2 Recorridos intraurbanos – Fase II). La expansión de Villavicencio fue compacta hasta la década de 1950. La construcción de molineras y bodegas de arroz generó una expansión de la ciudad en los dos primeros ejes. En adelante, la ciudad fue creciendo sin un planeamiento estricto y el rápido crecimiento poblacional reportado desde los años 70 superó los pocos intentos de planeación permitiendo que la ciudad creciera rápidamente, así pasó de tener 754 manzanas en 1973 a 1.663 en 1985 (MARTÍNEZ SALAS, 1991).

La rápida afluencia de población se reflejó en dificultades en el acceso a vivienda, por lo que desde 1963, y en especial desde la década de 1970, se dio paso a varias luchas populares por el suelo urbano, principalmente en los barrios “El dos

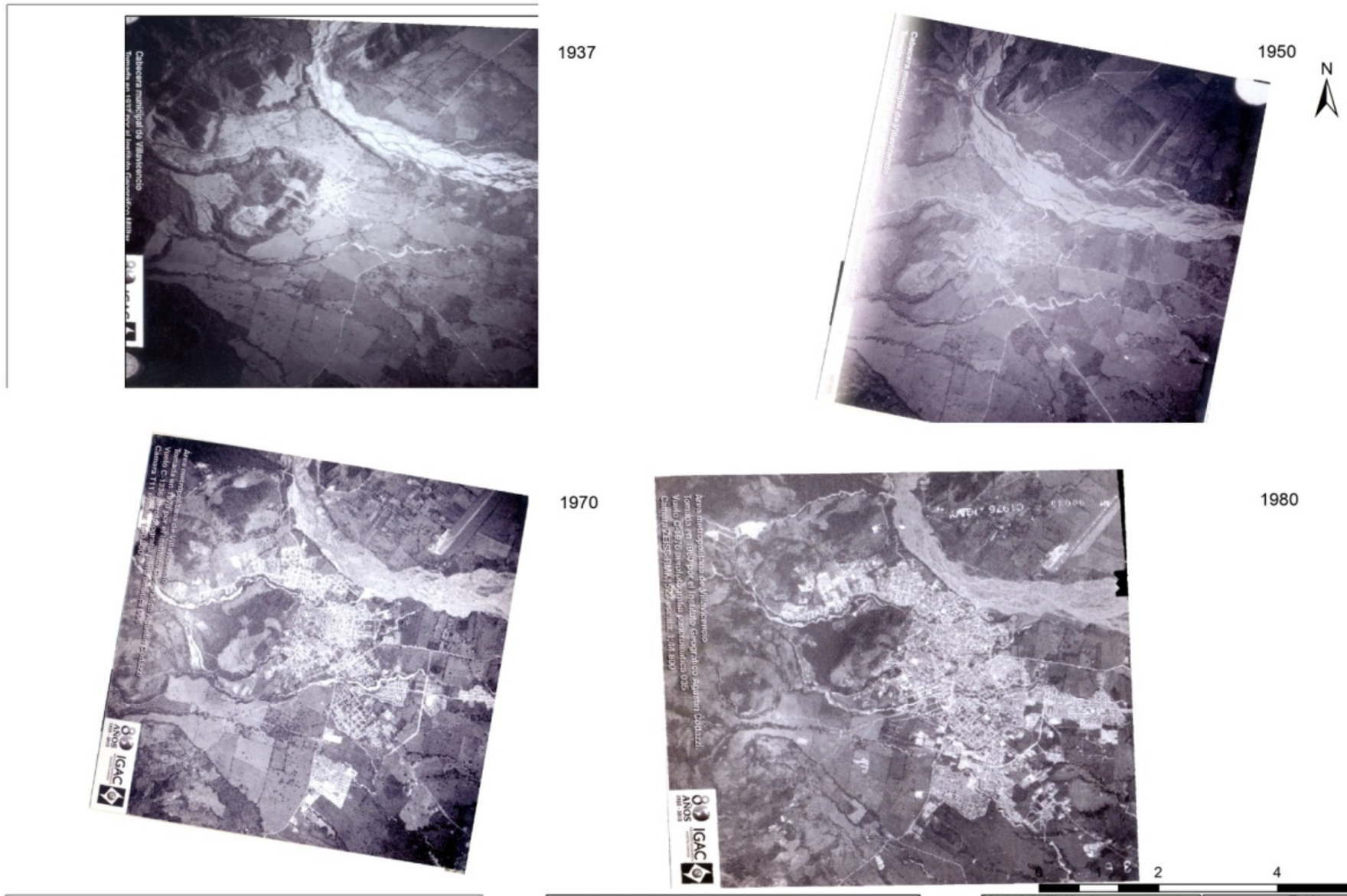
mil", el 20 de julio y Popular. También se inició el poblamiento en "Ciudad Porfía" el mayor asentamiento fuera del tejido urbano compacto de Villavicencio situado al sur de la ciudad en la vía a Acacías. Se presentaba una alta movilidad de población entre barrios debido a los altos costos de arrendamiento y se implementan prácticas de invasión constante, autoconstrucción y venta (MARTÍNEZ SALAS, 1991).

Aun con el inicio de estas prácticas y con excepción de Ciudad Porfía, la ciudad experimentó un crecimiento medianamente compacto hasta final de la década de 1980, manteniéndose junto a los ejes viales de comunicación interurbanos: viniendo del nororiente la vía a Bogotá, del centro hacia el sur las vías a Acacías y a Puerto López y la carrera 25 hacia el oriente (Ver figuras 50 y 52).

Figura 50 - Plano de Villavicencio, 1979

Fuente: Archivo, Mapoteca Biblioteca Luis Ángel Arango. Banco de la República, Bogotá. Obtenido en trabajo de campo, Marzo de 2016.

Figura 51 - Fotografías aéreas de Villavicencio, 1937, 1950, 1970 y 1980.



CAMBIOS EN LA MALLA URBANA DE VILLAVICENCIO
Aerofotografías IGAC
1937 Vuelo B-106 Pancromática381. Escala original 1:40.000
1950
1970 Vuelo 1336 Pancromática 006. Escala original 1:30.300
1980 Vuelo C-1986 Pancromática 035. Escala original 1: 44.800

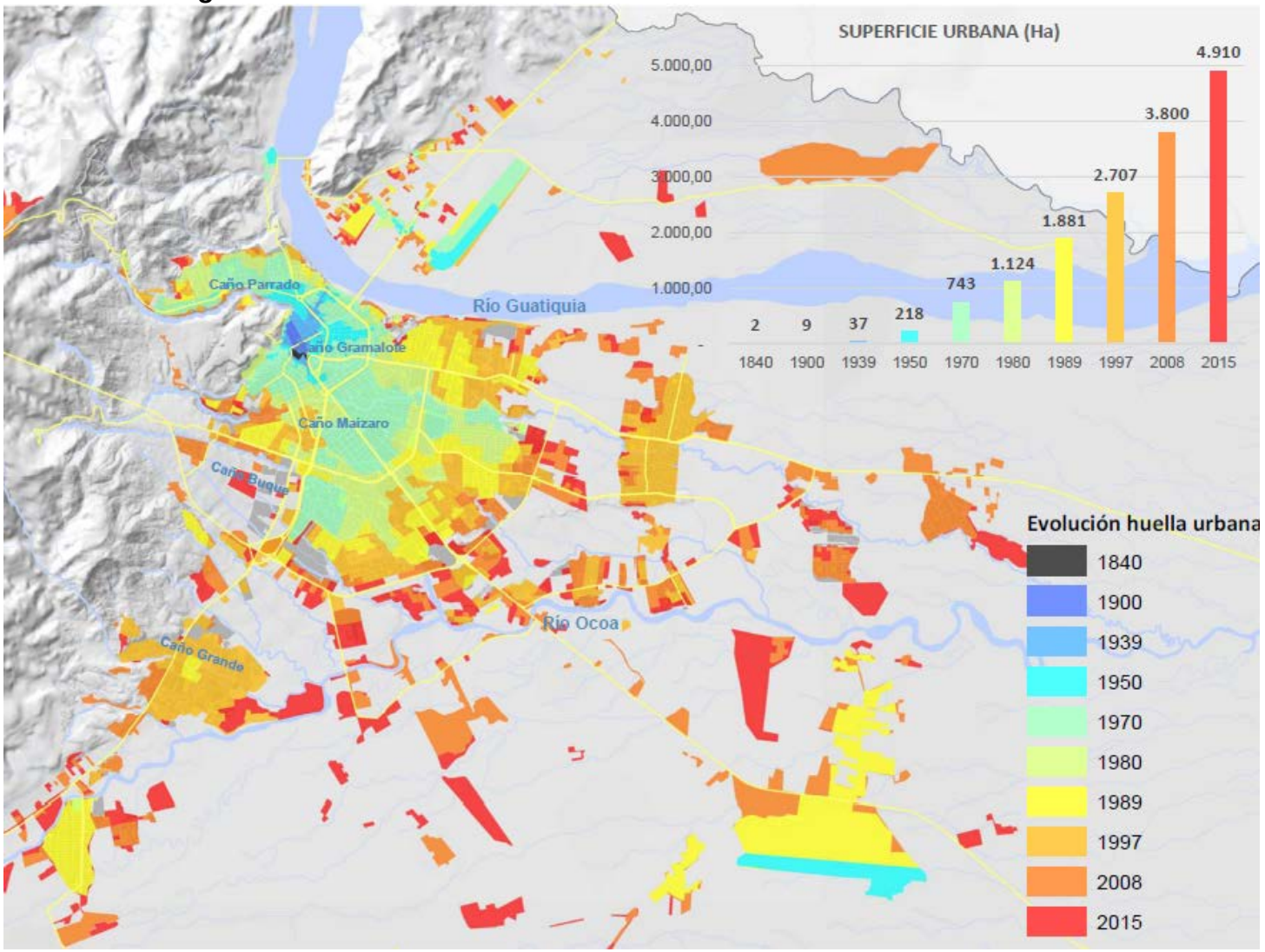
Fuente: Aerofotografías IGAC, Dane 2005 y 2015
Escala 1:60.000
Sistema de coordenadas: MAGNA_Colombia Bogotá
Organizó: Yolima Devia Acosta (2016)

Durante la década de 1990 se hizo notorio el proceso de crecimiento de forma discontinua o en “salto de rana”. Se construyeron asentamientos cerca de la margen del río Guatiquía, alrededor de la base de Apiay y se crearon nuevos barrios, como Rosablanca. También se construyeron equipamientos como el nuevo Anillo vial, en donde se edificó el Terminal de transportes y se inició la construcción de la Central de Abastos de Villavicencio[91], dejando espacios vacíos susceptibles de ser urbanizados. Al final de la década se percibe el crecimiento de la construcciones en torno al terminal y la invasión de terrenos en los barrios Catumare (cerca de Ciudad Porfía), Calamar (junto al río Guatiquía), El Delirio, San Carlos (Vía a Catama) y Villa Mélida (al margen del río Ocoa). En la década del 2000, esta situación se hizo más evidente en la urbanización informal periférica, en barrios como San Antonio, La Reliquia y Ciudad Porfía, que continuaron su crecimiento mostrando el impulso a la expansión desordenada de la ciudad (Ver figura 52).

El crecimiento disperso y sin mayor control se hace más evidente desde 2008. Irrumpen en el paisaje urbano nuevos emprendimientos inmobiliarios: Torres de apartamentos, centros comerciales, crecimiento de la vivienda campestre y proyectos de vivienda de interés social y prioritario (VIS y VIP).

[91] Según entrevistas realizadas en trabajo de campo a actores bien informados: académicos y antiguos pobladores. También se tomaron datos del Estudio base para el Proyecto de Ciudades sostenibles y competitivas (IDOM, 2016)

Figura 52 - Evolución de la huella urbana de Villavicencio 1840 – 2015



Fuente: IDOM, 2016

Se reconoce un área central, que además de ser el centro histórico desde donde se expande la ciudad, es donde se han ubicado las principales instituciones públicas municipales y departamentales, actividades comerciales y servicios financieros, permitiendo una alta concurrencia de personas. Esa concentración de funciones entra en contradicción con el rápido crecimiento del parque automotor (visible desde la década de 1990) y el tamaño de las vías, elemento que ha sido objeto de regulación por parte del implantación del "Pico y Placa"[92] en el centro de la ciudad.

El área central presenta una densidad en las construcciones y una mayor verticalización de la construcción que data de las décadas de 1970 y 1980, destinada para hotelería y servicios financieros. El funcionamiento del sector terciario es el que marca los ritmos durante la semana, por lo que los fines de semana se vacían las calles del centro.

Se trata de un centro en proceso de renovación y consolidación[93], cuyas funciones empezaron a expandirse al final de la década de 1980 y hasta el final de la siguiente década hacia áreas contiguas, de ocupación semi intensiva residencial y de servicios, también con un limitado crecimiento horizontal[94]. Barrios como El Barzal (alto y bajo) han comenzado a cambiar sus contenidos y funciones, sin alterar completamente su arquitectura de barrio residencial de estrato medio alto y alto. Allí se concentran principalmente actividades de prestación de servicios médicos (clínicas, consultorios, laboratorios), de servicios educativos (principalmente educación superior, universitaria, técnica, tecnológica y formación para el trabajo) y servicios institucionales, como sedes regionales de Ministerios, de secretarias municipales, gremios, entre otros. Esto se observa en las siguientes imágenes (figura 53), tomadas en trabajo de campo:

[92] Medida de restricción de tránsito vehicular según el último dígito de la placa, en horas pico durante los días hábiles de la semana. Se aplica en Bogotá y en otras ciudades con problemas de congestionamiento vial.
[93] Ver Plan centro y Programa de comercio "A cielos abiertos"
[94] Que se denominan zonas pericentrales según Amorim Filho (2005) o zona periférica del centro según Roberto Lobato Corrêa (1995).

Figura 53 - Barrio Barzal, servicios médicos e institucionales

Fotografías: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Febrero 14 de 2015

a) Clínica Martha (privada). b) Empresa Social del Estado, Municipio de Villavicencio. c) Metsalud (IPS) e Instituto educativo especializado. D) Salud Total y Colsanitas (EPS)

Las vías por las que se inició la expansión de la ciudad son actualmente ejes de concentración de actividades comerciales:

- Avenida 40: Este eje tiene la mayor oferta de servicios comerciales, grandes almacenes (Homecenter, Metro Cencosud, Éxito, Olímpica), centros comerciales (Sabana, Llanocentro, Villacentro, Unicentro) algunas instituciones (Cámara de Comercio, Ecopetrol) y establecimientos comerciales. Fue objeto de planeación urbanística a comienzos de la década de 2000, cuenta con una alameda, cicloruta y es lugar de concentración de almacenes de franquicia, cabalgatas y del

famoso joropódromo[95] que se realiza en el marco del Festival del Joropo en Junio.

- Carrera 33 – Vía Puerto López: Aun presenta equipamientos de empresas asociadas al cultivo de arroz y cereales. En la zona de La Primavera se establecieron dos centros comerciales: Makro y Óptimo, en torno a los que se ha generado un crecimiento de vivienda tipo apartamentos, también se estableció el parque industrial del mismo nombre en que se encuentran parte de las oficinas de Ecopetrol y Bioenergy. También, en la intersección con el anillo vial, se instaló la Universidad Santo Tomás.
- Vía a Catama: Además de la amplia oferta de vivienda, se encuentran grandes Almacenes como Olímpica y el Éxito. En este eje se encuentran las instalaciones del Matadero y hay oferta turística de hoteles campestres. Además, en cercanías se construían las nuevas instalaciones del Hospital Departamental de Villavicencio E.S.E.[96]

En la década de 1980 se construyó la Calle 15, una vía que conectaba a estas tres vías atravesándolas en forma de semicírculo. En esta se establecieron las dos empresas principales de bebidas gaseosas, Postobón y Cocacola, junto a la intersección de la vía a Puerto López. Esta vía "encerraba" el área que había crecido de forma compacta hasta esta década de 1970, permitiendo la comunicación entre el norte de la ciudad hasta el sur en el sector de La Esperanza, sin atravesar por el centro.

A principio de 1990 se inició la construcción Anillo vial, el cual rodea a la ciudad dando continuidad a la Nueva vía Bogotá – Villavicencio hasta la vía a Catama, pasando por el Terminal de Transportes. De ser un área de loteo, cruzada por una red de caños sin ningún tipo de planificación, se convirtió en área de concentración de servicios para la agroindustria en su primera fase, siendo la Compañía Agrícola del Llano la primera en establecerse allí en 1991. Se establecieron también otras oficinas

[95] Es un espectáculo de baile abierto en el que desfilan bailando diferentes grupos y escuelas de joropo de Colombia y Venezuela en diferentes categorías. El baile y la música en vivo se prolongan a lo largo de la avenida durante dos días que toma el evento, de realización anual.

[96] Durante el último año se dieron a conocer varias noticias sobre el estancamiento de las obras por problemas de corrupción, pues los fondos para la misma estuvieron siendo usados como caja menor para algunas campañas políticas. Así, se considera que esta obra es uno de los Elefantes Blancos más recientes en la región. Ver: http://www.wradio.com.co/noticias/actualidad/el-contrato-de-ivan-perez-para-la-nueva-sede-del-hospital-departamental-de-villavicencio/20170613/nota/3491510.aspx

de empresas agrícolas, y de venta de carros. Hasta final de la década el anillo vial marcó un “limite” de la ciudad que, posteriormente, se convirtió en eje de expansión de la ciudad.

A final de la década del 2000, el Anillo vial se convirtió en uno de los principales ejes de comunicación intra e intermunicipal. La alta concentración de labores de logística, servicios de mecánica, garajes a cielo abierto de maquinaria y vehículos de carga, venta de autos y alquiler de maquinaria, respondía al alto flujo de tracto mulas, camiones y vehículos que prestan servicios, principalmente a la actividad petrolera y agroindustrial, y al transporte de alimentos en virtud de la ubicación de la Central de Abastos.

También se encuentran algunas “islas” o puntos de recogida informal de pasajeros, en el trayecto del Terminal de Transporte intermunicipal de Villavicencio a la salida a Bogotá.

Figura 54 - Obras de ampliación del anillo vial

Fotografías: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo Febrero 2015

Rápidamente la actividad en este eje sobrepasó su capacidad al punto de requerir su intervención para organizar el tránsito con semáforos y ser ampliado a una doble calzada[97], convirtiéndose en la vía más amplia de la ciudad y zona de expansión de proyectos de vivienda en conjuntos cerrados y edificios de apartamentos en la parte externa a la vía.

Por este motivo, algunos de los entrevistados refieren que buena parte de la importancia del anillo vial radica, más allá de su papel en la dinamización del tránsito

[97] Las obras iniciaron de forma efectiva en 2013, debido a las dificultades para la negociación de predios y terminaron en 2017.

y aportar fluidez al transporte pesado que estaba invadiendo la ciudad, en la apertura del “tercer anillo” de expansión de la ciudad, que se distingue por un alto nivel de dispersión que simula un archipiélago. Esa periferia discontinua está representada en el extremo oriental de la Vía a Catama, la concentración de conjuntos cerrados de vivienda campestre en Apiay y en general que contienen equipamientos recreacionales (asociados al turismo) para la población de mayor poder adquisitivo, como en la vía a Restrepo, en particular en la vereda Vanguardia.

El crecimiento fragmentado y disperso desde la década de 1990 está relacionado en parte con la incorporación de valor al suelo. Se trata de un crecimiento sin mayor control por parte de las autoridades municipales, acompañado de una tendencia a la mayor especulación con los precios del suelo. Es común ver la presencia de vacíos urbanos o “lotes de engorde”, que posteriormente son vendidos a alto precio para construcción de proyectos de vivienda o para uso comercial.

El alto valor del suelo, sumado a las sucesivas oleadas de población en búsqueda de vivienda, han fomentado el crecimiento fragmentado y la urbanización informal. Villavicencio es uno de los casos más significativos en Colombia en la discusión sobre urbanización informal[98] en tanto cuenta con un extenso número de barrios populares, heterogéneos, fuera de los esquemas de planificación.

La urbanización como proceso amplio, más complejo que la expansión de la construcción, debe diferenciarse de la política urbana y los ejercicios de planificación urbana. Esta última, requiere pensar y organizar la ciudad técnicamente, pensar desde el emplazamiento. En términos generales:

> Los procesos urbanos informales y el hábitat autoproducido se han de entender como la forma de respuesta que durante años han construido los pobladores, tanto urbanos como rurales, para autosatisfacer sus necesidades habitacionales y construirse asimismo unas condiciones básicas de habitabilidad. Sin embargo esta respuesta, que es autoproducida por los habitantes no garantiza la calidad y la dignidad del ser humano y mucho menos la del hábitat que generan. (TORRES TOVAR, 2009)

Pierre George, denomina a este fenómeno “Barrios de crecimiento espontáneo” o *bidonville,* que se caracterizan por la carencia de servicios públicos y cualquier tipo de desarrollo que se debe exclusivamente a iniciativas espontáneas y se confunde con otras formas de hábitat improvisado (reocupación de inmuebles, alquiler de

[98] Al respecto hay una amplia producción del Grupo de Investigación “Procesos urbanos en hábitat, vivienda e informalidad” de la Universidad Nacional de Colombia, liderado por el Profesor Carlos Alberto Torres Tovar. También del Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo de la Pontificia Universidad Javeriana, encabezado por la profesora Olga Lucía Ceballos Ramos.

sótanos, etc. “hábitat no integrado) “(…) por extensión la fórmula fue aplicada en todos los establecimientos espontáneos en las ciudades de crecimiento demográfico más rápido que su urbanización propiamente dicha" (GEORGE, 1983, p. 128)

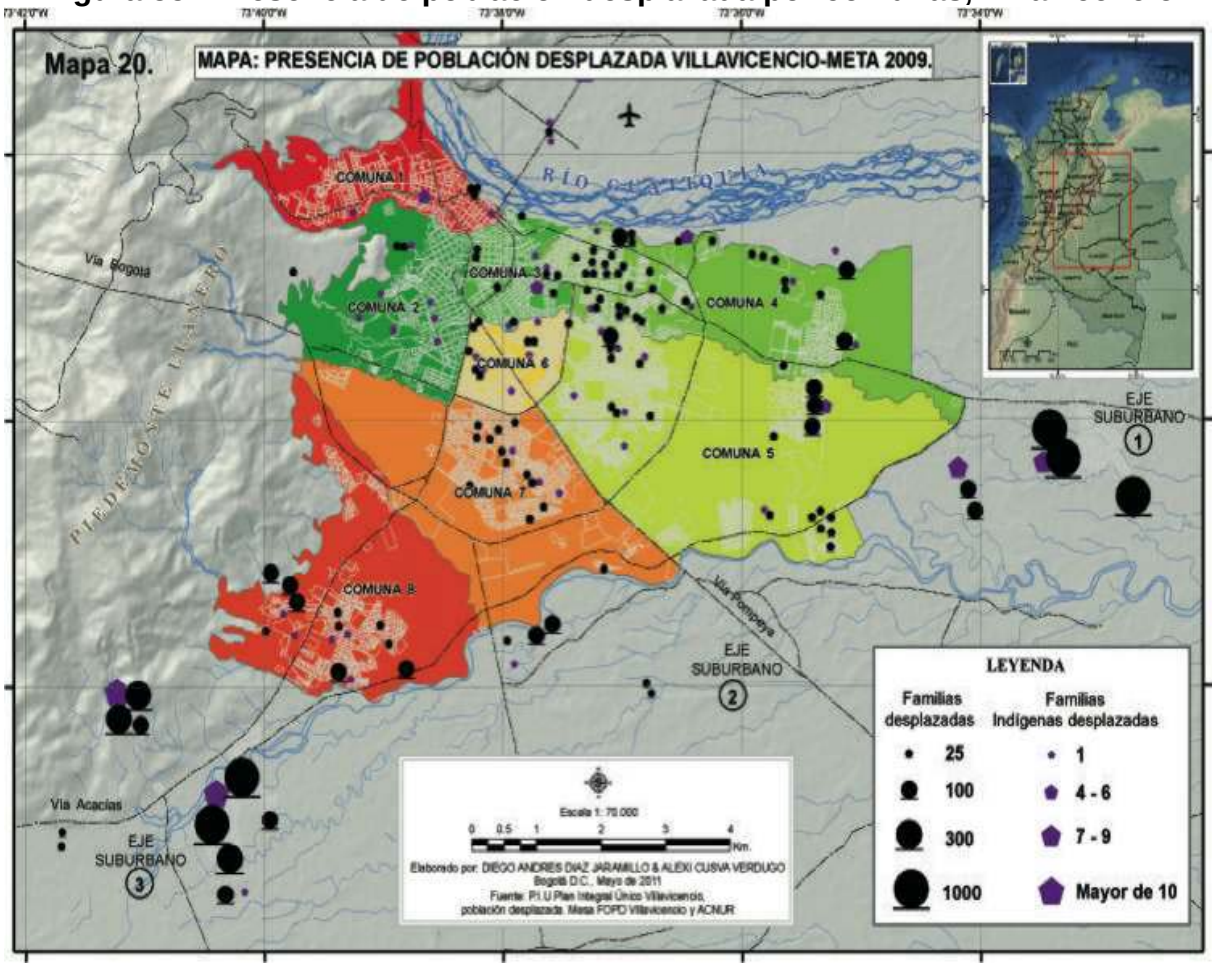
El crecimiento de barrios informales en el caso de Villavicencio, está estrechamente ligado a hechos como la colonización y al desplazamiento forzado, entendiendo que Villavicencio se encuentra entre las ocho ciudades con mayor volumen de recepción de esta población (CICR, PMA, 2007)(Ver figura 45 en este capítulo). En 1999, el 40% de los barrios de Villavicencio se encontraba en condición de informalidad. En 2013 cerca del 60% de los asentamientos eran informales, lo cual en términos de ocupación del suelo, se traduce en la ubicación de familias en áreas de alto riesgo y zonas de protección ambiental (ALCALDÍA DE VILLAVICENCIO, 2013). Valga recordar que en ese periodo, 1999 a 2013, se agudiza el fenómeno del desplazamiento forzado y la recepción de un alto volumen de población en la ciudad (Ver Ritmos de crecimiento demográfico figura 44 en este mismo capítulo).

Así, en 1999 se conformaron los barrios La Nora y Maracos, la Reliquia en el año 2000, en el 2002 Villa Juliana, en el 2004 Villa hermosa, Jericó en 2007, el Trece de Mayo en 2008, en 2009 Portales del Llano y Bellavista, en 2011 el asentamiento Humano La Victoria y, como resultado de su desalojo se creó el asentamiento en el sector de Villa Lorena (DIAZ JARAMILLO, 2013, p. 98)[99].

Si bien la población desplazada estaba presente en toda la ciudad, se distinguen unos núcleos de crecimiento de asentamientos y barrios informales en las zonas más lejanas del área urbana. Al sur de Villavicencio, en la comuna 8 en el eje de la vía que conduce a Acacías se encuentra Ciudad Porfía, uno de los primeros núcleos de expansión informal creado por cooperativismo y loteo por algunos concejales en la década de 1980 (Académico regional, tradicional. Entrevista en Villavicencio, febrero de 2015). Allí se asentó buena parte de la población de escasos recursos y víctimas de la violencia de esa época.

[99] Varios de estos asentamientos y barrio no tienen nomenclatura ni son reconocidos en la cartografía por el hecho de su ilegalidad.

Figura 55 - Presencia de población desplazada por comunas, Villavicencio



Fuente: DIAZ JARAMILLO, 2013

En la actualidad Ciudad Porfía cuenta con casi 80 mil habitantes. Lo que comenzó como una isla se constituyó en “una ciudad” al sur de la ciudad y área de expansión urbana hacia los intersticios entre las áreas densamente habitadas de la ciudad. Allí se crearon asentamientos como La Nora (1999), Catumare (década de 1990) y Villa Lorena (1997) (figura 56). Un intermedio entre la informalidad y la formalidad, por ser área de expansión de asentamientos informales y de proyectos de vivienda, que vulneran las condiciones hídricas del área por la alta presencia de humedales y caños, que tributan al río Ocoa. En principio, la riqueza hídrica de la zona garantizaba el surtimiento de agua para sus habitantes, pero también significa la ocupación de áreas inestables, rondas de rio y áreas de alta dinámica hídrica. Se trata de un área con clasificación de alto riesgo y amenaza por inundación y deslizamientos para el establecimiento de viviendas.

Figura 56 - Urbanización informal y autoconstrucción, Villa Lorena

Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Villavicencio Julio de 2017

Otra de las áreas de expansión de la urbanización informal, es la zona periférica oriental de la ciudad entre el rio Ocoa, el caño Maizaro y el río Guatiquía (comunas 4 y 5). Allí se ubican los barrios Kirpas Gaviotas, San Antonio, La Reliquia (2000), 13 de Mayo (2009), Marco Pinilla y San Carlos (Figura 55). Estos barrios se han venido consolidando como los mayores receptores de población desplazada, presentan una alta deficiencia en la prestación de servicios públicos e inseguridad. A esta área se le suma la comuna 3 a la margen derecha del río Guatiquía. Solo entre las comunas 8 y 5 se contaban 1000 familias desplazadas por la violencia y 300 en las comunas 3,4 y 5 (DIAZ JARAMILLO, 2013)

Estas zonas se distinguen entonces por la distancia que las separa del centro de la ciudad, su discontinuidad, la fragilidad ambiental y dificultades para el establecimiento de asentamientos seguros. Dicha periferia fue constituida por loteos poco articulados con la ciudad, con dificultades de acceso vial como de servicios públicos. Son producto de la invasión de baldíos o de lotes de terceros, sin servicios públicos, de barrios no planificados que surgen “espontáneamente”, es decir, por un proceso de parcelación y edificación (autoconstrucción), sin mediación de planificación (urbanización) (CAPEL, 2002).

Algunos de estos asentamientos son reconocidos por la administración después de años de existencia, a través de integración a red de servicios públicos y al catastro municipal (TORRES TOVAR, 2009).

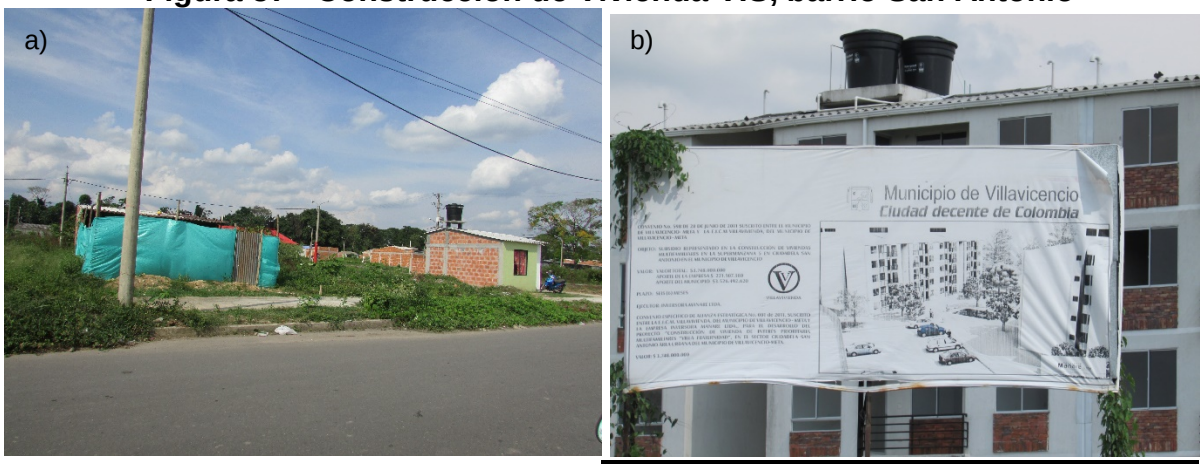
Esta “producción informal” de la ciudad, que está asociada a la ilegalidad y la autoconstrucción es un fenómeno evidente pero no suficientemente documentado, lo cual dificulta la comprensión de la dinámica de la configuración urbana de la ciudad.

La dimensión de la informalidad en la vivienda en Villavicencio es muy alta y compleja, involucra a la población carente de vivienda, a actores armados ilegales que provocan el desplazamiento como a los que buscan ejercer el control en áreas urbanas, a constructores y a políticos locales:

> Esta “ilegalidad” crece exponencialmente, sobre todo en Villavicencio, donde se encuentra relacionada a actores vinculados al conflicto, donde miles de personas sufren la tragedia de existir en una ciudad que no existe como tal, donde la posibilidad de acceder a cualquier tipo de derecho ha dependido, hasta la actualidad más reciente, de la clientela y las promesas políticas ligadas a periodos electorales. (TORRES TOVAR, 2012, p. 10)

Esta forma de crecimiento urbano refleja la desigualdad socioespacial con respecto a las áreas consolidadas. Su ubicación en áreas de riesgos y amenazas (asentamientos junto en la ronda de los ríos, en especial del río Guatiquía), dificultades de acceso a servicios públicos y de saneamiento básico, de acceso en procesos de legalización posteriores a su ocupación y asociados a nuevos proyectos de vivienda como es el caso de los barrios La Madrid (Ciudad Porfía) y San Antonio (comuna 5 en la ronda del río Ocoa). Allí, después del asentamiento “informal” de las familias y de generar núcleos urbanos de población, el municipio ha intervenido con obras de infraestructura de servicios públicos. Posteriormente, se han ubicado en cercanías proyectos de Vivienda de Interés Social (VIS) y Vivienda de Interés Prioritario (VIP), financiados por Villavivienda (Empresa industrial y comercial del municipio), bancos y constructoras.

Figura 57 - Construcción de Vivienda VIS, barrio San Antonio

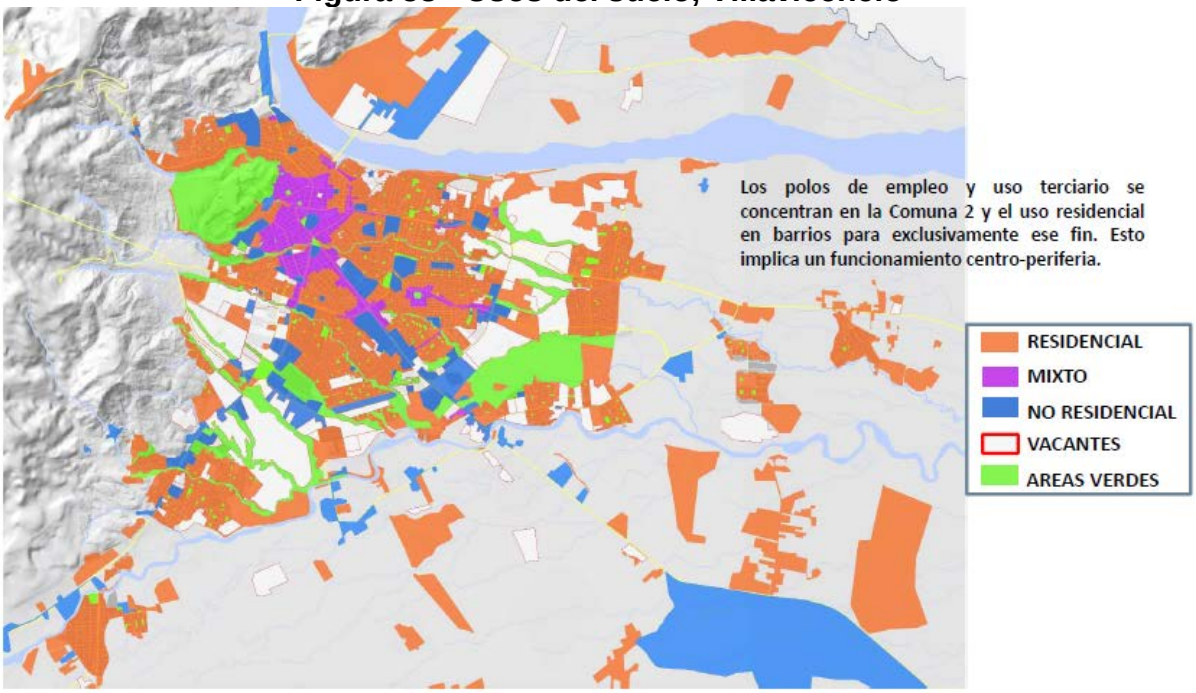


Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo Febrero 2015
a) Construcción de casas unifamiliares. b) Edificios de apartamentos.

Este ciclo invasión – ocupación – expansión - legalización – introducción de proyectos de vivienda, en un anillo externo al área compacta de la ciudad que sigue los bordes del rio Ocoa hasta encontrar al río Guatiquía, se repite como estrategia de urbanización y valorización del suelo a favor de agentes privados, dueños de lotes de engorde, agentes financieros y constructoras.

La ciudad se va expandiendo bajo condiciones de desigualdad. Los barrios estrato 1 se concentran en el mencionado anillo de expansión, en las rondas de río, mientras que 16% del área urbanizada está formado por conjuntos cerrados. Estos conjuntos afectan la continuidad y seguridad de las vías y la mezcla de usos del suelo. Además agravan los problemas de segregación social (IDOM, 2016). Otro elemento crítico es la poca disponibilidad de áreas verdes cualificadas, 2,8 m^2/habitante, muy por debajo de la media de la metodología de la Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) (BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, 2016) que se situaría en torno a 5.

Figura 58 - Usos del suelo, Villavicencio



Fuente (IDOM, 2016)

Según cálculos del Equipo POT, en 2012 la población en estratos 1 y 2 correspondía al 53.33%, en estratos 3 y 4 43.15%, y en estratos 5 y 6 3,52%. De igual manera, según el cálculo de tasa de crecimiento de población entre 1996 y 2012 en

dichos estratos, indica un crecimiento del 6,27% en el primer grupo, de 0,67% en el segundo grupo y de 3,07% en el tercer grupo (ALCALDÍA DE VILLAVICENCIO, 2015).

Una característica especial de Villavicencio, derivada del rápido crecimiento de la ciudad y de su débil planeamiento y control es la heterogeneidad en los usos del suelo, visible en la siguiente figura. A pesar de la dispersión de la mancha urbana hay una fuerte tendencia a un funcionamiento centro – periferia, en tanto predomina un uso mixto (comercial, administrativo, residencial) en el centro tradicional de la ciudad y los barrios que le rodean, los cuales paulatinamente han mudado del uso residencial al mixto.

Existe un factor diferencial en las ciudades colombianas, consistente en la difusión del comercio de barrio. En el caso de nuevos proyectos de vivienda y de áreas con equipamiento han venido conformando pequeñas nuevas centralidades en tanto disponen de un pequeño comercio (comidas rápidas, abarrotes y víveres, papelerías y misceláneas, principalmente), que funcionan de forma heterogénea.

Figura 59 - Heterogeneidad en el comercio barrial

Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, barrio La Reliquia, Febrero de 2015

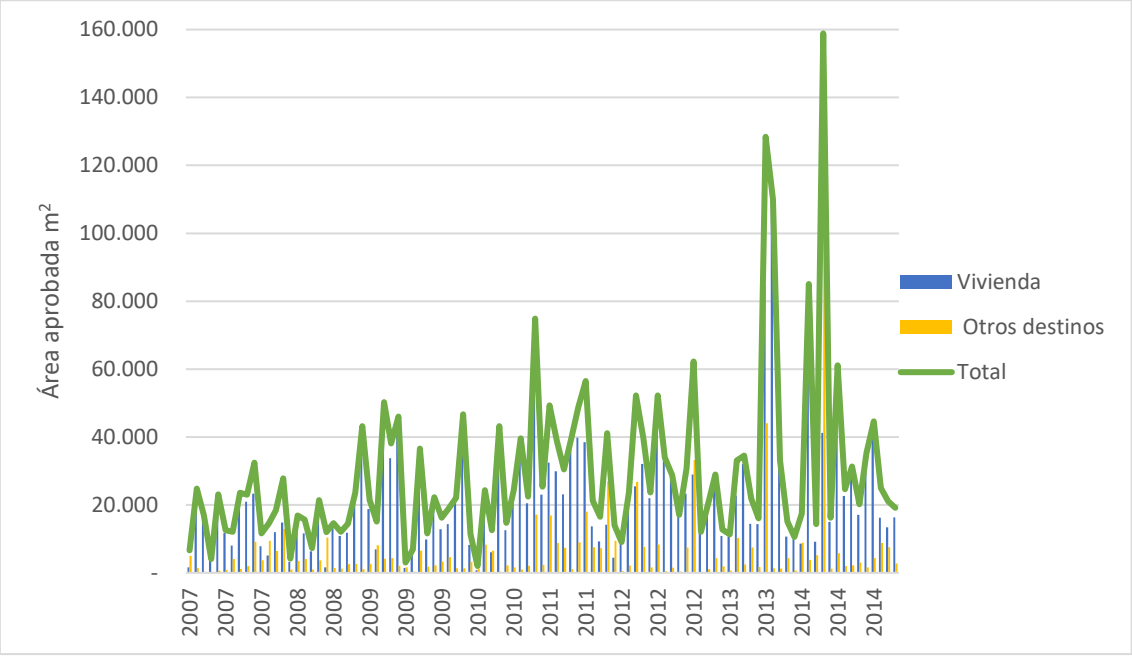
La oferta es aún más variada en barrios de estrato bajo y medio como en las ciudades vecinas, siendo un fenómeno aún más visible en el caso de ciudades con alta circulación de dinero, como Acacías. En algunos locales (como de la figura 59) se mezclan comercio de papelería, venta de lotería, oferta de créditos, pago de servicios públicos e incluso oferta inmobiliaria de usados. En algunos casos observados se

incluyen servicios e restaurante, servicios de hotelería, divulgación inmobiliaria, préstamos, entre otras, en el mismo local.

Se ha constituido un mercado inmobiliario dinámico e informal que ha alimentado la segregación socioespacial, caracterizada por la carencia de vivienda digna, de cubrimiento de servicios y asentamiento en límites urbanos (Devia Acosta, 2004, 2011; Dureau y Gouëset, 2001). Villavicencio es una ciudad, literalmente, en construcción. Como se mencionó en el aparte 2.2, la construcción ocupa el tercer lugar en el aporte del departamento del Meta al PIB nacional y buena parte de esta actividad se concentra en la capital. Por eso, algunas de las personas con las que interactuamos en el trabajo de campo la llamaron “la ciudad de las lonas verdes”, debido al auge de la construcción de infraestructura y vivienda que han marcado lo corrido de la última década.

En 2001 la ciudad contaba con 99.372 predios, pasando a 131.682 en 2013, siendo su fase de mayor crecimiento desde 2008, en el cual también se registra una tendencia a una mayor especulación con los precios del suelo y la construcción (ALCALDÍA DE VILLAVICENCIO, 2013). Además, según el número de solicitudes de créditos hipotecarios, en 2012 Villavicencio ocupó el séptimo lugar a nivel nacional después de Bogotá, lo cual indica la alta dinámica de sector inmobiliario (Ibídem).

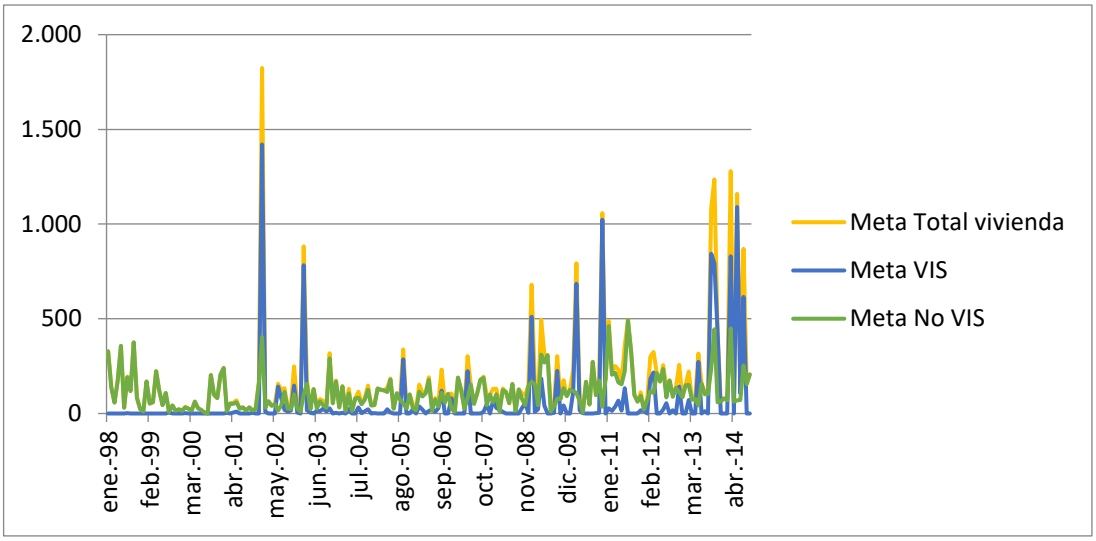
Figura 60 - Área aprobada (m^2) de construcción, Villavicencio enero de 2007 a marzo de 2015.



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: (DANE, 2015)

Esto significó un ajuste significativo del avalúo predial de la ciudad. Villavicencio se posicionó en como la décima ciudad con mayor valor en el país, con un avalúo de $10.148.303.646.400 según el IGAC (2016). Parte significativa de la construcción reciente ha sido de vivienda VIS, como se muestra en la siguiente figura (61), que incluyen torres de apartamentos contiguas a las áreas de urbanización informal, como observamos en la zona de La Madrid (figura 62).

Figura 61 - Unidades de vivienda aprobadas para construcción según licencias, Departamento del Meta



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: (CAMACOL, 2014)

Figura 62 - Construcciones de Vivienda VIS en La Madrid

Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Febrero 2015

También se ha reportado un rápido crecimiento de proyectos de vivienda de constructoras bogotanas, destinadas a vivienda campestre, segunda vivienda y proyectos dirigidos a estratos medios y altos. El peso de los agentes inmobiliarios y financieros, la especulación el sobre suelo y la gestión empresarial de la ciudad, son crecientes, cobrando gran importancia en la expansión de la ciudad y en la aparición

de nuevos elementos y formas urbanas, como por ejemplo edificios de viviendas dispersos por la ciudad, centros comerciales, predios corporativos y áreas turísticas (DE MATTOS, 2006).

Las primeras ofertas inmobiliarias que tenían como destino a los consumidores bogotanos a través de catálogo, se registraron en 1995. Agrupadas bajo el ítem de "vivienda campestre", se incluían ofertas en condominios campestres en Puerto López y en conjuntos cerrados dentro del área urbana de Villavicencio (EDITORA INMOBILIARIA LTDA., 1995). En 1997 la oferta se amplió a otras ciudades como Granada, Acacías y Restrepo. Entre 2003 y 2004 la oferta de vivienda aumentó notablemente y se hizo sobre la categoría "otras ciudades"[100].

En 2012 Villavicencio contaba con 71 proyectos en venta (59 de vivienda y 12 de lotes), reportando un 15% más que en 2011, mostrando un importante crecimiento e incentivo a la inversión en la vivienda. También había 2.415 unidades en oferta, concentradas, especialmente, en viviendas VIS (AMARILO, 2012, p. 18)

Figura 63 - Oferta inmobiliaria de grandes constructoras

Fuente: Edición especial sobre Villavicencio, Revista Amarilo Septiembre de 2012

[100] La información se deriva de la revisión de las existencias de "La Guia" en la Biblioteca Luis Ángel Arango en Bogotá. Esta revista es una de las más reconocidas en oferta inmobiliaria desde 1992.

La constructora Amarilo, una de las más importantes a nivel nacional, ha entrado con fuerza en el mercado de la construcción de vivienda en Villavicencio con dos megaproyectos: Hacienda Rosablanca (figura 64), con un complejo de conjuntos cerrados de diferente estrato y un complejo comercial, ubicado en la Carretera del Amor, cerca de la vía a Acacías y, el proyecto Llano Alto en la Vía a Catama, cerca al hotel Campanario.

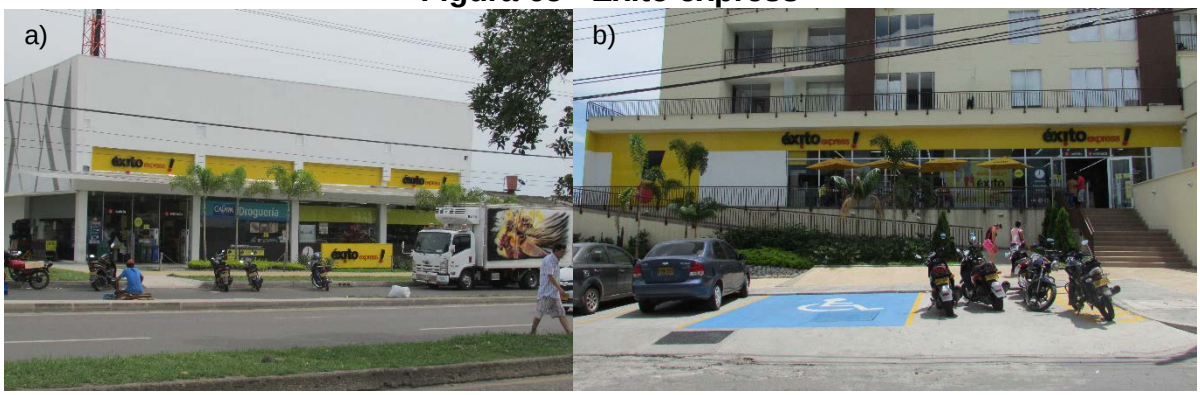
Figura 64 - Proyecto "Hacienda Rosablanca"

Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Febrero de 2015

El auge inmobiliario permea el área rural del municipio a través de un acelerado proceso de urbanización que incluye la parcelación de grandes predios, orientada a la construcción de vivienda campestre y de usos recreativos, principalmente en la vereda de Apiay (ALCALDÍA DE VILLAVICENCIO, 2013) . Esto genera una fuerte presión sobre el suelo rural en términos de precios y suministro de servicios públicos.

Junto al auge de la oferta de segunda vivienda, principalmente en conjuntos cerrados con piscina, se conforman nuevas centralidades de comercio, que van de la mano con el aumento de sucursales de almacenes de grandes superficies en estos entornos. En este sentido la instalación de almacenes Éxito, Éxito Express y Éxito vecino (Multilatina del retail, perteneciente al Grupo Casino) ha sido estratégica en su localización, ocupando áreas compactas y concurridas, con tres grandes almacenes (uno en el centro y dos en centros comerciales) y con pequeños almacenes llamados “Éxito Vecino” en esas nuevas áreas de concentración de vivienda (cinco almacenes instalados hasta 2013 y uno por instalar en Acacías), los cuales tienen un surtido similar pero en menor cantidad. Así la cadena de almacenes Éxito se ha venido expandiendo en número y ubicación en la ciudad.

Figura 65 - Éxito express



Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Villavicencio, Febrero de 2015
a) Vía a Catama y b) Barrio Barzal,

La entrada de capitales externos ha generado nuevas lógicas de localización de las actividades comerciales y de servicios redefiniendo el concepto de centralidad de estas ciudades. Mientras la localización de estos mercados obedece a las áreas de mayor oferta inmobiliaria y de concentración de población, la localización de servicios directos y complementarios para la actividad extractiva, se especializa en ejes como el anillo vial y en ejes viales intermunicipales (dentro y fuera de la ciudad), generando áreas de impacto de las actividades extractivas, parcelamiento, cambios de uso y reacomodamientos en el precio del suelo.

A continuación demostramos como esta afirmación se materializa al interior de la ciudad, lo cual ha significado un crecimiento considerable en número de negocios, comercio e infraestructura de servicios a favor de estas actividades económicas:

- Servicios educativos con formación para las áreas de trabajo (directa e indirectamente relacionados con actividad petrolera) ofrecidos para responder a la demanda de las empresas y, sobre todo de los interesados en acceder a puestos de trabajo en el sector (Ver Apéndice G),

> La gente de aquí quería solamente carreras que tuvieran que ver con el petróleo y esas no las ofrecen las instituciones universitarias a no ser de que es la Ingeniería de petróleos que ofrece la América, la Winston y esas no las tenemos acá, esa demanda de carreras o de técnicas que tuviera que ver con el petróleo las suplieron las privadas, hay mucho instituto privado que viene y ofrece, o la gente aquí viaja hasta Villavicencio, hasta Acacias para hacer esos cursos técnicos (Funcionarios públicos, regionales, reciente y originario (1 y 2). Entrevista en Castilla la Nueva, Abril de 2016)

> (…) manejo de recursos urbanos, riesgos profesionales, todo eso a nivel de tecnologías, entonces frente a ese espejismo los chinos se matriculan porque van a encontrar trabajo rápido en las petroleras, ves? (Académico local, tradicional. Entrevista en Villavicencio, Enero de 2015)

Con estos testimonios, se evidencia el peso de las instituciones educativas privadas que aprovechan el auge petrolero para hacerse a más programas y estudiantes. Su oferta se concentra en las principales ciudades del departamento, en infraestructuras adaptadas e insuficientes, ocupando espacios centrales en la ciudad.

Figura 66 - Instituciones de formación para el trabajo enfocadas en la actividad petrolera

Fotografías: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Villavicencio Barrio Barzal, Febrero de 2015 y Abril de 2016.

a) Instituto técnico integral petrolero. b) Instituto Politécnico Agroindustrial y Escuela de la industria petrolera Petroschool.

- Comercio de insumos y prestación de servicios especializados. Para el caso de la agroindustria, muchos se encuentran dentro de Villavicencio en las vías a Puerto López y a Acacías. Las dos siguientes imágenes ejemplifican el comercio de insumos y la presencia de las instalaciones del gremio algodonero en la vía a Puerto López y la oferta de vehículos y maquinaria en el Anillo vial.

Figura 67 - Comercio enfocado en actividad agroindustrial

Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Villavicencio Barrio San Benito, Febrero de 2015

Figura 68 - Venta de vehículos, alquiler y reparación de maquinaria agrícola

Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Villavicencio Anillo vial, Febrero de 2015

- Vivienda a demanda de las necesidades de sectores de trabajadores. Esto se evidencia en el crecimiento del sector hotelero y la constitución de nuevos tipos de vivienda temporal de estrato medio y alto en la ciudad de Villavicencio:

> Si entras ya al corazón o sea al casco urbano de Villavicencio entonces vas a encontrar en los últimos 6 años un desarrollo importante del corredor que va de Coca-Cola hasta el Buque, Incluso hasta Altagracia y ahí encuentras que unos lotes que no tenían una destinación específica se convirtieron en unos bloques de apartaestudios, entonces ya es diferente, porque ya no son soluciones para vender, no se convierten en soluciones habitacionales para vender sino soluciones habitacionales de renta para contratistas que están en trabajo de 28[101] por o de 20 por 10 que es trabajar 20 días y descansar 10 o que trabajan en campo pero de Castilla se vienen o de Rubiales o de Castilla o de Chichimene o de las áreas donde está la influencia petrolera o de Pompeya y pernoctan. Es decir viven en Villavicencio solo en las noches o después de las 5 de la tarde que salen de sus campamentos. (Funcionaria privada, regional, originaria. Entrevista en Villavicencio, marzo de 2016)

Aunque buena parte de la infraestructura para la producción, transformación, almacenamiento y transporte de petróleo se localiza en área suburbana y rural de la ciudad de Villavicencio (en donde se ubican el centro de operaciones de la Gerencia Llanos de Ecopetrol en Apiay, Gasoducto del Llano Apiay – Usme, Planta de Gas y de asfaltos, Complejo Apiay , Ariari), la operación de la parte administrativa se ubica dentro del área urbana de Villavicencio (Ecopetrol en la avenida 40 y en el parque

[101] Se entiende como “veintiocheo” o régimen temporal de trabajo propio del sector petrolero. En principio, el trabajo por periodos de máximo veintiocho días era una estrategia para evitar la consolidación de un vínculo laboral del trabajador con la empresa y así evitar el pago de prestaciones sociales. En la actualidad se mantienen este tipo de contratos bajo la premisa de “rotar los puestos de trabajo” a la población local. En el caso de los 20 – 10 es una estrategia usada para los grupos uno y dos de trabajadores

industrial La Primavera en la carrera 33). Sin embargo, las actividades complementarias sí hay generado cambios importantes en el entorno urbano. Las nuevas demandas de estas actividades han significado también nuevas demandas de localización en los ejes viales que comunican con los municipios vecinos en donde se localiza la actividad extractiva.

> El establecimiento y el crecimiento desordenado de áreas de parqueo de mulas (sic) entonces si entras por Villavicencio encuentras más de 5 playas, les llaman playas, que es como lotes donde se parquean los transportadores que antes eran del sector petrolero específicamente: mulas, tracto mulas y tanques, carro tanques, entonces encuentras más de 5 sobre el anillo vial y sobre la vía a Puerto López otras 2 y llegando al terminal otras 3, estamos hablando de más de 10 playas de parqueo ((Funcionaria privada, regional, originaria. Entrevista en Villavicencio, marzo de 2016).

Figura 69 - Playas en área urbana, Villavicencio

Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Villavicencio Anillo vial, Febrero de 2015

Esto ha significado el fortalecimiento de actividades complementarias en estas vías y, en particular, en los alrededores de las playas: estacionamiento, lavado, servicios de mecánica, lubricación, restaurantes, entre otros, convirtiéndose en ejes centrales o “ejes luminosos” para el extractivismo, permitiéndonos adecuar el concepto de espacios luminosos de Milton Santos.

Figura 70 - Venta de tubos petroleros y material para construcción

Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Villavicencio Anillo vial, Febrero de 2015

Figura 71 - Almacenaje de tubería, contenedores y camiones para la industria petrolera.

Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Villavicencio Anillo vial, Febrero de 2015

En este capítulo quedaron expuestos los principales elementos que conforman el proceso de producción del espacio urbano en la ciudad de Villavicencio y ciudades de la Orinoquia. Se resaltaron hitos históricos y geográficos, así como la relación entre elementos demográficos y de jerarquía que han venido influyendo en el proceso de urbanización, en particular las ciudades del Meta.

Hemos expuesto como han cambiado forma y contenido en la ciudad de Villavicencio. También algunos de los cambios en función y estructura que sustentan unas nuevas lógicas de localización de las actividades comerciales y de servicios, en especial los destinados a tres actividades predominantes: la petrolera, la agroindustrial y la construcción. En la primera parte del siguiente capítulo veremos cómo estas

lógicas se materializan en los principales ejes intermunicipales que confluyen en la ciudad de Villavicencio y cuáles transformaciones han generado en su paisaje. Se trata de una visión de fijos y de flujos necesaria para entender los cambios y formas en que se conecta la red urbana y por ende, como se revelan las diferentes formas de regionalización.

5 RED URBANA, INTERESCALARIDAD Y REGIÓN.

En este capítulo se realiza una caracterización las relaciones ciudad – región, el papel y las funciones de la ciudad de Villavicencio y la conformación de su red urbana regional, aprovechando los elementos expuestos en el capítulo 1 sobre sistema urbano y red urbana.

En la primera parte de este capítulo, realizamos una caracterización de algunos elementos del paisaje interurbano de los ejes viales que conectan con Villavicencio y que denota las relaciones establecidas entre ciudades de la red urbano regional. Con esto levantamos un puente al entendimiento de las relaciones entre ciudades y de la génesis de la red urbana (LOBATO CORRÊA, 1989, 2006).

A partir de esta descripción, pasamos a hacer una lectura de las interacciones espaciales, representadas en flujos de bienes, personas y servicios, que, como se propuso en la metodología, se realiza por medio de fijos y flujos en alimentos, servicios de salud, transporte de carga y otros servicios relevantes.

En la segunda parte se discuten las relaciones interescalares y las políticas regionales. Se da una mirada en el tiempo sobre las figuras y delimitaciones regionales en su contexto, entendiendo que los ejercicios de regionalización corresponden a la integración de criterios diversos de división como al establecimiento de relaciones de poder (LOBATO CORRÊA, 2000)

5.1 Ejes intermunicipales y especializaciones: Materialización de las lógicas de localización de las actividades económicas.

Como lo hemos mencionado, Villavicencio es nodo de articulación de la Orinoquia con el centro del país y de la región de la Orinoquia.

En Villavicencio se encuentran diferentes vías: la Marginal del Llano, que comunica el piedemonte llanero entre Meta y Arauca y llega al sur hasta San José del Guaviare, mientras que al norte comunica con Venezuela. En sentido occidente – oriente se encuentra la vía Villavicencio – Puerto López – Puerto Gaitán, que conecta al oriente del departamento y al departamento del Vichada, es decir, el tránsito piedemonte - “Altillanura” – río Meta, eje vial estratégico para el desarrollo del proyecto agroindustrial y del boom petrolero reciente. En conexión con esta última, se

encuentra la vía Bogotá – Villavicencio, que conecta al centro del país con la Orinoquia.

De la Marginal del Llano consideramos dos transectos: el transecto Villavicencio – Restrepo y, del “Embrujo llanero” que va desde Villavicencio al sur del departamento a la subregión del Ariari y al Departamento del Guaviare, eje en el cual se fijó el proyecto colonizador de la segunda mitad del siglo XX. Allí, pusimos especial énfasis en el transecto Villavicencio - Granada.

En cuanto a la comunicación entre piedemonte y altillanura, dimos mayor atención al eje Villavicencio - Puerto López, con el cual comenzamos el análisis.

5.1.1 Eje Villavicencio – Puerto López.

Este es uno de los principales corredores de expansión de la ciudad. Se ubican allí servicios de educación: Universidad Cooperativa de Colombia, la entrada a la sede Barcelona de Unillanos, el SENA sede el Hachón y varios colegios campestres. Se encuentra un punto de parada informal para recogida de pasajeros de transporte intermunicipal hacia Puerto López, Puerto Gaitán y destinos intermedios. Allí se encuentra la Base aérea militar de Apiay, segunda en importancia nacional, rodeada por restaurantes y almacenes de ropa e insumos para el personal de la base. Predominan los servicios turísticos, casas y conjuntos de vivienda campestre, así como algunos centros turísticos temáticos sobre la identidad llanera o “llaneridad”.

Figura 72 - Instalaciones La Libertad

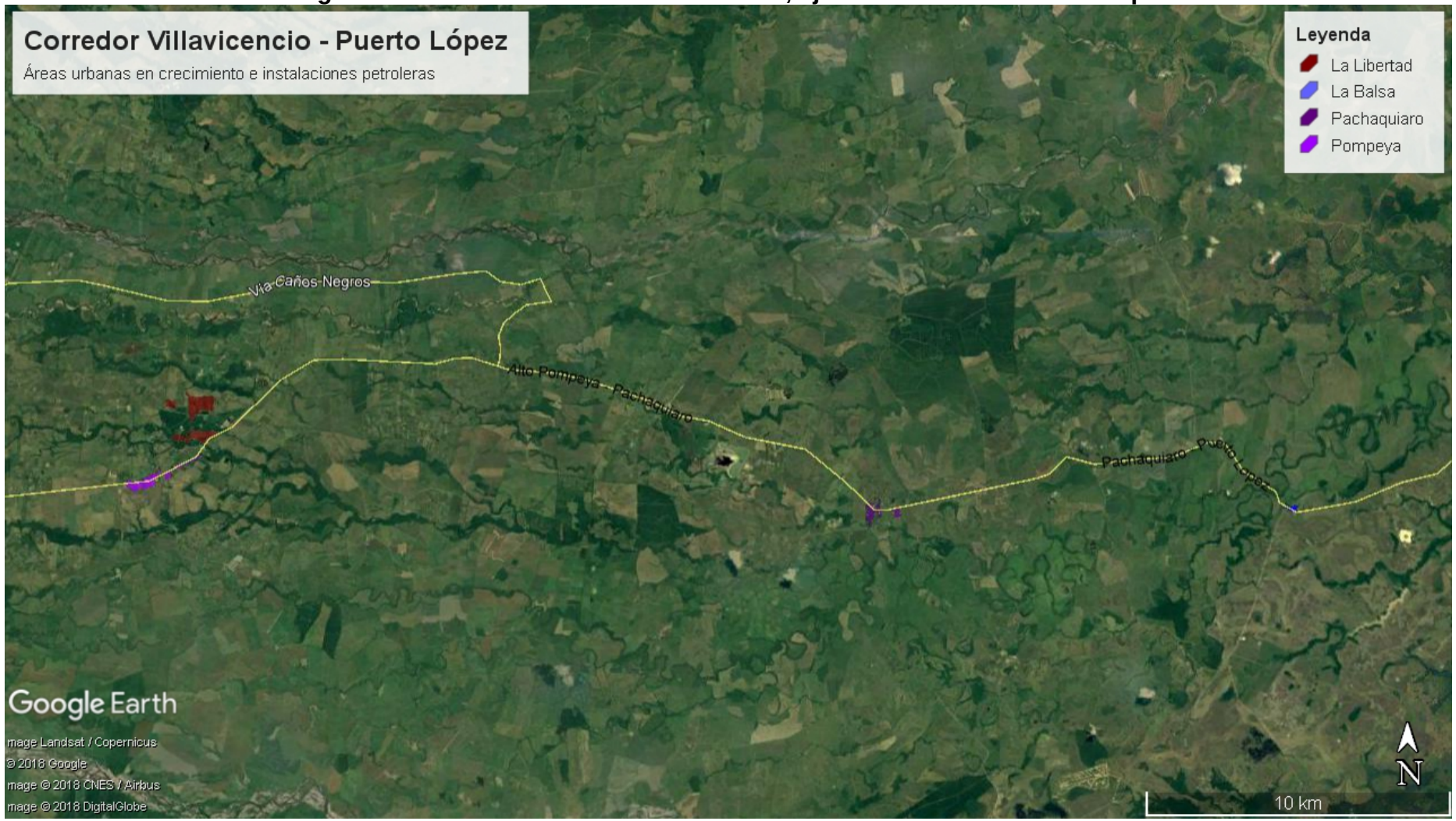
Fotografías: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Villavicencio, vía a Puerto López, Febrero de 2015

a) Base Militar Batallón de ingenieros N° 7 Albán, b) Entrada a la Libertad.

En este eje se distinguen cambios significativos inducidos por la conjunción entre actividad petrolera y agricultura industrial, que ha venido reemplazado economía ganadera. En este eje se habían establecido equipamientos asociados a los inicios de la agroindustria del arroz y la soya, que aún sobreviven, sin embargo es cada vez mayor la presencia de elementos asociados a la industria extractiva. Allí se ubica, desde finales de la década de 1990, el distrito petrolero de Apiay y las instalaciones de Ecopetrol de La Libertad, resguardadas por la base militar de Apiay y el Batallón de ingenieros N 7 Albán.

Centros poblados como Pompeya, Pachaquiaro y La Balsa, vienen en un proceso de rápido crecimiento durante lo corrido de este siglo, especialmente al comenzar la segunda década. Allí se concentran servicios para el transporte pesado, de hospedaje, restaurantes, entre otros, constituyéndose como “puntos luminosos” que, absorben buena parte de los impactos sociales y económicos de la explotación, al crecer rápida y desordenadamente en dependencia de las demandas de la actividad petrolera.

Figura 73 - Áreas urbanas en crecimiento, eje Villavicencio - Puerto López



Elaboró: Yolima Devia Acosta sobre imagen de Google Earth, 2018

Figura 74 - Oferta de servicios múltiples en Pompeya

Fotografías: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Villavicencio, vía a Puerto López, Febrero de 2015 y Abril de 2016.

a) Estación de servicio, hospedaje y estacionamiento. b) Alquiler de bodegas y de servicios para actividad petrolera. c) Taller de soldadura, hotel y restaurante. d) Instalaciones de Ecopetrol dentro de la Libertad.

Como se observa en las imágenes hay una adaptación a la demanda de servicios en espacios muy pequeños, que comprometen múltiples funciones y servicios, como en las imágenes a) y c). No se diferencian

La actividad extractiva ha significado un impacto visible y un cambio importante en el paisaje en este eje. Como lo expresó uno de los entrevistados, debido a la creciente apertura de pozos, el tránsito de mulas con crudo y el establecimiento de, (…) unos servicios a esa industria del tema petrolero. Eso afecto bastante, también el suelo rural, porque el paisaje cambio yendo hacia Puerto López pues ya no veía uno esos bosques de galería al lado y lado (Funcionario público regional, originario. Entrevista en Villavicencio, Abril de 2016). El cambio es también perceptible en las noches cuando se hace visible la luz de las teas de quema de gas.

Figura 75 - Mancha urbana de los corregimientos de Pompeya (Villavicencio) y La Libertad (Villavicencio). 2017

Elaboró: Yolima Devia Acosta sobre imagen de Google Earth, 2018

En contraste con las transformaciones en el paisaje del eje vial, la ciudad de Puerto López no ha tenido cambios drásticos en el plano urbano. Sin embargo, en su contenido se observa la aparición de una mayor oferta de hospedajes y, en la composición de su población se resalta la llegada de trabajadores del sector de la caña, en su mayoría afrodescendientes del Valle del Cauca (PIÑEROS LIZARAZO, 2017)

Figura 76 – Área Urbana de Puerto López 2017

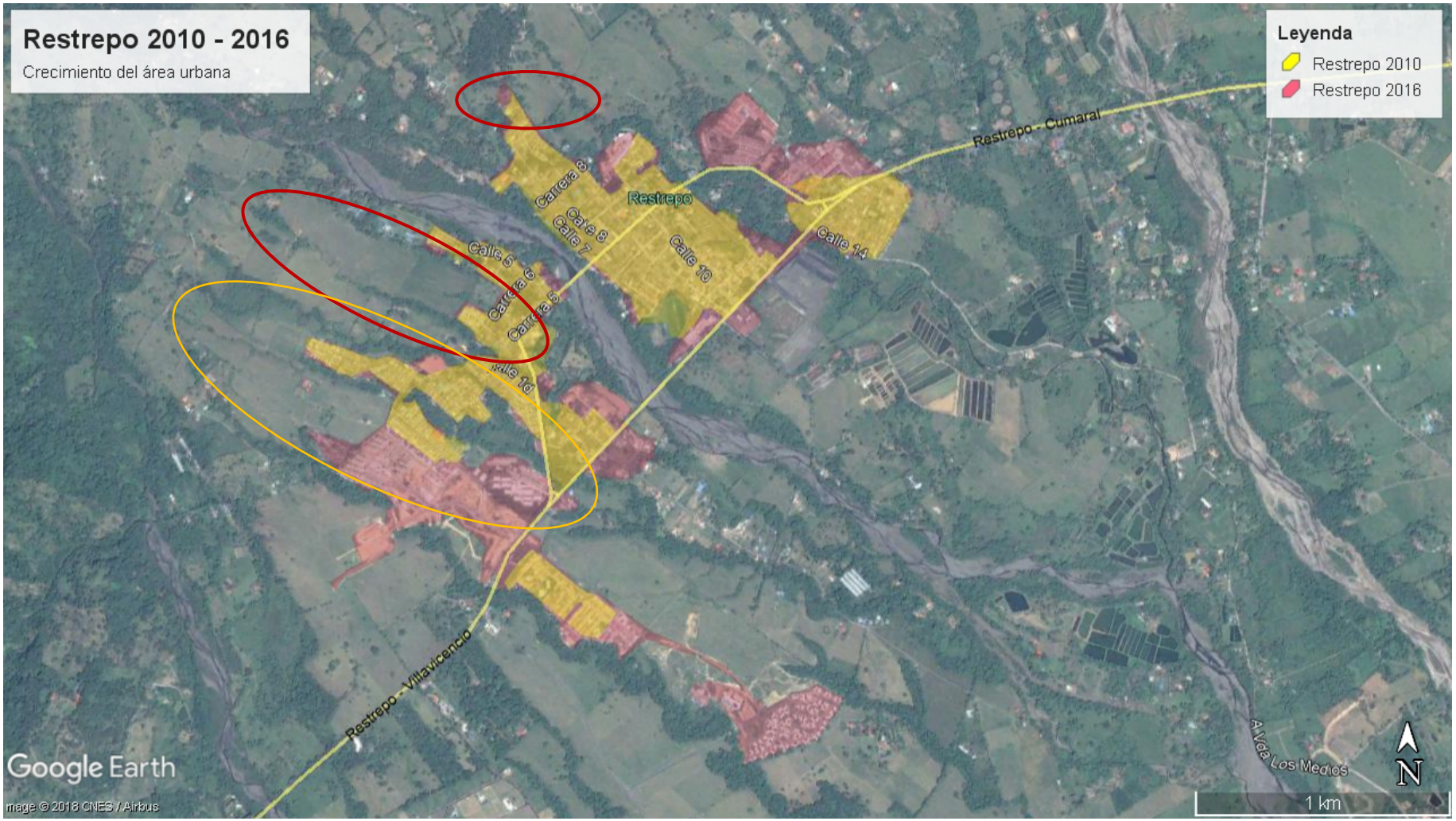
Elaboró: Yolima Devia Acosta sobre imagen de Google Earth, 2018

5.1.2 Eje Villavicencio - Restrepo:

Conecta la ciudad de Villavicencio hacia al norte, como parte de la Marginal del Llano, con las ciudades de Yopal (Casanare) y Arauca (Arauca). En este corredor se encuentran el Aeropuerto Vanguardia, terminal aéreo de Villavicencio y los Jardines o cementerios. También hay una alta oferta de servicios turísticos: el Bioparque Los Ocarros, asaderos de carne, ventas de pan de arroz, balnearios, hoteles, pescaderías y bares.

A este eje lo distingue la alta concentración de oferta de vivienda campestre de estrato medio y alto, condominios y hoteles, en un periodo reciente. El área urbana ha crecido de forma rápida, como se resalta en el contraste de áreas construidas en 2010 (polígono en amarillo) y en 2016 (polígono en rojo).

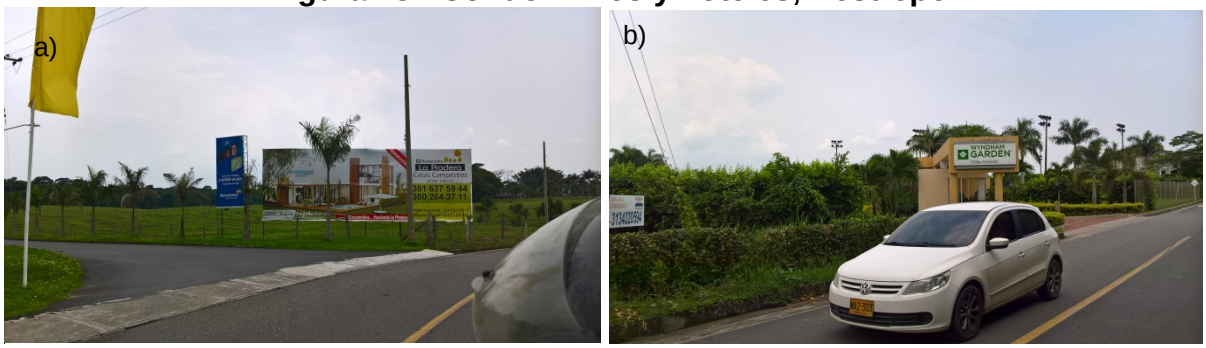
Figura 77- Crecimiento del Área Urbana de Restrepo 2010-2016



Elaboró: Yolima Devia Acosta sobre imagen de Google Earth e información obtenida en trabajo de campo, 2018

Los emprendimientos inmobiliarios de estrato medio – alto se concentra al sur de la ciudad, en el lado derecho de la vía (en el círculo amarillo). Se destacan algunos condominios como Palma Real, Hacienda La Pradera, Colinas de San Genaro, Araguaney, Ladera real y Santa Teresita hacienda. También el Hotel Wyndham Garden y el Country Club del Llano (Siguiente figura).

Figura 78 - Condominios y hoteles, Restrepo



Fotografías: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Restrepo, Abril de 2016.

a) Entrada al condominio Hacienda La pradera y publicidad de Bancolombia (entidad bancaria y financiera) b) Entrada al hotel Wyndham Garden.

La privacidad es colocada como una ventaja o atractivo para los habitantes y visitantes de estos emprendimientos, motivo por el cual se han localizado lejos de la vía principal y de las entradas a los condominios, entrando por un desvío antes de la primera entrada a Restrepo. Además el acceso se hace solo en automóvil particular, no hay un servicio de transporte público.

La vía que conduce a estos fue construida por la Gobernación departamental con el fin de valorizar los predios, no se trata, como en la mayoría de los casos de una obra complementaria de las constructoras. A la entrada de la vía que conduce a esta área de condominios[102] se ubicó una nueva estación de la Policía Metropolitana de Villavicencio, como se ve en la figura a continuación. Así, la seguridad es otra de las "ventajas" enunciadas por los constructores.

[102] Entre estos conjuntos se encuentra Villa Valeria, objeto de un escándalo de corrupción de parte de las directivas de SaludCoop, Entidad Promotora de Salud que construyó el proyecto con dineros de los contribuyentes. El escándalo se hizo extensivo al gobernador de la época, Darío Vásquez, por la compra de predios a nombre propio y, principalmente, por la inversión que como gobernador hizo en la construcción de esta vía

Figura 79 - Estación de Policía, Restrepo

Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Restrepo, Abril de 2016.

El auge inmobiliario también se refleja en la construcción de edificios de apartamentos en las dos entradas a la ciudad de Restrepo (Figura 77, área urbana 2016 en rojo) (Conjunto residencial Torres del Samán, entre otros) y en la vía al centro. Hay crecimiento significativo reciente de proyectos de edificios de apartamentos (Cristales del Llano) tanto de empresas privadas como en asocio con la alcaldía municipal (vivienda VIS).

Figura 80 - Proyecto en construcción a la entrada de Restrepo

Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Restrepo, Abril de 2016.

El auge de la construcción también tiene sus propias lógicas de localización, siendo el factor “aislamiento” un elemento de distinción de estrato para la vivienda. El área alejada, indicada en amarillo, a la cual hicimos referencia en un primer momento corresponde a un estrato medio – alto y alto, en tanto la segunda área, correspondiente a los emprendimientos ubicados en las entradas a Restrepo son para la clase media.

Como en el caso del auge petrolero, hay demandas de la construcción de vivienda en auge, que se espacializan en este eje en dos tipos de nodos: unas áreas de suministro de material de arrastre y pétreo para la construcción (Figura 81) y en “playas” para el estacionamiento de vehículos y maquinaria (Figura 82).

Figura 81 - Actividad minera en el río Upín

Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Restrepo Abril de 2016

La demanda de material de arrastre es suplida de forma suficiente, pues se encuentran varias áreas de explotación (principalmente a cargo de la empresa Pétreos del Llano Ltda.), principalmente en el río Upín. Allí fue necesario construir unos jarillones, debido a que, por la explotación sin un control ambiental suficiente y por la dinámica hídrica, el río salía de su cauce y se desbordaba afectando las áreas aledañas.

Figura 82 - "Playa" de camiones y maquinaria para construcción

Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Restrepo Abril de 2016

Con respecto el segundo tipo de nodo, si bien la maquinaria reposa en las áreas de construcción, se encuentran puntos de estacionamiento y alquiler de camiones y maquinaria para construcción en el borde de la vía, conformando un tipo diferente de “playa” a la descrita anteriormente, asociada a la actividad petrolera.

Otro de los emprendimientos consiste en la construcción de un centro comercial (shopping center) en el borde de la vía, pasando el puente del río Upín, que se configura como área de inversión privada y pública.

Figura 83 - Centro comercial en construcción

Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Restrepo Abril de 2016

La ciudad en principio mantiene el esquema de formación de Damero cuya centro era la plaza fundacional, en la cual se encuentran la catedral, la alcaldía, comercio (pañalera, vidriería, heladería) y servicios de hospedaje. La mayor concentración de comercio se encuentra en la vía arterial que entra a la ciudad y sale desde la Vía Marginal del Llano.

Figura 84 - Centro de Restrepo

Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Restrepo Abril de 2016

Similar al caso de Puerto López, hay un contraste significativo con el centro de la ciudad, en donde no se presentan grandes cambios de paisaje: casas de uno o máximo dos plantas, hospedajes, jeeps que hacen la ruta Villavicencio – Restrepo y uso mixto de las casas: vivienda y comercio, vivienda y servicios.

Los principales cambios que evidencian corresponden a la aparición de una franja de emprendimientos inmobiliarios al sur del centro de la ciudad, antes de atravesar el rio Upín, en las dos áreas ya descritas y, al norte en el sector conocido como “la Y”, lugar de parada para viajeros camino a Yopal, en donde se encuentra una oferta inmobiliaria de vivienda VIS y la oferta de servicios (restaurantes) en la vía.

5.1.3 Eje Villavicencio – Acacías:

La vía que comunica a las dos ciudades es uno de los principales ejes de expansión de la ciudad, cuyo paisaje ha mostrado los cambios más abruptos. Es el caso de la constitución de Ciudad Porfía, que creció como un barrio de invasión de desplazados desde la época de la violencia (RAUSCH, 2011). Al occidente de la ciudad crecen urbanizaciones de invasión en el borde oriental del piedemonte, en donde se presenta una explosión de oferta inmobiliaria y barrios nuevos de clase media, así como de vivienda de interés social (VIS – caso La Madrid), estas áreas han

contado con procesos de urbanización informal previa. Allí, las constructoras han ubicado sus proyectos, aprovechando el reciente establecimiento de servicios públicos como acueducto y alcantarillado. Se trata de un proceso de expansión urbana y de construcción intensiva, teniendo en cuenta que se trata de áreas altamente sensibles en términos ambientales por ser humedales, alterando el flujo de aguas de los caños que fluyen al rio Ocoa y ubicándose en áreas de suelos inestables[103].

La concentración de población en la comuna ocho ha sobrepasado la capacidad de planeamiento del municipio, tanto para prever su expansión física, como de permisos de construcción, cubrimiento de servicios públicos e infraestructura vial. Esto último se refleja en una fuerte congestión vehicular, principalmente en las horas pico en la mañana, en sentido Acacías – Villavicencio y en las tardes en sentido Villavicencio - Acacías. Los fines de semana y puentes festivos se presentan también fuertes congestionamientos en la vía. Este es uno de los ejes priorizados en el "Plan Vial del Meta 2009 – 2018", en el cual se proyecta la ampliación de la vía a una doble calzada, cuyas obras están desarrollándose. Esto ha generado algunos conflictos en torno al valor comercial del suelo, en tanto se prevé el recorte de predios que se convertirían en áreas de interés público[104], también se presenta una alta especulación con el valor del suelo, reflejada que los altos precios de arriendo, principalmente por la demanda de uso industrial.

La vía que comunica a las dos ciudades es quizás el que más refleja los cambios recientes: una mezcla de paisajes, de usos y de cambio en las funciones de áreas y equipamientos ya existentes. Se trata de un eje en el cual predominaban la ganadería, servicios turísticos, restaurantes e infraestructura para la industria arrocera como molinos y bodegas. En la actualidad resalta la heterogeneidad en los usos de suelo: áreas de recreo como balnearios y restaurantes, moteles, oferta de fruta (Puerto Piña en la entrada a La Nohora) mezcladas con áreas de uso industrial, parqueo de vehículos, almacenaje de material propio de la industria petrolera y de explotación de minería de arrastre junto al rio Guayuriba. Dicha heterogeneidad se refleja en la siguiente imagen, en la cual el motel "D´fantasia" y Globopetrol Base Llanos comparten las mismas instalaciones en el borde de la vía.

---

[103] Como se vio en el anterior aparte "Villavicencio: como crece la población", varios de los proyectos se enfrentan a esa condición. Es el caso del megaproyecto Hacienda Rosablanca que tuvo que pasar por un rediseño arquitectónico en vista de que la primera torre empezó a hundirse después de construida (Miembro de la comunidad, local y originaria. Entrevista en Villavicencio, Abril de 2016)

[104] Ver Ley 388 de 1997 o Ley de Desarrollo Territorial y LOOT Ley 1454 de 28 de Junio de 2011

Figura 85 - Mezcla de usos en un predio.

Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Vía Villavicencio – Acacías, Abril de 2016

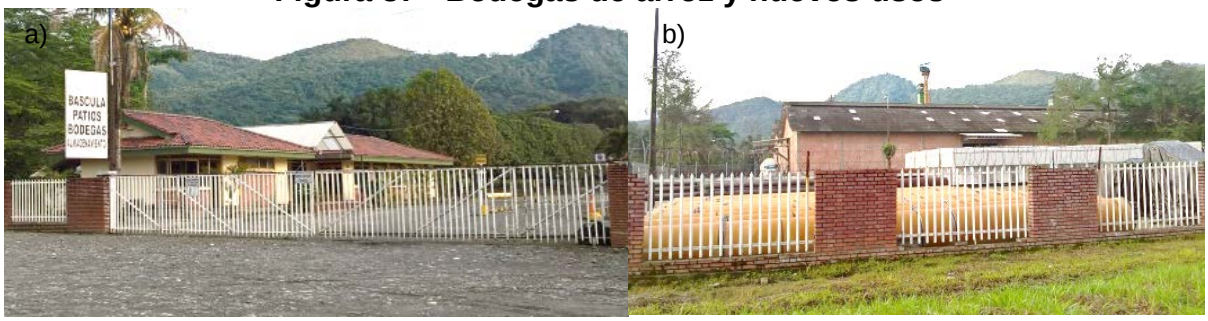
Así, se encuentran en el borde de la vía instalaciones de contratistas y empresas del sector de petróleos, bodegas para almacenaje de tubería, casetas y otros materiales para la industria petrolera. Además, se encuentran tres “Playas” o áreas de parqueo de tractomulas y transporte especializado de combustible. Mostramos a continuación dos ejemplos de empresas asentadas en el borde de la vía: Calfrac Well Services Ltd., empresa canadiense de servicios de fracturación hidráulica, tubería flexible, técnicas para el incremento de producción de gas natural y petróleo y, Andinas, empresa de elaboración de modulares, campamentos y logística, fabricación de trailers, casetas y campers para la industria petrolera.

Figura 86 - Instalaciones de empresas contratistas petroleras

Fotografías: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Vía Villavicencio – Acacías Abril de 2016
a) Calfrac Well Services Ltd. b) Andinas.

Dos particularidades aparecen en la lógica espacial de capital extractivo reciente. La primera, es la introducción de nuevas formas de uso, asociadas a las demandas de la actividad petrolera, apropiando antiguos equipamientos, infraestructura o áreas que contaban con un uso original diferente al actual. Tal es el caso de antiguos molinos y bodegas de arroz (siguiente imagen) que actualmente son utilizados como lugar de pesaje, estacionamientos y áreas de almacenaje de material para extracción, como tubería y contenedores, especialmente. En algunos casos se mantienen los usos originales y se mezclan con los de la demanda extractiva.

Figura 87 - Bodegas de arroz y nuevos usos



Fotografías: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Vía Villavicencio – Acacías Febrero de 2016

La segunda particularidad tiene que ver con el impulso dado al valor del suelo debido a la alta demanda de espacios y servicios para la actividad petrolera. Así, lotes al borde de la vía son ofrecidos en arriendo a un precio más alto para ser destinados al uso industrial. Debido a la demanda de espacios, algunos de estos lotes y áreas de fincas son rellenados con recebo y piedra para aplanar el suelo y luego ser ofertados para venta o arriendo, principalmente para servicio de estacionamiento y bodegas.

Figura 88 - De uso rural a periindustrial

Fotografías: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Vía Villavicencio – Acacías. Febrero de 2016

Acacías, que creció como una colonia penal, hoy cuenta en la entrada de la ciudad con una colonia agrícola de mínima seguridad del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario (INPEC). En el área urbana de Acacías, sobre la vía del embrujo llanero, predominan los servicios de talleres de mecánica, ventas de repuestos y hoteles. En una sola cuadra pueden contarse cuatro o cinco hoteles, muchos de estos en casas adaptadas para esa función.

El municipio de Acacías también vive un auge de construcción. Junto a la vía se encuentran varias ofertas de loteo. En la ciudad hay oferta de apartamentos con piscina en condominios, algunos en construcción junto a la plaza central. Estas construcciones se surten de la extracción minera de materiales pétreos del río Guayuriba.

También en el centro de Acacías se encuentra la “Industria Arrocera Superior Roa” aun en funcionamiento, a una calle de la plaza central, junto a nuevos proyectos de condominios. Se trata de una rugosidad que permanece en el espacio y muestra un como una actividad económica antes predominante se instaló en el centro de la ciudad y a pesar de los rápidos cambios (presencia de comercio y nuevos proyectos de vivienda) se resiste a desaparecer, al igual que Fedearroz e Inproarroz, los cuales se mantienen en funonamiento. Del otro lado de la plaza se encuentra una unidad

móvil de Ecopetrol “Oficina de participación ciudadana” OPC, estacionada y abierta al público.

La actividad comercial en la ciudad es altamente dinámica, con alta concentración de comercio y servicios, principalmente en la vía intermunicipal que viene de Villavicencio, como en la vía que de allí comunica con la plaza central. La presencia de peluquerías afro[105], indica la existencia de una migración negra, principalmente relacionada con el cultivo de palma de aceite.

En las afueras, vía a la vereda Dinamarca hay presencia de actividad ganadera, extracción minera de material para construcción y largas extensiones de cultivo de palma africana. La vía pavimentada se extiende hasta las instalaciones de la planta extractora de aceite, de ahí en adelante el camino es de piedra. Según varios de los entrevistados, el municipio de Acacías cuenta con la mejor red vial construida, gracias a los ingresos por regalías y a la inversión directa de particulares.

El proceso de expansión urbana está concentrado en el occidente y al sur de la ciudad. Se ven algunos proyectos de vivienda estancados. Es común encontrar también aquí una fuerte mezcla de usos del suelo, como se ve en las imágenes a continuación: áreas de construcción de proyectos de vivienda urbana (en avance y estancados), de pastaje para el ganado y de proyectos de exploración petrolera de ECP. Al sur, la expansión urbana es frenada por el río Acacías.

Figura 89 - Expansión de la ciudad y mezcla de usos del suelo

Fotografías: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Acacías Febrero de 2016

Un fenómeno reciente es la construcción de pequeños centros comerciales en la vía del embrujo llanero, saliendo del área urbana de Acacías. En el 2016 ya se

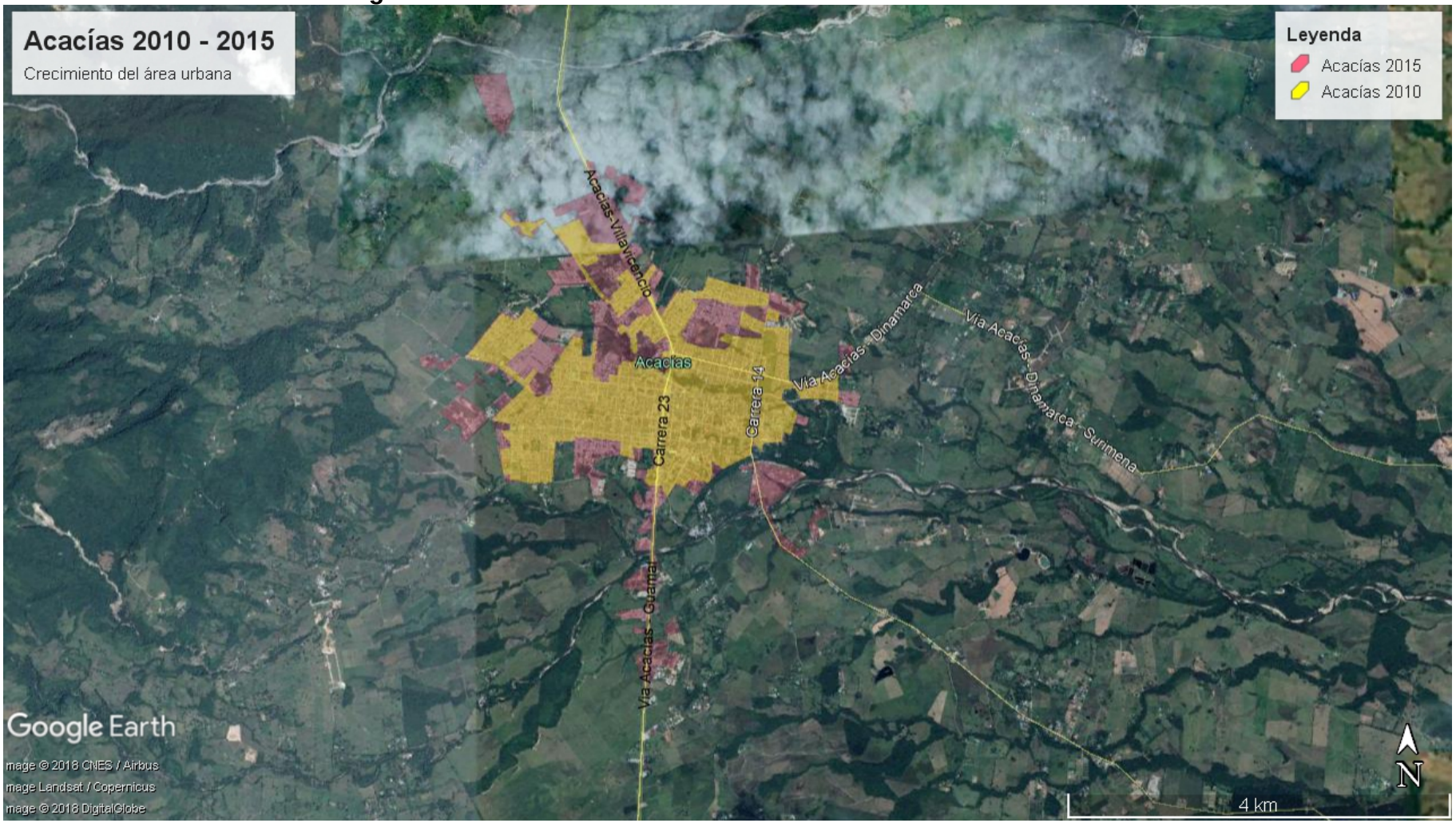
[105] En el censo de 2005 se registró que el 0,9% de la población municipal se reconocía como afrodescendiente, siendo el mayor grupo étnico. Se presume que este porcentaje sea mayor en el próximo censo.

encontraba uno abierto, en éste funcionan un Fruver[106], una sede de la panadería Veracruz, un asadero de pollos y varios restaurantes de comidas rápidas. Otro se encontraba en la última fase de construcción. Al igual que en el caso de Granada, se ubican sobre la vía intermunicipal y no dentro del área urbana o el centro.

En el tramo Acacías – Guamal, reaparecen varios de los usos mencionados: estacionamiento de maquinaria para construcción, alquiler de contenedores para uso como vivienda provisional en áreas de explotación petrolera, oferta de apartamentos en condominio, oferta inmobiliaria, comercio de ropa de marca, principalmente. Llama la atención que la ciudad carece de un terminal de transporte propiamente dicho y la recogida de pasajeros se hace sobre la vía. Similar a lo que sucede en los municipios vecinos, hay un crecimiento de servicios de hotelería en casa y pequeños alojamientos asociados al comercio de variedades, dentro de la ciudad.

[106] Mercado de fruta y verdura seleccionada.

Figura 90 – Crecimiento del Área Urbana de Acacías 2010-2015



Elaboró: Yolima Devia Acosta sobre imagen de Google Earth e información obtenida en trabajo de campo, 2018.

Figura 91- Heterogeneidad y concentración del comercio.

Fotografías: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Acacías – Guamal, Febrero de 2016

a) Comercio de ropa, inmobiliario y servicios turísticos. b) Comercio y servicios de hotelería y turismo.

Los servicios de turismo se ofrecen como ecoturismo, balnearios, áreas de camping. El turismo está asociado a los cursos de agua, por ejemplo, junto a la vía a orillas del río Humadea se concentran en la actualidad hoteles, estaderos, restaurantes y balnearios. Antes, simplemente los visitantes llegaban al tradicional "paseo de río": Bañarse, nadar en el río y hacer un almuerzo a la orilla, la actividad era exclusivamente diurna. Ahora se encuentra una infraestructura creciente de hospedajes, esto indica el ofrecimiento de servicios a una población externa a la región, en su mayoría provenientes de Bogotá.

Figura 92 - Servicios turísticos río Humadea

Fotografías: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Río Humadea, Febrero de 2016

Un caso particular en este eje es el de Castilla la Nueva. A veinte minutos desde la vía del "Embrujo llanero", Castilla la Nueva se reconoce como ciudad que nació del petróleo. Su primer barrio, "La Shell", nació donde la petrolera puso sus primeros campamentos, además, parte de los barrios se han construido con dineros de regalías

y cada alcaldía ha entregado un plan de vivienda diferente (Funcionario público local, originario. Entrevista en Villavicencio, Enero 2015)

Castilla la Nueva se distingue por tener vías pavimentadas, un parque organizado y una alameda desde la entrada de la ciudad, en ella se construyen actualmente la biblioteca y el centro de eventos deportivos, que llaman la atención por su tamaño en referencia con otros equipamientos urbanos (Figura 93). Se reconoce una influencia positiva en términos de desarrollo e inversión en el municipio, como comenta un funcionario público departamental:

> Hay un caso que usted también lo podría analizar en su proceso de estudio y es de Castilla la Nueva ¿cierto? Creo que tiene un muy buen balance en cuanto a desarrollo precisamente por la explotación del petróleo, entonces eso ha traído un desarrollo en el plano de salud, educación, de computadores para los niños, yo no conozco el municipio pero pues me dicen que en infraestructura está bien, es un municipio pequeño (Funcionario público regional, reciente. Entrevista en Villavicencio, Marzo de 2016)

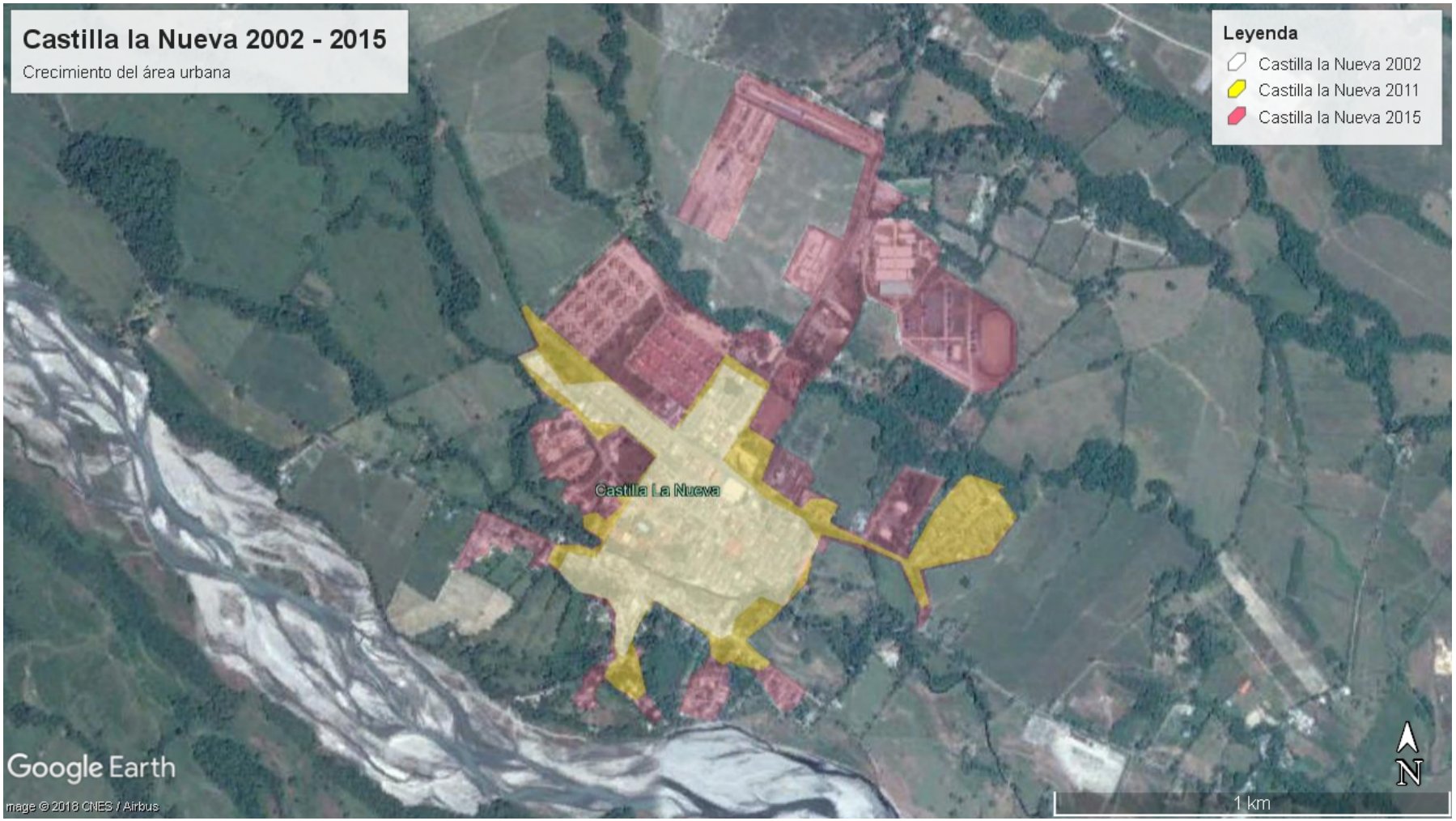
Figura 93 - Biblioteca municipal y centro de eventos deportivos, Castilla la Nueva

Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Castilla la Nueva, Abril de 2016

Como efecto del extractivismo, los precios de la vivienda y sobre todo del arriendo de esta son altos. Incluso con precios diferenciados, y mayores para quienes trabajan con la empresa

> De hecho la bonanza por tierra hace 30 años cambio la estructura la de la propiedad aquí y ahora la bonanza petrolera está cambiando muchas de esas empresas vinieron a comprar, no predios grandes pero si en esta zona de corredor petrolero, encuentra uno ya como cuatro industriales y eso pues incremento muchísimo el valor de la tierra. Hace parte de la burbuja inmobiliaria que dividió todo el departamento sobre todo Villavicencio, y estas áreas por el tema de incremento de expectativa petrolera se elevaron muchísimo los precios ,están otra vez suavizándose (Funcionario público, local, originario. Entrevista en Castilla la Nueva, Abril de 2016)

Figura 94 – Crecimiento del Área Urbana de Castilla La Nueva 2002, 2011, 2015



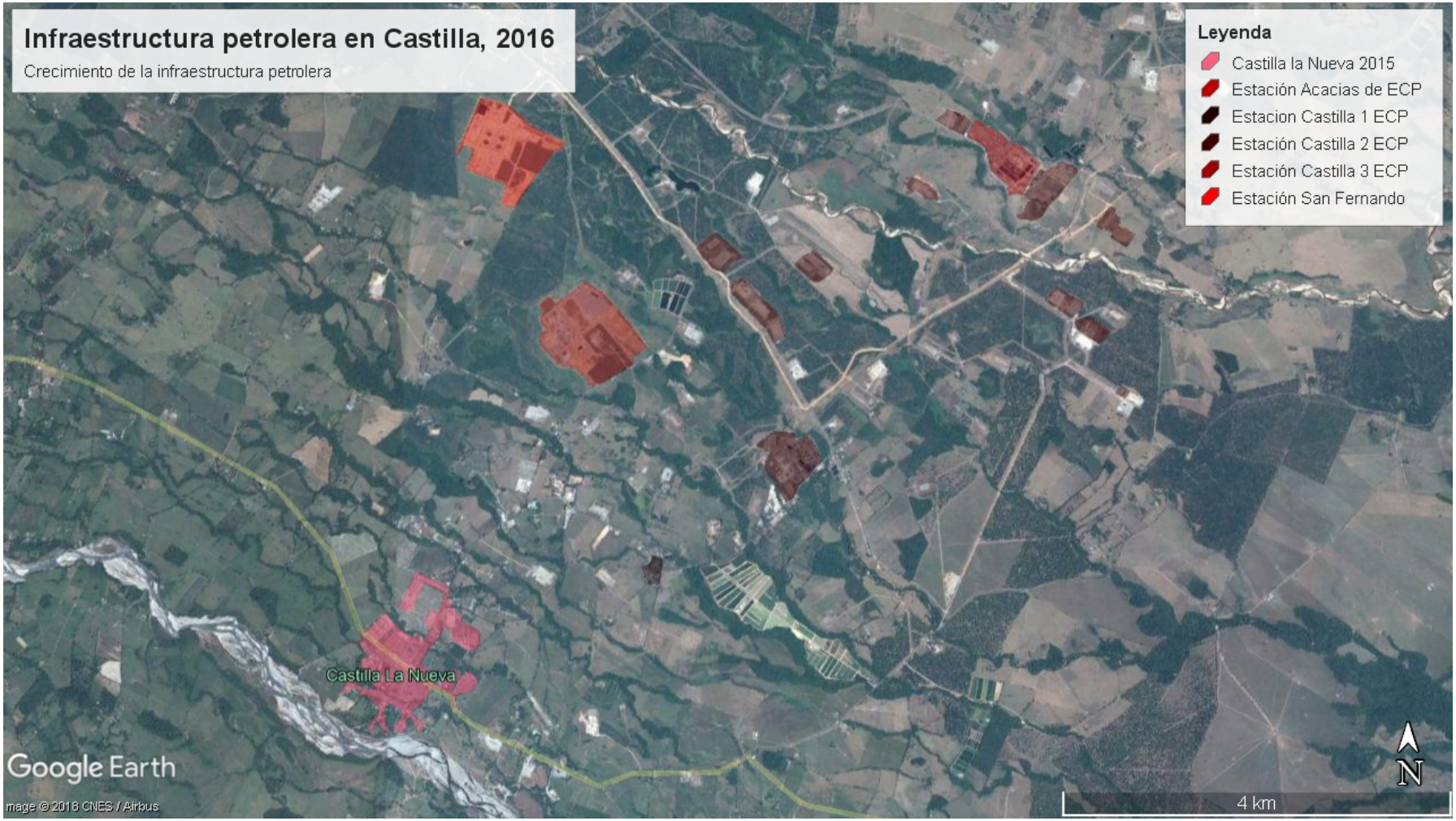
Elaboró: Yolima Devia Acosta sobre imagen de Google Earth e información obtenida en trabajo de campo, 2018.

Siguiendo las imágenes de 2002, 2011 y 2015, se evidencia un crecimiento significativo en Castilla La Nueva. Entre 2011 y 2014 hay una notable expansión hacia el noreste, en La Esperanza. En este último año se observa la construcción de dos urbanizaciones de apartamentos y casas en la entrada de la ciudad junto a la alameda y el crecimiento al sur de la ciudad en la vía paralela al río, así como la construcción de nuevas infraestructuras y equipamientos asociados a la actividad petrolera en esta zona, como son la Estación Castilla 2 y Confipetrol (Figura 95).

Figura 95 - Evolución de la infraestructura petrolera, Castilla la Nueva 2007-2014

Elaboró: Yolima Devia Acosta sobre imagen de Google Earth e información obtenida en trabajo de campo, 2018.

Figura 96 - Evolución de la infraestructura petrolera, Castilla La Nueva 2016



Elaboró: Yolima Devia Acosta sobre imagen de Google Earth e información obtenida en trabajo de campo, 20

Ya en 2015 se evidencia el crecimiento de construcciones junto a la manga de coleo, la construcción de la Estación Castilla 3 y el inicio de las obras de la estación San Fernando, de mayor magnitud que las anteriores locaciones, además del aumento de clústers y áreas de pozos hacia el norte de la ciudad.

> El crecimiento de la infraestructura petrolera en los últimos años ha sido significativa y ha generado la sensación en la población de que hay expectativas de un "futuro" laboral asociado a la explotación petrolera, en manos de Ecopetrol, significa también la llegada de más personas y, por ende, de una mayor demanda habitacional (Funcionarios públicos, regionales, reciente y originario (1 y 2). Entrevista en Castilla la Nueva, Abril de 2016)

La siguiente ciudad en el trayecto es San Martín, la más antigua del departamento. Su antigüedad se refleja en el estilo de las casas que rodean la plaza central, a su vez es la que menos cambios recientes muestra. San Martín es reconocida por las representaciones artísticas en torno a las cuadrillas y a la tradición culinaria del arroz y sus subproductos. Sobreviven la tradición ganadera y arrocera y no hay una significativa influencia de la actividad petrolera. Esto último y la influencia reciente de grupos de paramilitares en la región son dos de los motivos que varios de los entrevistados anotan como acusantes de su rezago con respecto ciudades vecinas.

Figura 97 - Estilo arquitectónico en el centro de San Martín

Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, San Martín, Febrero de 2016.

En dirección a la ciudad de Granada se observan varias ganaderías y las instalaciones del antiguo IDEMA que aún están en funcionamiento (como fue mencionado en el aparte 3.2 de este texto). Granada, como centralidad de la región

del Ariari, concentra una actividad comercial, financiera y de servicios significativa, en donde conviven la formalidad y la informalidad.

Un indicador de la dinámica económica en Granada es la presencia de entidades bancarias y financieras, pues es la tercera ciudad con mayor número estas, siendo 12 oficinas y 91 corresponsales bancarios, según datos de la Superintendencia Financiera de Colombia para 2016. Otro indicador de la dinámica económica en Granada es el alto número de casas de compra-venta que se observan en el centro de la ciudad, así como el comercio informal ambulante que se establece en andenes y separadores, como se aprecia en las siguientes fotografías.

Figura 98 - Comercio en Granada, Meta

Fotografías: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Granada, Febrero de 2016.

a) Entidades bancarias en el centro de la ciudad. b) Entidad bancaria y comercio informal.

Si algo caracteriza a Granada es la alta afluencia de personas en la ciudad. El uso de motocicletas es fundamental para la movilidad, lo cual se refleja en las calles (figuras 98a y 99b), en las zonas rurales y en el comercio. Se aprecia un significativo número de almacenes especializados en la venta de motos como en la comercialización de repuestos y lujos (figura 99a). El auge inmobiliario y de la construcción también hace parte de la dinámica económica de la ciudad. Desde las afueras de la ciudad se observan varios proyectos de vivienda nueva, así como obras de ampliación de algunos equipamientos, como las instalaciones de la feria ganadera. También se encuentran en construcción un centro comercial y una nueva sede de Unillanos, cofinanciada por Ecopetrol (figura 99c).

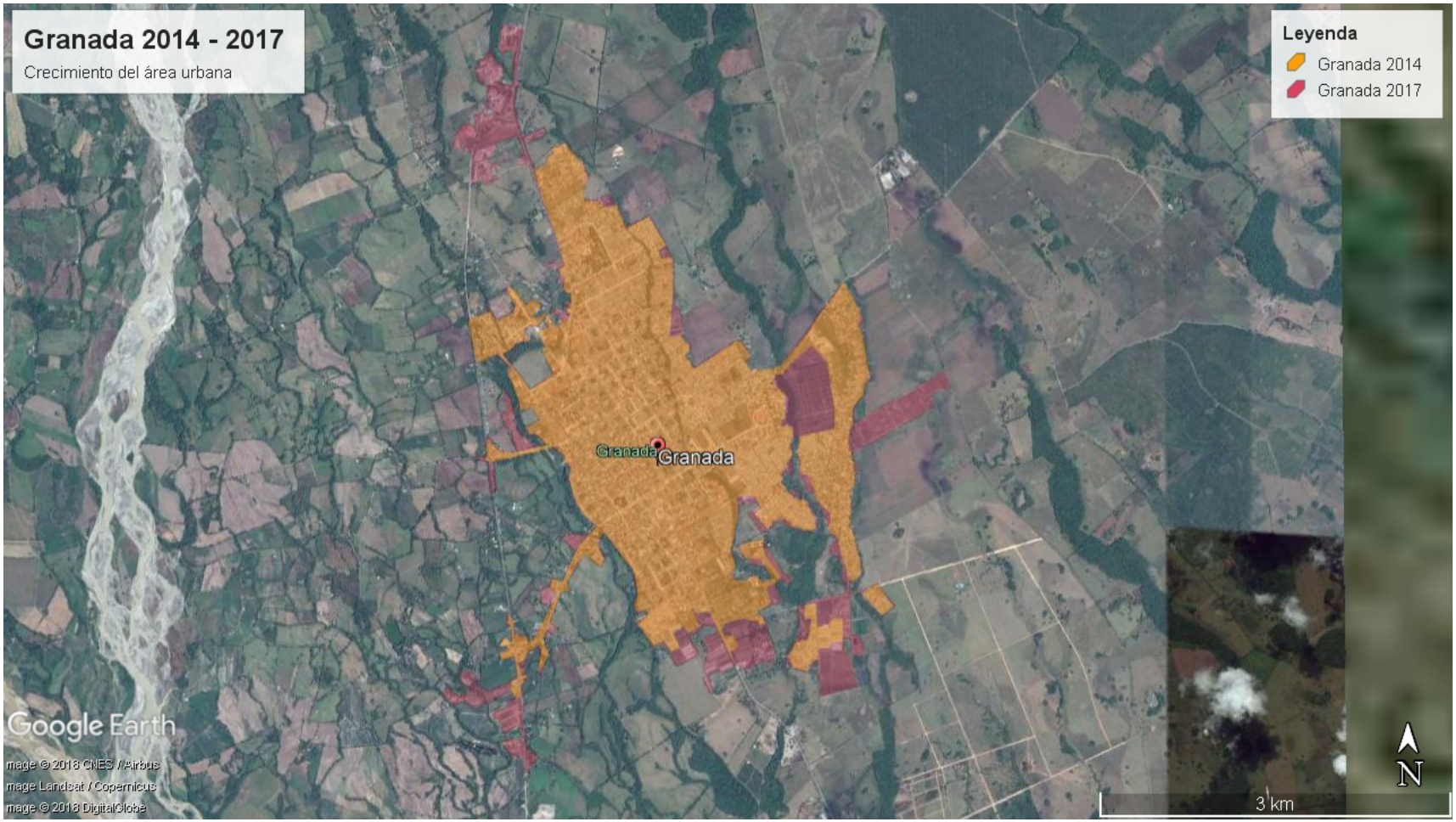
Figura 99 - Movilidad y auge de la construcción, Granada

Fotografías: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Granada, Febrero de 2016.

a) Servicio mecánico, comercio de bienes y lujos para motocicletas. b) Moto como principal vehículo de transporte. c) Construcción de sede de Unillanos. d) Oferta de vivienda.

Es difícil dimensionar el cambio en la forma de la malla urbana de Granada en el último periodo, debido a la poca disposición de imágenes para contrastar. Se resalta el crecimiento la densificación al sur de la ciudad y los nuevos proyectos de vivienda al occidente en el borde de la vía a Vistahermosa.

Figura 100 – Crecimiento del Área Urbana de Granada 2015-2017



Elaboró: Yolima Devia Acosta sobre imagen de Google Earth e información obtenida en trabajo de campo, 2018.

5.2 Paisaje, interacciones y funciones urbanas: fijos y flujos

> Jerarquía no significa necesariamente red. Para que haya red urbana es necesario que existan diversas relaciones que establezcan relaciones funcionales permanentes no solo entre los elementos urbanos de la red, mas también entre estos y el medio rural" Las relaciones pueden ser de dominio y subordinación pero también complementares. (GEORGE, 1983, p. 229)

Para facilitar el entendimiento de los flujos de bienes, personas y servicios en el contexto urbano regional, foco de la segunda fase de trabajo de campo, se adaptó la propuesta de Castello Branco para la tipificación de ciudades medias (CASTELLO BRANCO, 2006). Se asumieron como ejes la prestación de servicios médicos y de salud, los flujos de transporte de carga y pasajeros y la circulación de alimentos. Esta información es fundamental para entender las interacciones espaciales de Villavicencio con su red urbano regional. Así se dimensionan los elementos que generadores de enlaces y relaciones entre núcleos urbanos, y de observan los pesos de las funciones de cada núcleo en relación al espacio urbano regional.

5.2.1 Servicios de salud.

El sistema de salud en Colombia se rige por la Ley 100 de 1993, que establece la vinculación de los ciudadanos al sistema general de salud social y funciona bajo dos regímenes. El régimen contributivo en el cual la vinculación se hace a través de un aporte económico mensual previo a cargo del usuario o en asocio de este con su empleador. El régimen subsidiado acoge a las personas sin capacidad de pago, el Estado se encarga de su afiliación mediante subsidios a demanda. Las Entidades Promotoras de Salud (EPS), de carácter privado en su mayoría, son las encargadas de la administración y afiliación al sistema de salud. El servicio de salud es prestado a través de una red de Instituciones Prestadoras de Servicios (IPS), es decir, hospitales, clínicas y centros de salud de consulta externa, como de servicios de urgencia médica.

Para la prestación de servicios médicos el departamento se dividió en dos subredes de atención. La subred I comprende a los municipios de las subregiones piedemonte y río Meta. La subred II comprende las subregiones Ariari y Duda - Guayabero. Cada una de las subredes de atención tiene una entidad de referencia para el nivel II de atención con las cuatro especialidades básicas (ginecología y

obstetricia, pediatría, cirugía general y medicina interna), para la subred I es el Hospital Departamental de Villavicencio E.S.E. y para la subred II el Hospital Departamental de Granada E.S.E. El primero es clasificado en un nivel III de atención y allí son remitidos los casos que requieren de una atención más especializada, de no ser resueltos allí se remiten a entidades privadas en Villavicencio. En particular, los casos de alto costo se remiten a Instituciones Prestadoras de Servicios (IPS) privadas que ofrecen servicios de Diálisis y Hemodiálisis y oncología, o se conducen a hospitales de Bogotá (SECRETARÍA DE SALUD. DEPARTAMENTO DEL META, 2014).

Los servicios de salud prestados por entidades privadas son múltiples en Villavicencio. Se cuenta con especialidades de cardiología, vascular, odontología, oftalmología, optometría, laboratorio, pediatría, salud ocupacional, servicios de imágenes diagnósticas, como clínicas privadas generales y especializadas en el tratamiento de enfermedades digestivas, inmunológicas, del sistema nervioso, servicios de rehabilitación. Según información obtenida en trabajo de campo, la secretaría reportó 195 IPS registradas y habilitadas en Villavicencio en 2015, que incluyen a empresas de ambulancias, 345 profesionales del área de la salud independientes, 7 empresas de transporte especializado de pacientes y 30 empresas con objeto social diferente a la prestación de servicios de salud, entre instituciones universitarias con formación en áreas de salud, albergues, realización de exámenes para trámites de licencia de conducción y seguridad vial, entre otros.

Tabla 11 - Prestadores de servicios al sector salud, Departamento del Meta

Municipio	Instituciones - IPS	Profesional Independiente	Transporte Especial de Pacientes	Objeto Social Diferente a la Prestación de Servicios de Salud
Acacias	9	25	1	6
Barranca de Upía	0	2	0	0
Cabuyaro	0	0	0	0
Castilla la nueva	2	2	3	1
Cubarral	1	0	0	0
Cumaral	1	5	0	0
El Calvario	0	0	0	0
El Castillo	0	0	0	0
El Dorado	1	0	0	0
Fuente de oro	2	1	0	0
Granada	9	13	0	3

Municipio	Instituciones - IPS	Profesional Independiente	Transporte Especial de Pacientes	Objeto Social Diferente a la Prestación de Servicios de Salud
Guamal	2	0	1	1
La Macarena	1	0	0	0
La Uribe	0	0	0	0
Lejanías	0	0	0	0
Mapiripán	1	0	0	0
Mesetas	0	0	0	0
Puerto Concordia	0	0	0	0
Puerto Gaitán	9	5	7	2
Puerto Lleras	0	0	0	0
Puerto López	4	7	1	1
Puerto Rico	0	0	0	0
Restrepo	2	3	0	3
San Carlos Guaroa	1	0	0	1
San Juan de Arama	0	0	0	0
San Juanito	0	0	0	0
San Martín	5	7	1	0
Villavicencio	195	345	7	30
Vista Hermosa	1	0	0	2
TOTAL	**246**	**415**	**21**	**50**

Elaboró: Yolima Devia Acosta, con datos Secretaría de Salud del Meta, 2015

Se resalta la alta concentración de servicios médicos en la ciudad de Villavicencio, en particular en el área que bordea al centro histórico de la ciudad, principalmente los barrios Barzal y Barzal bajo, que por este motivo tienen una alta afluencia de personas de la ciudad y los municipios vecinos. En Granada y Acacías también se concentran parte de estos servicios. Llama la atención que a los tres municipios les sigue Puerto Gaitán, por delante de otros más poblados como Puerto López y San Martín, pues anteriormente no contaba con estos servicios. Algunos de los elementos que fundamentan esta situación son el rápido crecimiento poblacional de Puerto Gaitán y la demanda de servicios derivados de la actividad petrolera, que requiere de mayor especialización en función a la seguridad y accidentes laborales, la concentración de recursos derivados de regalías, así como la distancia con Villavicencio (194km), aproximadamente 3 horas de camino, tiempo excesivo en caso de emergencia vital.

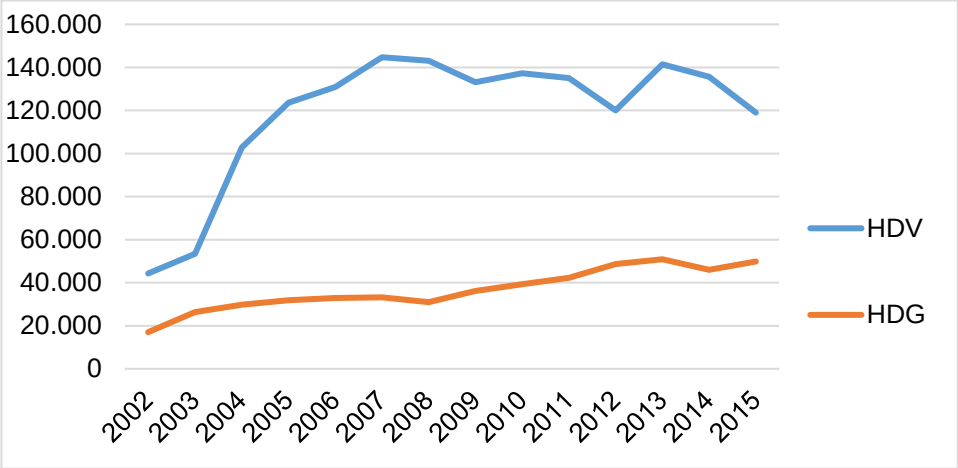
Tabla 12 - Número de pacientes atendidos Hospital de Villavicencio y Hospital de Granada, 2001- 2015

AÑO	HDV	HDG
2001	s.d.	17.996
2002	44.280	17.028
2003	53.395	26.428
2004	102.755	29.733
2005	123.588	31.915
2006	130.952	32.876
2007	144.729	33.212
2008	143.092	30.962
2009	133.112	36.157
2010	137.216	39.310
2011	135.013	42.210
2012	120.085	48.710
2013	141.469	50.895
2014	135.718	45.966
2015	118.921	49.781
Total	**1.664.325**	**533.179**

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Oficina de Estadística, Hospital Departamental de Villavicencio E.S.E y Hospital Departamental de Granada. E.S.E. Datos obtenidos en trabajo de campo, 2016

El Hospital Departamental de Villavicencio cuenta con un área de oncología que presta atención a los pacientes de la región, siendo el cáncer de mama la primera causa de morbilidad general en 2015 reportada.

Figura 101 - Total de pacientes atendidos en Hospitales públicos del Meta 2002-2015



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Oficina de estadística Hospital Departamental de Villavicencio E.S.E. y Subgerencia asistencial Hospital Departamental de Granada E.S.E.

Para entender el alcance de los servicios de salud se indagó por el municipio de origen de los pacientes en los dos principales hospitales de la región: el Hospital Departamental de Villavicencio[107] y el de Granada. A continuación, en la tabla 13, se relacionan los usuarios atendidos en el HDV y su origen.

Tabla 13 - Pacientes atendidos y municipio de procedencia HDV 2002–2015

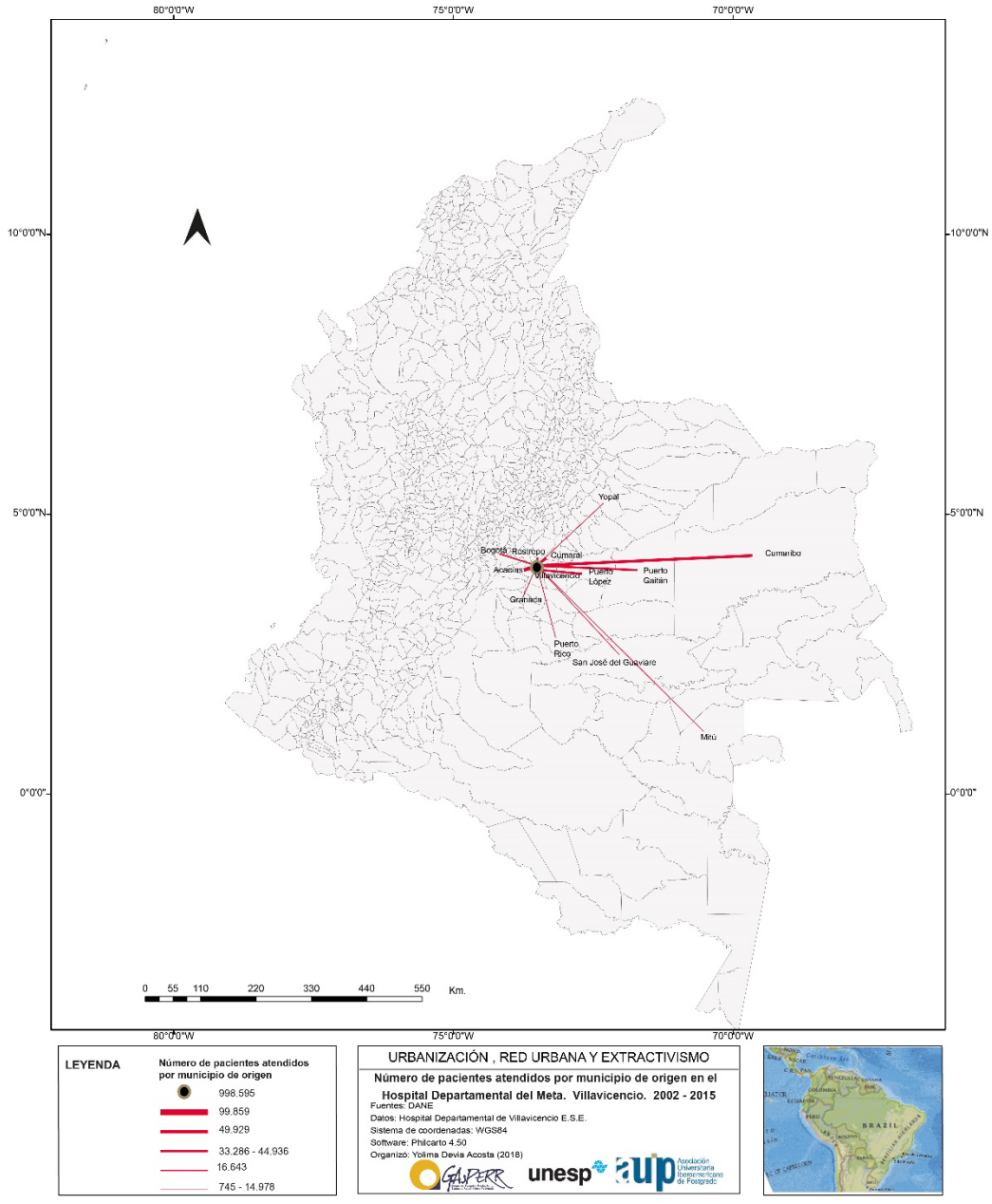
Municipio de procedencia	Cantidad de Usuarios	% Part.
Villavicencio	998.595	60.0%
Acacías	99.859	6.0%
Cumaral	49.929	3.0%
Cumaribo	49.929	3.0%
Puerto Gaitan	44.936	2.7%
Puerto López	43.272	2.6%
Restrepo	33.286	2.0%
Bogotá	16.643	1.0%
Puerto Rico	14.978	0.9%
San José Del Guaviare	13.314	0.8%
Yopal	12.358	0.7%
Granada	8.321	0.5%
Mitú	745	0.0%
Otros	278.160	16.7%
TOTAL	**1.664.325**	100.0%

Fuente: Oficina de Estadística, Hospital Departamental de Villavicencio E.S.E. Datos obtenidos en trabajo de campo, 2016

[107] La información recibida del Hospital de Villavicencio hace referencia a una sumatoria del periodo 2002 – 2015, no se discriminan los datos año por año ni los municipios de origen de regiones diferentes de la Orinoquia y la Amazonia, excepto por Bogotá. En contraste los datos correspondientes al Hospital de Granada están discriminados por municipio y año entre 2001 y 2015.

El Hospital Departamental de Villavicencio, presta servicios de los niveles 2, 3 y 4 para los municipios del Meta, cuenta con un alcance espacial máximo que cubre a la totalidad de departamentos de la Orinoquia, llegando a la frontera con Venezuela, y a algunos municipios de Cundinamarca (Centro del país) que se encuentran más cercanos a Villavicencio que a Bogotá, siendo la ciudad de Villavicencio el origen con mayor número de pacientes atendidos, como se observa en la siguiente figura.

Figura 102 - Origen de los pacientes atendidos en el Hospital Departamental de Villavicencio, 2002 – 2015



En el caso del Hospital Departamental de Granada HDG, la información institucional muestra también un alto número de pacientes del municipio y luego de su subregión que, en el caso de Granada, corresponde a los municipios de la región del Ariari y del Departamento del Guaviare, al sur del Meta. Al agrupar los pacientes ya no por municipio sino por región, como se establece en la tabla 14, se resalta la cobertura nacional, al recibir pacientes de orígenes diferentes al de las regiones de la Orinoquia y la Amazonia, tendencia creciente con el correr del tiempo.

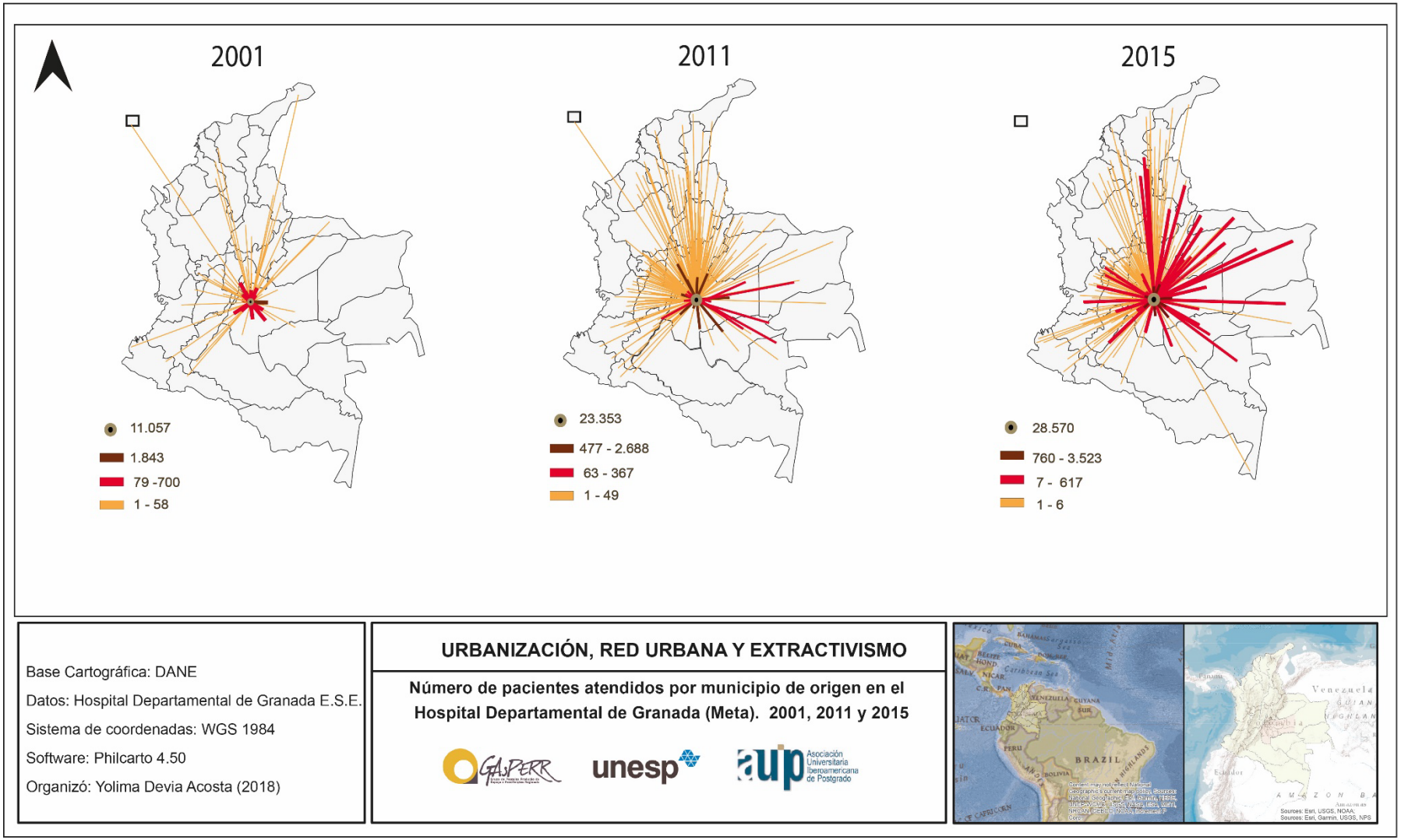
Tabla 14 - Pacientes atendidos y región de procedencia, HDG 2001-2015

Región	2001	2005	2011	2015
Orinoquia	30	42	48	48
Orinoquia - Amazonia	35	52	61	64
Nacional	75	136	280	250

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Oficina de Estadística, Hospital Departamental de Granada. E.S.E.

En 2010 se presenta un incremento significativo del número de pacientes (214) con procedencia de otras regiones del país, que son atendidos en el Hospital de Granada. Por su cobertura es una cifra significativa que crece desde 2004, se resalta la representatividad creciente de municipios del norte y centro norte del país, se presume se trate de trabajadores que se movilizan a la región enlazados en actividades de cultivo de palma y asociadas a la explotación petrolera, debido a la alta demanda de mano de obra que estas comprometen. La tendencia al aumento en el alcance máximo de la atención del Hospital se evidencia en la figura 103, en la cual se resalta, además de lo ya mencionado, la atención a pacientes del suroccidente, norte, nororiente y oriente del país.

Figura 103 - Procedencia de los pacientes atendidos en el Hospital Departamental de Granada (2001, 2011, 2015)



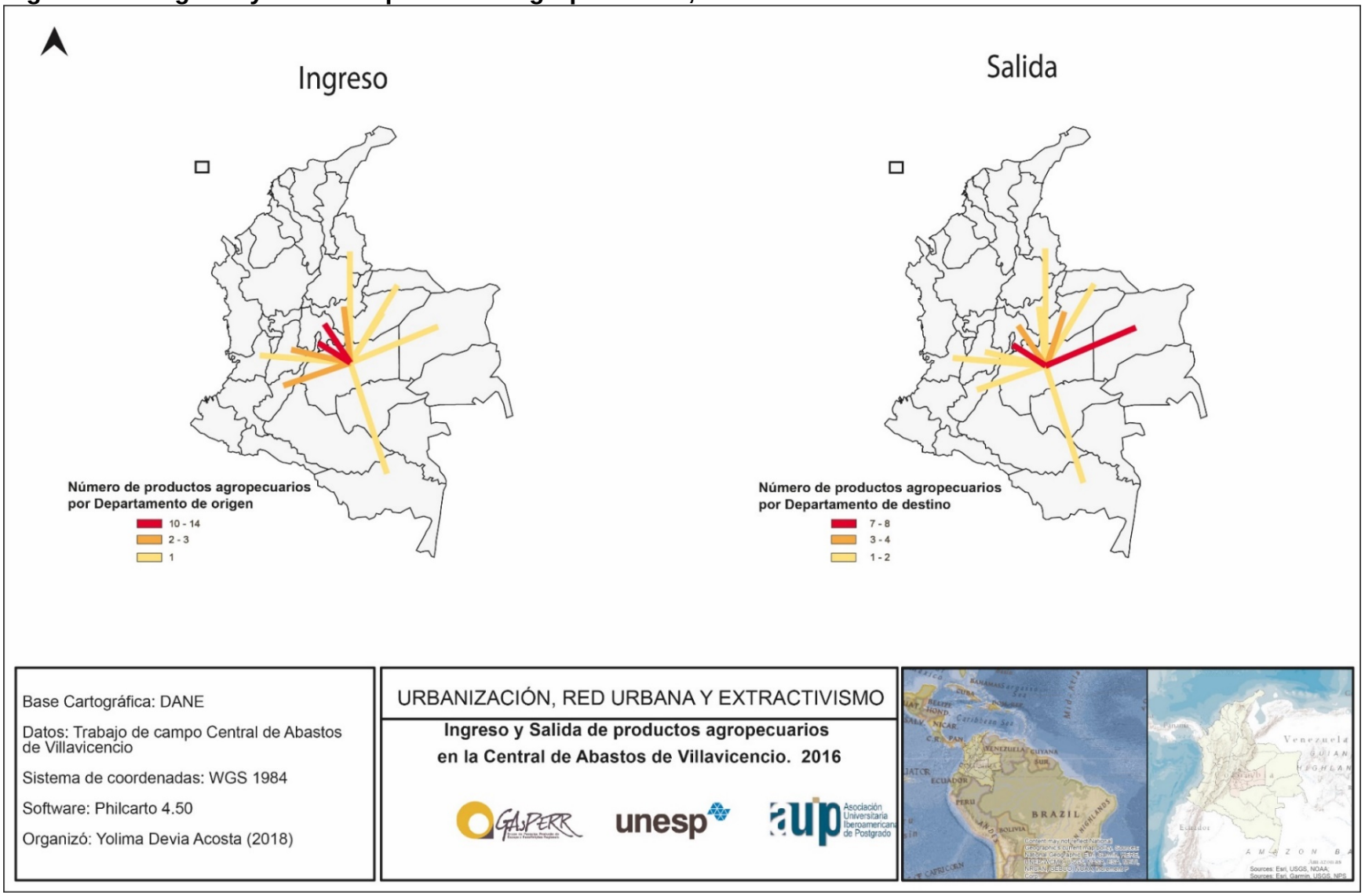
5.2.2 Flujo de mercado de alimentos

Uno de los elementos que permite hacer un seguimiento a las interacciones campo ciudad y entre ciudades es el flujo de alimentos a través de las centrales de abastos. En este caso se colectaron los datos sobre los productos que entran a la capital del Meta, el tipo de producto, tiempo de producción y/o cosecha, origen y escala geográfica que abarca (Apéndice D).

El levantamiento de datos realizado en la Central de Abastos de Villavicencio (CAV) reveló los principales lugares de origen y de destino de los alimentos, entendiendo que la CAV es uno de los puntos de mediación entre productores y tenderos de la ciudad y de otras ciudades del departamento. Se trata de un nodo donde se media el consumo de bienes que proceden de diferentes lugares y escalas. Se corroboró el peso de Bogotá como centralidad que concentra en su central de abastos, Corabastos, el comercio de diversos productos nacionales e internacionales, pues, paradójicamente desde allí viene una parte importante de los productos que, incluso, salen de la región, lo cual hace que lleguen a mayor costo para su consumo.

Una segunda área o nodo de abastecimiento es la de “Abasticos”, ubicada en la vía Bogotá – Villavicencio, en donde se comercializan productos de pisos bioclimáticos altos como papa, zanahoria, cebolla y otros, cultivados en el oriente Cundinamarqués. Buena parte de los vendedores consultados dijeron adquirir aquí los productos por abaratar costos, siendo que no han pasado por un alto número de intermediarios y se encuentra más cerca para transportarlos.

Figura 104 - Ingreso y salida de productos agropecuarios, CAV 2016



Productos de pisos bioclimáticos más cálidos provienen del mismo departamento, principalmente de la subregión del Ariari, en donde hay una significativa producción agrícola campesina y, en algunos casos, de departamentos vecinos como Casanare y Arauca.

Otros productos, son adquiridos en Bogotá a través de intermediarios y provienen de otras regiones del país, principalmente de los departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Huila, Tolima y Amazonas. La Sabana de Bogotá es una de las principales áreas de abastecimiento de verduras y hojas frescas, así como la región del Sumapaz (compuesta por mayoritariamente por municipios de Cundinamarca, Meta y Tolima). También se registraron productos provenientes de otros países, principalmente frutas como peras, uvas y manzana que provienen del sur del continente, de Argentina y Chile y de Canadá al norte de América.

La alta disposición de productos y un precio más cómodo son elementos valorados por los habitantes de otras ciudades quienes declaran su predilección por ir directamente a Villavicencio o a ciudades vecinas para realizar el mercado de perecederos como de otros productos de la canasta familiar:

> (…) yo voy y merco a Acacias, aquí mucha gente de acá, hay gente que se van es a mercar a Villavicencio y aquí las pocas tiendas no hay un supermercado que diga uno ¡uff, venga mercamos acá! O sea todo va y lo compra uno a otro lado. (Funcionario público, regional, originario. Entrevista en Castilla la Nueva, Abril de 2016)

La central de Abastos de Villavicencio es lugar de difusión de productos básicos para las ciudades y cabeceras urbanas de la región, sin embargo no concentra la totalidad del comercio de alimentos que se consumen en la ciudad. Cada vez aparecen más almacenes tipo “Fruver”[108] que se surten de forma directa en Bogotá, generalmente almacenes de tamaño medio, cuentan con uno o dos camiones propios que van directamente a la capital del país a comprar para abastecer los negocios. Al transportar los productos en alto volumen abaratan los costos. Estos almacenes son numerosos y se encuentran en los barrios residenciales, se especializan en la venta al detal.

> Nosotros no sabemos que si son efectivamente negocios formales o son informales o si es que lavan dinero o qué, pero hay una proliferación de Surtifruvers (…) porque se crean y en una misma cuadra 2 y 3, ahí hay un

[108] Tiendas en las que se comercia principalmente frutas y verduras. En algunos casos cuentan con área de lácteos y cárnicos.

> fenómeno de crecimiento de este tipo de establecimientos (Funcionaria privada, regional, originaria. Entrevista en Villavicencio, Marzo de 2016)

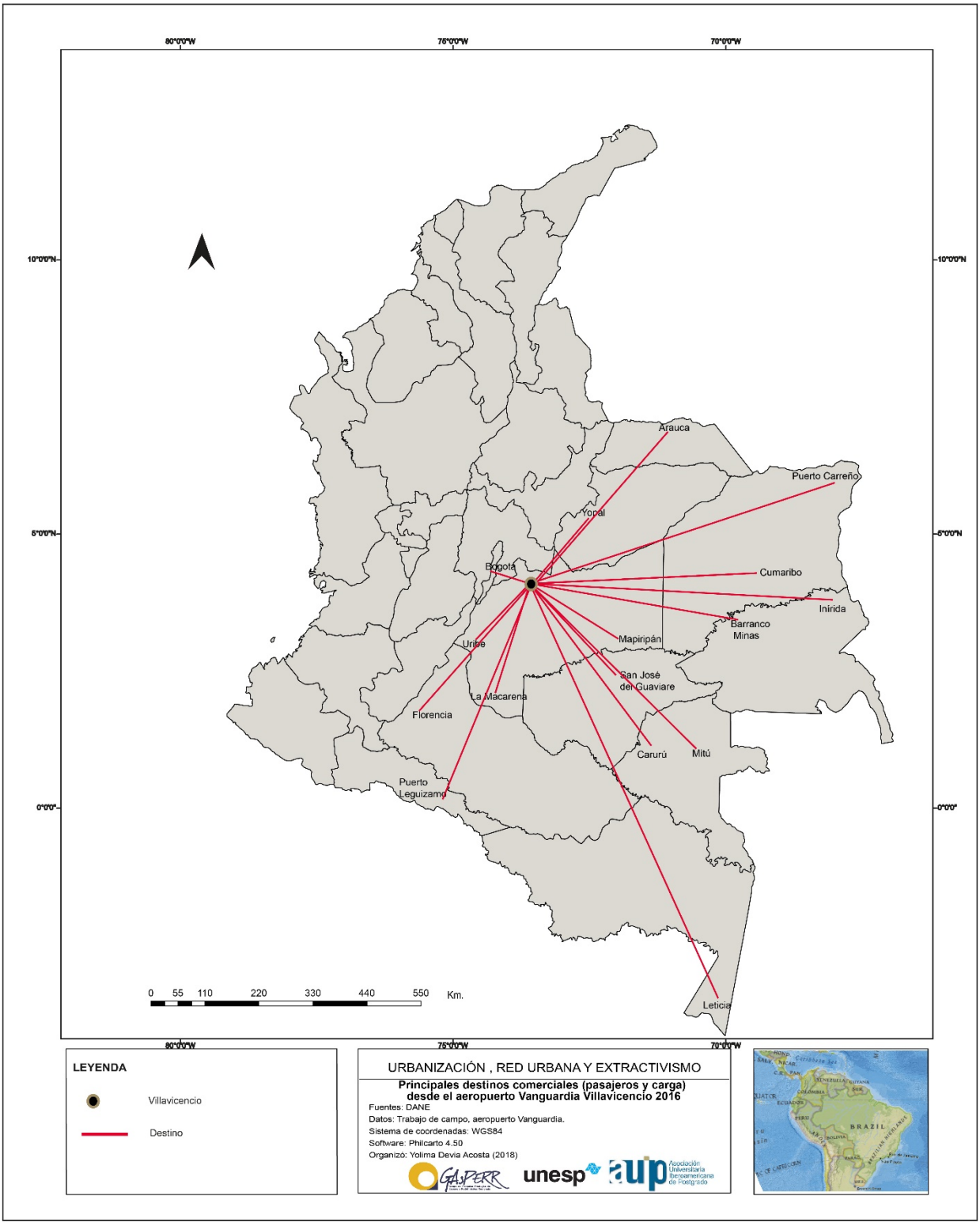
El crecimiento exponencial de estos locales, supone un desafío en términos administrativos pues muchos no se encuentran registrados ante Cámara y Comercio, lo cual dificulta las labores de control sobre este tipo de comercio y sobre todo sobre sus capitales.

5.2.3 Transporte terrestre y aéreo.

La lectura de los flujos aéreos permite entender el papel del aeropuerto de Vanguardia de Villavicencio como nodo de conexión entre el centro del país y las regiones de la Orinoquia y la Amazonia, principalmente con las cabeceras urbanas que no cuentan con una interconexión vial terrestre suficiente, en parte por la baja articulación de la infraestructura vial regional y por la vecindad de áreas ambientalmente sensibles y áreas protegidas.

El transporte aéreo ha sido de alta importancia para la intercomunicación de la Orinoquia en lo corrido del siglo XX, pues a falta de vías terrestres varias ciudades y poblados contaban con pequeñas pistas aéreas para el aterrizaje de avionetas, que resultaron ser de gran importancia, en principio para la comunicación con el centro del país y después con el sur y el oriente del país. Actualmente, la mayoría de los vuelos son de servicio mixto, es decir para transporte de pasajeros y carga, y se destaca una mayor prestación de servicios de vuelos chárter que de rutas constantes. A continuación, en la figura 105, se muestran las principales rutas aéreas establecidas en el Aeropuerto Vanguardia:

Figura 105 - Flujos de transporte aéreo de pasajeros y carga con origen en el Aeropuerto Vanguardia, 2016



La ruta con mayor frecuencia, con dos vuelos diarios, es Bogotá – Villavicencio, sin embargo no es la opción más frecuentada, pues por costos y cercanía a la capital es más común el uso de servicios de transporte terrestre, el cual cuenta con mayor frecuencia, variedad y número de vehículos. Esta última información ha sido la más difícil de conseguir pues no se ha realizado una debida sistematización de la información de número de viajes, costos y números de pasajeros. Son varios los factores que generan esta dificultad: La falta de control y coordinación del transporte de pasajeros por parte del Terminal de Transporte, que se restringe al cobro de un impuesto de entrada de los vehículos a las instalaciones y realización de exámenes de alcoholemia a los conductores, sin hacer un control a los precios, número de viajes y pasajeros. Se presentan altos niveles de informalidad en el transporte (viajes piratas), servicio de automóviles particulares, taxis e incluso de vehículos afiliados a empresas que hacen viajes extras o que acostumbran recoger pasajeros fuera del terminal, haciendo acomodaciones extra e imponiendo valores de acuerdo a la época del año y flujos de pasajeros. El volumen de transporte es significativo y requiere de mano de obra extra, representada en voceadores y ayudantes que ayudan a conseguir los pasajeros para completar los viajes, a cambio de un porcentaje del valor de que estos pagan.

Para compensar esta dificultad y dimensionar la densidad del flujo de transporte terrestre, listamos los peajes de la red vial del Meta en el cuadro 15 y organizamos las estadísticas de vehículos movilizados por peaje entre 1993 y 2014 en la tabla 15.

La antigua vía al llano comprendía 110 km y era recorrida en un promedio de cuatro a cinco horas, el tráfico promedio contado en 24 horas en la estación Servitá, llegando a Villavicencio, era de 625 vehículos en 1973 (JIMÉNEZ ROZO e VARGAS MARIÑO, 1973), lo cual correspondería a un cálculo de 228.125 vehículos al año.

Cuadro 15 - Peajes de la red vial del Departamento del Meta

Ubicación	Nombre proyecto	Operador	Estación peaje
Villavicencio - Acacías	MALLA VIAL DEL META	GRUPO ODINSA	OCOA (Sardinata)
San Martín - Granada	MALLA VIAL DEL META	GRUPO ODINSA	IRACA
Villavicencio - Restrepo	MALLA VIAL DEL META	GRUPO ODINSA	PUENTE AMARILLO (puesto de control)
Restrepo - Cumaral	MALLA VIAL DEL META	GRUPO ODINSA	VERACRUZ
Villavicencio - Puerto López	MALLA VIAL DEL META	GRUPO ODINSA	LA LIBERTAD
Puerto López - Puerto Gaitán	MALLA VIAL DEL META	CONCESION VIAL DE LOS LANOS S.A.S	YUCAO
Puerto López - Puerto Gaitán	MALLA VIAL DEL META	CONCESION VIAL DE LOS LANOS S.A.S	CASETABLA
Km 71	BOGOTA-VILLAVICENCIO	SEGURIDAD MOVIL DE COLOMBIA	PIPIRAL
Km 50	BOGOTA-VILLAVICENCIO	SEGURIDAD MOVIL DE COLOMBIA	PTE. QUETAME
Km 4	BOGOTA-VILLAVICENCIO	SEGURIDAD MOVIL DE COLOMBIA	EL BOQUERON
Km 9 (Chipaque)	BOGOTA-VILLAVICENCIO	SEGURIDAD MOVIL DE COLOMBIA	PUESTO DE CONTROL BOQUERON II

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: ANI, 2016. Tomado de: http://www.datos.gov.co/frm/catalogo/frmCatalogo.aspx?dsId=64481

Con la construcción de la nueva vía al Llano en 2000, el flujo vehicular entre Bogotá y Villavicencio creció notablemente. Ya con la construcción de la doble calzada se triplica la cantidad de vehículos que se movilizan por este eje en relación con los vehículos movilizados a final de la década de 1990.

Tabla 15 - Vehículos movilizados por peaje, 1993-2014

Estación peaje	1993	1997	2003	2007	2011	2014
LA LIBERTAD	619.400	706.788	706.365	904.069	1.492.798	1.512.925
OCOA (Sardinata)	1.352.037	1.601.242	1.608.820	2.070.936	2.885.434	3.403.315
IRACA	0	527.687	695.977	824.120	987.612	1.150.505
PUENTE AMARILLO (antes Vanguardia)	0	1.004.680	837.503	1.069.157	1.496.715	3.278.806
VERACRUZ	0	322.802	525.676	687.018	1.082.261	1.194.645
PIPIRAL	1.123.140	1.337.679	1.630.371	2.321.628	3.082.245	3.614.112
PTE. QUETAME	0	0	1.711.996	2.408.573	3.154.283	3.770.914
EL BOQUERON	0	0	1.581.524	2.777.736	3.562.612	0
PUESTO DE CONTROL BOQUERON II	0	0	0	20.918	3.7821	4.239.584

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Anuario estadístico del Meta, 1993-1998 y ANI, 2016.

La ciudad de Villavicencio se une por carretera con los principales municipios del departamento y con los departamentos de Casanare, Cundinamarca y Guaviare. En 2008 se registraron seis empresas de transporte intermunicipal y un movimiento a través de rutas urbanas de 61.585.602 pasajeros con 11.654 vehículos en servicio promedio diario.

5.2.4 Transporte de carga.

La información sobre el transporte de carga viene siendo sistematizada de forma reciente a través de encuestas cuatrianuales realizadas por el Ministerio de transporte desde el nivel central y complementadas con proyecciones anuales. Al igual que con el transporte de pasajeros predomina el transporte terrestre y los productos más transportados son los agrícolas y el ganado vacuno en pie que sale de la región en dirección a los frigoríficos o ya en forma de carne para surtir los mercados de grandes superficies de la capital del país.

El transporte de carga en la región ha sido más numeroso en circulación y vehículos desde iniciada la explotación de campo Rubiales. Una cantidad significativa de camiones cisterna transportan el crudo con destino a La Libertad en Apiay y directamente a Bogotá[109]. La razón técnica esgrimida para que este crudo sea llevado en camiones y no por un oleoducto es que se trata de un crudo pesado que, para hacerlo más liviano y transportarlo por ducto, necesitaría de una gran adición de nafta.

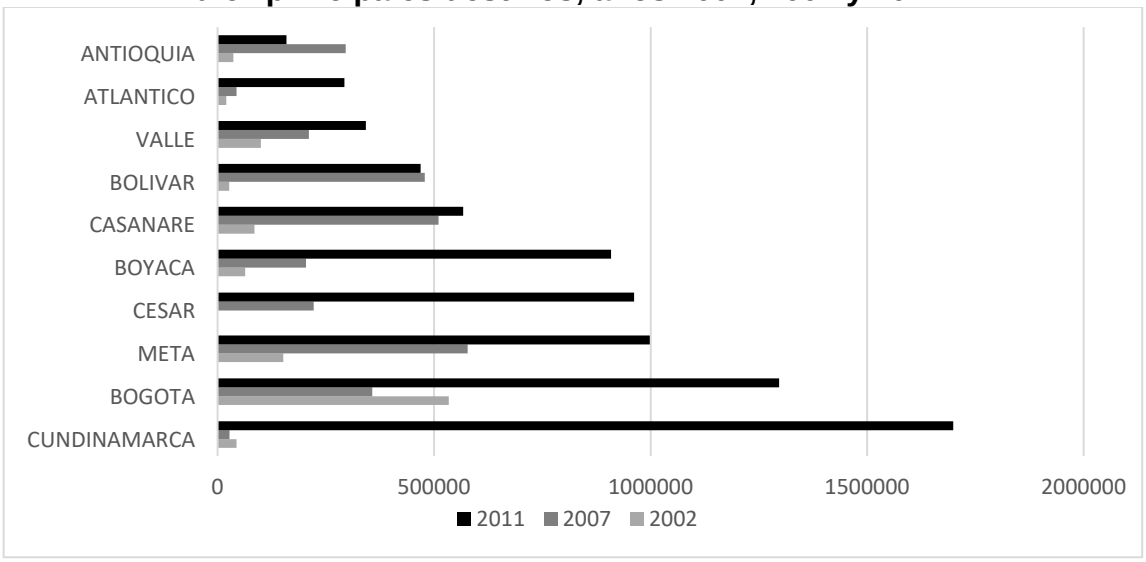
[109] Según dos funcionarios públicos entrevistados con conocimiento del sector, son más de tres mil tractomulas diarias aproximadamente, entrando y saliendo de Villavicencio con crudo.

Además del costo de la nafta se le sumaría el costo de su transporte, pues ésta se trae desde las instalaciones petroleras de Cartagena en el norte del país, una distancia de 1.184 Km hasta Villavicencio y, en total, 1.544km aproximadamente hasta Campo Rubiales.

La encuestas origen destino se realizaron en varias estaciones de toma de datos contiguas a peajes, por personal del Instituto Nacional de Vías (INVIAS). Para la proyección de los datos de 2009 y 2010, en los cuales no se realizó la encuesta, el Ministerio de Transportes consideró los índices de incremento de la producción industrial y de indicadores para el crecimiento del total de carga movilizada (MINISTERIO DE TRANSPORTE, 2011). Sin embargo, los datos reportados por el Ministerio para el año 2010 son de valores muy bajos y no se registra información para varios de los departamentos, por eso se prefirió excluir 2010 del análisis. De los demás años se filtraron los datos sobre viajes realizados y toneladas transportadas con origen “regional Meta” al resto del país, de este análisis podemos resaltar los siguientes aspectos.

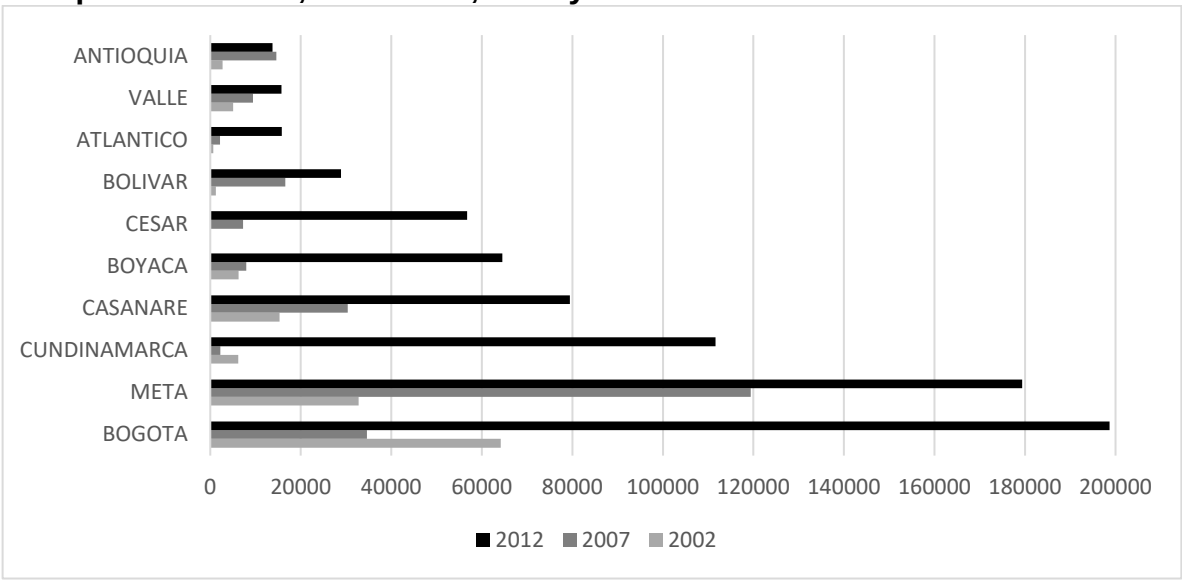
El total de carga transportada en Colombia tuvo un aumento significativo, de 84 millones de ton. a 162 millones de ton. entre 2002 y 2010. Hubo un alto crecimiento en número de toneladas transportadas y número de viajes entre 2007 y 2011, principalmente a los departamento más cercanos: Cundinamarca, Boyacá y a la capital del país, Bogotá, en los cuales se duplica anualmente el número de toneladas transportadas desde el Meta. Por ejemplo, en 2007 fueron transportadas 357.532 toneladas de productos desde el Meta a Bogotá, en 2008 653.320 ton y en 2009 1.187.878 ton., respectivamente. Si bien, el mayor volumen de productos transportados desde el Meta se dirige a Bogotá, en 2011 el departamento al cual se dirigió la mayor cantidad de carga fue Cundinamarca, pasando de 71.238 ton. en 2008 a 1.484.094 en 2009 y 1.698.635 en 2011, de las cuales el 73% (1.240.369 ton.) correspondían a productos agrupados como mineros, en particular de crudo.

Figura 106 - Carga transportada (toneladas) desde el departamento del Meta y diez principales destinos, años 2002, 2007 y 2011.



Elaborado por: Yolima Devia Acosta, 2017 con base en Encuestas origen-destino, Ministerio de Transporte.

Figura 107 - Número de viajes de carga desde el departamento del Meta y diez principales destinos, años 2002, 2007 y 2011.



Elaborado por: Yolima Devia Acosta, 2017 con base en Encuestas origen-destino, Ministerio de Transporte.

En cuanto al número de viajes con origen en el Meta, la mayor densidad de viajes registrada fue en 2012 hacia Bogotá, a través de la vía Bogotá – Villavicencio, el segundo destino fueron los diferentes municipios del Meta, que en el anterior periodo había ocupado el primer lugar.

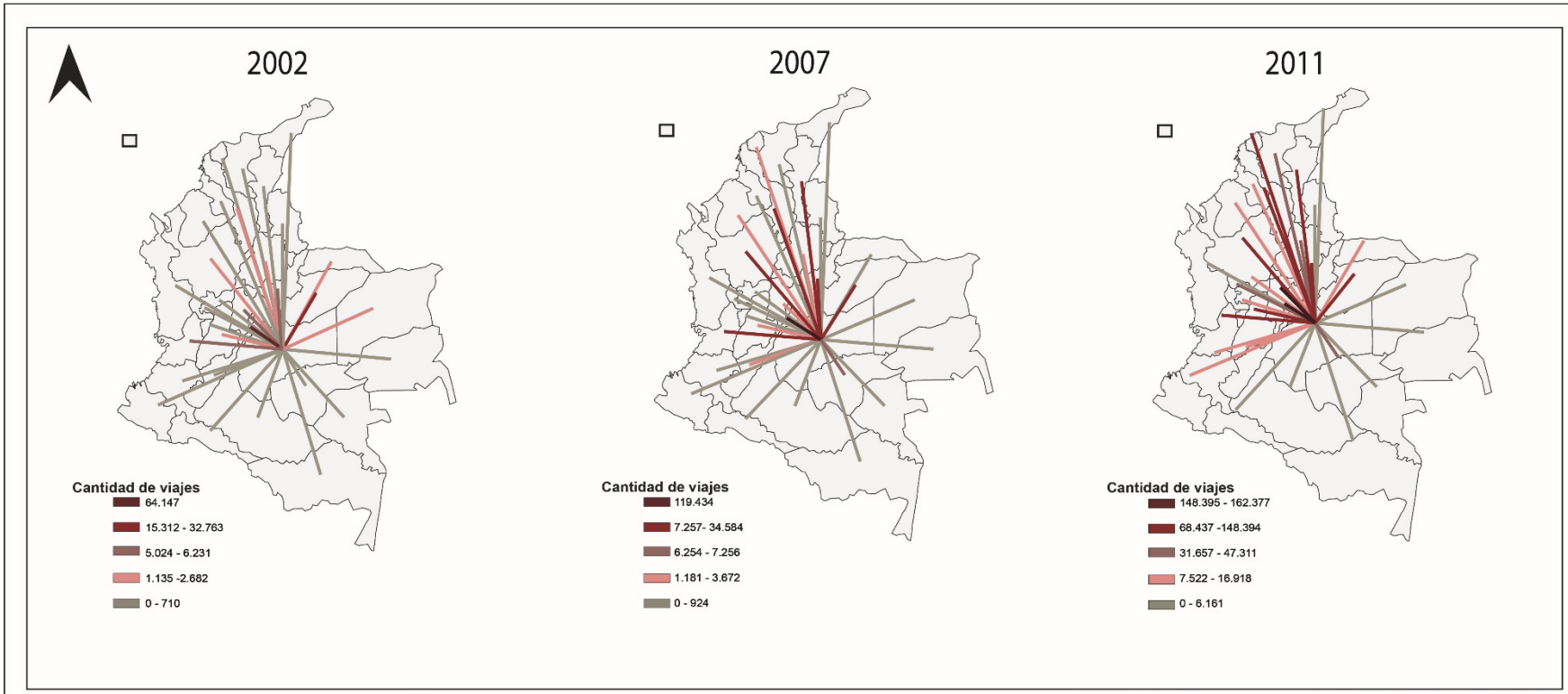
Tabla 16 - Grupos de productos transportados desde el Departamento del Meta (toneladas[110]) 2002-2011

Año	Agrícolas	Manufacturas	Mineros	Pecuarios	Otros	Total
2002	241.538	574.327	301.142	89.101	3.183	1.209.291
2003	852.183	643.437	496.610	135.711	10.104	2.138.045
2004	665.821	415.261	523.461	81.918	4.427	1.690.888
2005	606.242	977.402	2.044.983	62.316	4.579	3.695.522
2006	555.394	695.130	2.424.086	137.225	19.892	3.831.727
2007	692.670	668.273	1.360.943	137.525	20.014	2.879.425
2008	1.019.719	850.880	1.870.599	160.521	20.323	3.922.042
2009	1.114.913	1.928.164	4.335.010	213.420	76.490	7.667.997
2010	s.d	s.d	s.d	s.d	s.d	s.d
2011	1.309.971	2.213.487	4.775.261	221.557	88.990	8.609.266

Elaborado por: Yolima Devia Acosta, 2017 con base en Encuestas origen-destino, Ministerio de Transporte.

[110] Los datos entregados por el Ministerio de Transporte usan como unidad común toneladas, para efecto de comparación. Se consideran los datos agrupados hasta 2011 pues los datos presentados por toneladas en 2012 tienen valores iguales a 2009. Desde 2013 los resultados de las Encuestas origen destino se presentan de forma digital, mensualmente y por productos (856 sin agrupar), lo cual dificulta la comparación de los datos con las anteriores encuestas.

Figura 108 - Transporte de carga desde el Departamento del Meta, 2002, 2007, 2011



Base Cartográfica: DANE

Datos: Encuestas Origen Destino
Ministerio de Transporte

Sistema de coordenadas: WGS 1984

Organizó: Yolima Devia Acosta (2018)

URBANIZACIÓN, RED URBANA Y EXTRACTIVISMO

Transporte de carga con origen en el Departamento del Meta.
2002, 2007 y 2011

A escala internacional, Venezuela y Ecuador aparecen registrados como destino de carga proveniente del departamento del Meta. Reciben productos agrícolas y manufacturas, y envían manufacturas, aunque en pequeñas cantidades. Venezuela, por ejemplo recibió 805 ton. en 2003, 10.649 ton. en 2007, 11.181 ton. y 5.284 pecuarios en 2008, en 2009 tuvo un descenso a 128 ton y 259 ton en 2011 de productos agrícolas del Departamento. Con respecto a las manifacturas Venezuela recibió 7.676 ton y envió al Meta 1.024 ton en 2006. El envío de manufacturas al departamento creció en los siguientes años, a 4.634 en 2008 y 5.415 ton. en 2009. Entre tanto, Ecuador recibió 250 ton. de productos agrícolas y 2127 ton. de manufacturas en 2009.

Esto llama la atención, pues aunque Venezuela limita con los departamentos de Arauca y Vichada, hay una mayor distancia relativa en términos de infraestructura vial o de transporte fluvial, teniendo en cuenta que el rio Meta es navegable solo en algunos trechos y épocas del año. El caso de Ecuador es aún más particular debido a la distancia del mismo (limita al suroccidente del país) y a que no hay una conexión directa con él. La mercancía allí dirigida debe pasar por Bogotá y de ahí tomar la vía Panamericana al sur.

Tabla 17 - Grupos de productos transportados desde el Departamento del Meta (viajes) 2002-2012

Año	Agrícolas	Manufacturas	Mineros	Pecuarios	Otros	Total
2002	16.545	36.241	11.323	16.339	64.788	145.236
2003	45.745	42.489	16.271	16.711	90.666	211.882
2004	36.540	29.397	16.946	9.778	61.008	153.669
2005	38.201	57.245	68.302	12.044	69.909	245.701
2006	27.210	45.937	75.836	19.844	59.418	228.245
2007	38.824	53.432	59.714	21.188	95.281	268.439
2008	47.182	58.619	97.585	23.131	137.793	364.310
2009	75.021	111.172	137.755	29.064	185.315	538.327
2010	s.d	s.d	s.d	s.d	s.d	s.d
2011	88.645	125.695	153.033	30.186	212.779	610.338
2012	96.749	160.249	267.178	39.354	268.446	831.976

Elaborado por: Yolima Devia Acosta, 2017 con base en Encuestas Origen-Destino, Ministerio de Transporte.

Al realizar el análisis por grupos de productos movilizados desde el Meta se resalta que:

Los cinco grupos de productos: agrícolas, manufacturas, mineros, pecuarios y otros, muestran una tendencia creciente con el tiempo. En el caso del sector pecuario se registra un declive entre 2004 y 2005 para luego recuperarse.

En 2002 y 2003, la mayor carga movilizada en productos agrícolas y mineros tuvo como destino al mismo departamento del Meta, mientras que manufacturas y pecuarios tuvieron como principal destino Bogotá.

En 2005 hubo un considerable crecimiento del transporte de productos de minería hacia Casanare y Bogotá. Hacia Casanare se trasladaron 292.631 ton., 44,81% más que en 2004 y a Bogotá 263.519 ton. 67,4% más que en 2004. Este incremento se relacionó con un incremento en la producción en los campos Castilla y Chichimene que en 2000 fueron revertidos a Ecopetrol y duplicaron su producción entre 2000 y 2005 (46 KBPD[111]).

Desde 2005 la producción agrícola que salió del Meta a abastecer los mercados de Bogotá fue de mayor cantidad que la que tiene como destino el propio departamento. En 2006, por ejemplo, se transportaron 127.054 ton. hacia Bogotá, mientras que dentro del Meta se transportaron 67.253 ton., el segundo destino fue el Valle del Cauca con 93.993 ton. En los siguientes años hubo un crecimiento constante de la carga de productos agrícolas que se dirigió a Bogotá, (258.273 ton. en 2008 y 477.241 ton. en 2011), confirmando así la vocación del Meta como despensa alimentaria de la capital del país[112]. Como se mencionó, el Valle es el segundo destino en este ramo y desde 2008 Antioquia pasó al tercer lugar (113.639 ton.) por encima del Departamento del Meta.

Desde 2006 hubo un cambio en el volumen y destino de la producción de hidrocarburos. Se mantuvo Casanare como primer destino (846.077 ton.) y aparecen como siguientes destinos Bolívar con 462.750 ton. y Meta. En 2008 Bolívar es principal destino (617.198 ton.), aparecen como destinos significativos Boyacá (317.098 ton.) y Cesar (346.048 ton.). En el siguiente año Cundinamarca pasa a ser el principal destino minero con 1’061.000 ton., después Boyacá (que duplica el número de toneladas recibidos en el anterior año), Cesar y Casanare. Vale la pena recordar que en 2008

[111] Kilo Barriles por día

[112] Según el exgobernador del Meta Carlos Sabogal, en 1988, el 90% de lo que se produce en el Meta es para Bogotá, la región estaba produciendo en ese entonces 419.000 ton de arroz, 10.500 de soya y en los últimos tres arroz 20 millones 400mil barriles de crudo “ Esa vieja pero siempre adecuada frase de que el Llano es la despensa de Bogotá, no ha perdido vigencia; al contrario, cada día adquiere más validez” (El tiempo 29 feb 1988)

entra en operación el Campo Rubiales, cuya producción supera la capacidad de la infraestructura petrolera con la que contaba el departamento, por lo que el transporte de productos derivados de la actividad petrolera[113], en particular de crudo se realiza por medio de transporte de carrotanques. En los siguientes años la tendencia fue creciente, en 2011 Cundinamarca recibió 1'240.367 ton. y Boyacá 754.342 ton.

En 2013, el Meta pasó a ser el sexto departamento en generación y atracción de carga movilizada a nivel nacional, con el 6% y el 5% respectivamente. En primer lugar se encuentra el Valle del Cauca, con el volumen agregado más alto de generación (13%) debido al ingreso de mercancías por el puerto de Buenaventura. Le siguen, Bogotá, Antioquia, Atlántico y Cundinamarca. Bogotá y Cundinamarca sumados tienen una participación del 17% de la carga. (CONSORCIO GSM, 2014)

Tabla 18 - Transporte de carga Nacional, Meta y *commodities*, 2013 -2015

	Total Nacional		Total Meta		Aceite de Palma		Hidrocarburos	
Año	Viajes	Toneladas	Viajes	Toneladas	Viajes	Toneladas	Viajes	Toneladas
2013	1.574.189	25.528.835	54.199	426.685	514	13.448	26.137	249.716
2014	3.966.794	69.226.503	125.188	1.082.494	3.525	1.059.998	59.155	558.277
2015	5.492.112	81.807.765	172.173	2.074.092	5.601	1.755.658	109.561	898.607

Elaborado por: Yolima Devia Acosta, 2017 con base en Encuestas origen-destino, Ministerio de Transporte, RNDC.

En 2013 salieron del Meta 26.137 viajes con productos derivados de la actividad petrolera, con 249.716 ton. y 18.772 viajes líquidos. Esto significa el 48% del total de viajes y el 58,52% de las toneladas transportadas desde el departamento. Los principales destinos fueron Cundinamarca, Bogotá, Casanare, Cesar y Bolívar, como se verifica en las figuras 106 y 107. Otro producto cobre relevancia en el transporte de carga desde 2013 es el Aceite de Palma con 514 viajes y 13.448 ton. transportadas hacia Facatativá (Cundinamarca), en donde se encuentra la planta productora de Biodiesel Bio D, y a Bogotá.

Es evidente la ampliación de destinos y la consideración de más flujos, incluso a departamentos apartados del Meta. La inclusión de estos departamentos y el alto volumen de carga allí trasladada corresponden a la existencia de infraestructura

[113] Incluye: Aceites crudos de petróleo o de minerales bituminosos, aceites de petróleo o de minerales bituminosos excepto los aceites crudos; preparaciones no expresadas ni comprendidas en otra parte, con un contenido de aceites de petróleo o de minerales bituminosos en peso superior o igual al 70%, en las que estos aceites constituyan el elemento base, hidrocarburos acíclicos, hidrocarburos cíclicos, líquidos inflamables, gas de petróleo y demás hidrocarburos gaseosos.

petrolera, principalmente de estaciones de almacenamiento y bombeo hacia oleoductos (Ver cuadro 16 y figura 109).

La infraestructura más cercana, presente en la Región Orinoquia, se encuentra en Casanare, en donde se ubican la Estación Porvenir (Monterrey), los campos Cusiana (Tauramena), Cupiagua (Aguazul) y Araguaney (Yopal). Desde allí se envía el crudo por los oleoductos Ocensa, de los Llanos y Bicentenario.

La carga con destino a Cundinamarca, centro del país, se dirige a Guaduas, en donde se encuentran tubos del oleoducto de Pacific Stratus Energy Corp. En Puerto Boyacá (Boyacá) se encuentra Vasconia, en donde confluyen facilidades de Ocensa, el Cenit y el Oleoducto de Colombia (ODC) y se reciben crudos del Oleoducto del Alto Magdalena. En Vasconia se encuentran seis tanques de 120.000 barriles (propiedad de ODC); cuatro de 50.000 barriles y uno de 20.000 barriles (propiedad de Cenit), y uno de 100.000 barriles propiedad de Ocensa.

Hacia la Costa Atlántica, se despachan hidrocarburos para el departamento del Cesar, municipio de La Gloria subestación Ayacucho, que hace de puente entre la Costa Atlántica y l Refinería de Barrancabermeja, operada por Ecopetrol. También se dirige a la refinería de Ecopetrol en Cartagena (Bolívar), desde donde también se recibe Nafta para bajar la densidad del crudo y poderlo transportar por los ductos

Cuadro 16. Infraestructura de oleoductos en Colombia

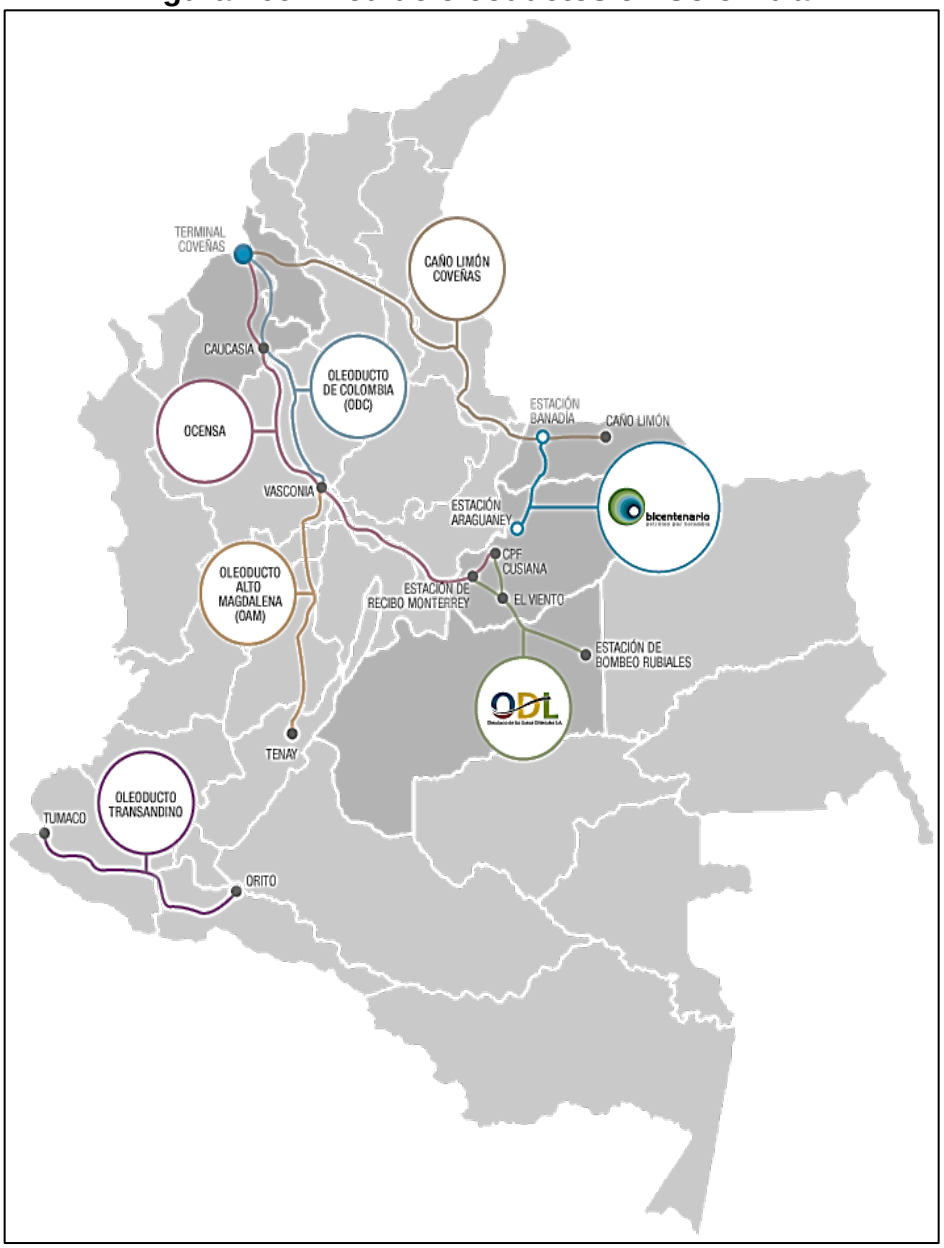
Nombre	Trayecto	Extensión (km)	Capacidad bombeo KBPD*	Accionistas	Inicio de operación
Oleoducto Central - OCENSA	Cupiagua (Casanare) - Coveñas (Sucre)	848	1635	CENIT , Ecopetrol	1998
Oleoducto Alto Magdalena	Tenay - Aipe (Huila) - Vasconia (Cesar)	400	99	HOCOL - Ecopetrol	1992
Oleoducto Caño Limón - Coveñas	Caño Limón (Arauca) - Coveñas (Sucre)	780	200	CENIT, Ecopetrol	1985
Oleoducto de Colombia S.A.	Vasconia (Boyacá) - Coveñas (Sucre)	481	236	CENIT, HOCOL, Equion y Santigo, Emerald Perencos (Oil and Gas y Colombia Ltda.)	1992
Oleoducto de los Llanos Orientales - ODL	Rubiales (Meta) - Monterrey (Casanare)	235	340	Ecopetrol, Petro Rubiales S.A. Hoy CENIT S.A. (ECP) y Pacific Midstream Holding Corp.	2009
	El viento (Casanare) - Cusiana (Casanare)	25			
Oleoducto Bicentenario	Araguaney (Casanare)- Banadia (Arauca)	230	600	HOCOL, Grupo Pacific, Canacol, Netra	2014
Oleoducto Trasandino	Orito (Putumayo) -Tumaco (Nariño)	305	85**	Ecopetrol	1969

*Kilo barriles por día.
**Antes de 2015 40mil
Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuentes: ECOPETROL, 2017, OCENSA, 2017, OLEODUCTO BICENTENARIO, 2017, OLEODUCTO DE LOS LLANOS S.A., 2017, HOCOL, 2017, OLEODUCTO DE COLOMBIA S.A. , 2017

Además de la densidad del crudo como factor primordial para el transporte en carrotanques, se plantean dos elementos adicionales: la actividad de los transportadores y la cantidad de personas empleadas en esta área

> No da abasto, digamos, conducir eso por los tubos sino que necesariamente se tiene que seguir utilizando el tema de los carro tanques, además que ese tema de los carro tanques o camiones esos de petróleo tiene su connotación también, digamos, como de negocio del transportador y todo ¿cierto? Entonces no es una tarea fácil, de hecho si todo se llegase a transportar por oleoductos pues quedaría una gran cantidad de gente que sale en cuanto a empleos que son los que diariamente transportan eso. Eso ya, digamos, es un problema muy de índole pues, digamos, de empleo, de contratos, de contrataciones (Funcionario público, regional, reciente. Entrevista en Villavicencio, Abril de 2016)

Figura 109 - Red de oleoductos en Colombia



Fuente: ODL, 2018

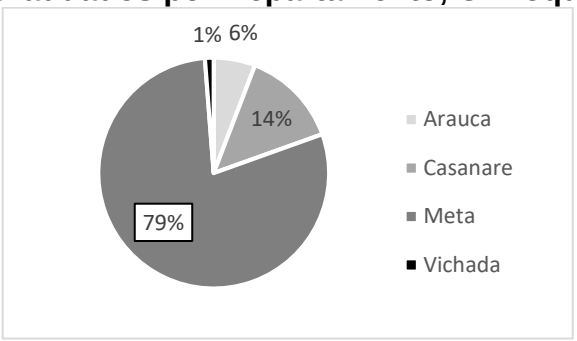
Ecopetrol, por su parte, constituyó en 2012 la empresa *CENIT S.A.* Transporte y Logística de Hidrocarburos, encargada de la ampliación y fortalecimiento de la red de transporte de hidrocarburos del país. Desde 2013 administra los activos de transporte de su matriz, Incluyendo los oleoductos Ocensa, el Oleoducto de Los Llanos, el Oleoducto Bicentenario (OBC) y el Oleoducto de Colombia. Un año después, se fusionó con Ecopetrol Pipelines International (EPI), con lo que absorbió sus operaciones y otorgó a Ecopetrol el 100% de propiedad de los activos de transporte de ambas firmas.

5.3 Servicios e infraestructura

5.3.1 Educación superior

En el contexto de la Orinoquia, el departamento del Meta concentra la mayor población estudiantil en educación superior y la mayor oferta educativa. Entre 2001 y 2014 se registraron 30.450 graduados[114] de los diferentes niveles de educación superior, correspondientes al 79% de los presentes en la región.

Figura 110. Graduados por Departamento, Orinoquia 2001-2014



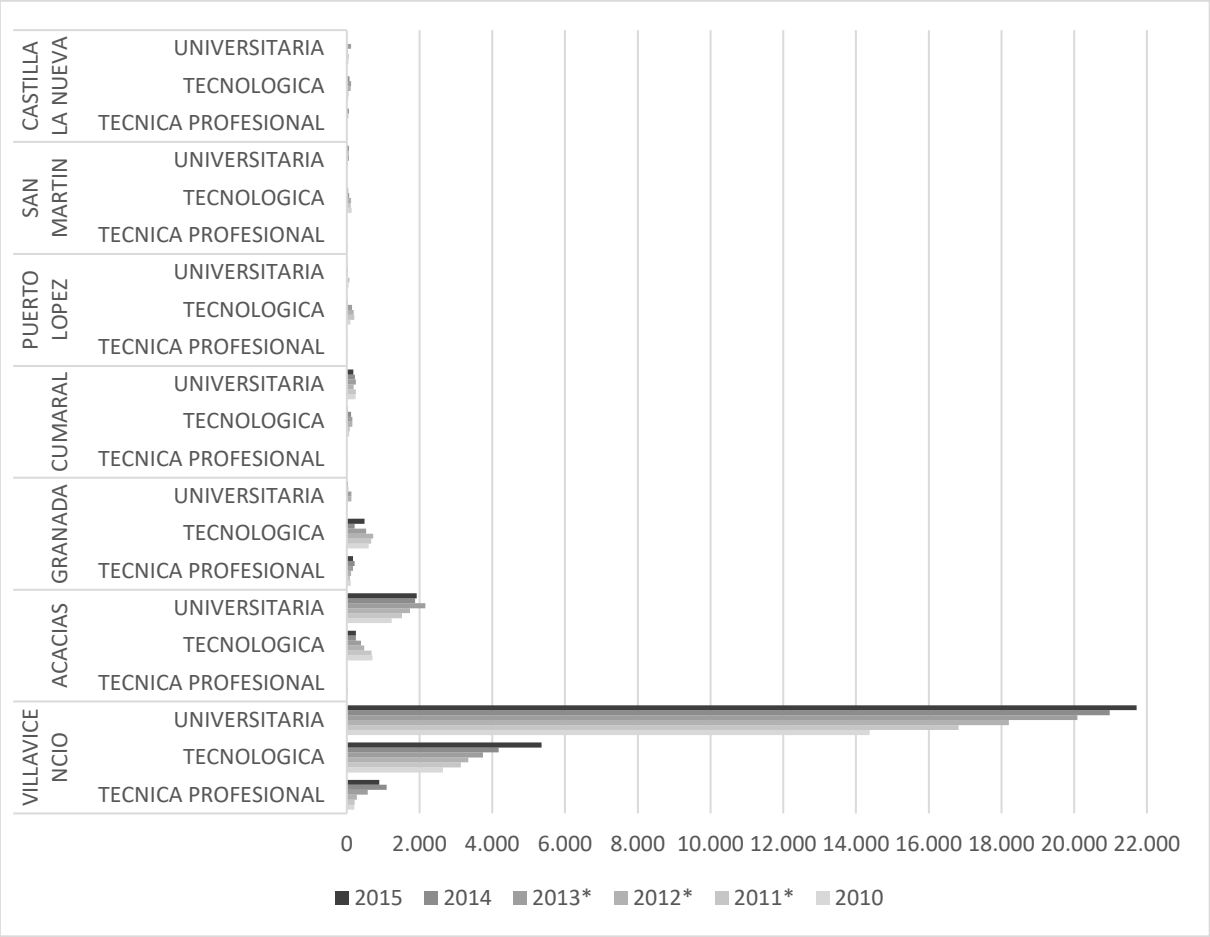
Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: MEN, Observatorio Laboral, consultado en Junio 17 de 2017

De los 30.450 graduados de educación superior en el Meta, se resalta un crecimiento significativo del número de matriculados en formación técnica profesional que pasó de 365 a 1.149 entre 2010 y 2015. La población de matriculados en formación universitaria es la más numerosa y también creciente, pasando de 15.965 a 23.978 en los últimos cinco años.

[114] Que obtienen un título, sea de pregrado de posgrado, incluso de formación para el trabajo.

La mayor oferta de educación superior en pregrado (Figura 111) se concentra en la ciudad de Villavicencio, seguida de Acacías, Granada y Cumaral, en ese orden. Le siguen Castilla la Nueva y Puerto López, en las cuales, al igual que Granada, es mayor el número de matriculados en formación tecnológica que universitaria.

Figura 111 - Matriculados por municipios, pregrado.



*Cifras SENA ajustadas a diciembre de 2015.
Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Ministerio de Educación Nacional - Sistema Nacional de Información de la Educación Superior (SNIES) Corte 16 de Mayo de 2016

De manera general, hubo un crecimiento significativo del número de programas ofertados en formación universitaria y tecnológica. Llama la atención el caso de la formación técnica profesional que muestra un pico en la oferta en 2008 para luego descender.

Con respecto a la formación en tecnología, en 2001 se ofrecían ocho programas de las cuales dos eran del área de agronomía[115] (Producción agropecuaria

[115] Se clasificaron los cursos de acuerdo al listado de Núcleos básicos de conocimiento en ocho áreas: a. Agronomía, Veterinaria y afines; b. Bellas Artes; c. Ciencias de la Educación; d. Ciencias de la Salud;

y mercadeo agropecuarios) dos del área de administración de economía y afines (Administración de empresas, finanzas y sistemas contables) y cuatro del área de ingeniería y afines (Sistemas, electromecánica, electrónica e industrial). En 2002 se sumaron a la lista administración agropecuaria e ingeniería de sistemas y hasta 2006 se mantuvo constante esta oferta de programas.

En 2007 se ofertaron ocho nuevos programas: gestión agropecuaria y comunicación gráfica, tres del área de la economía y la administración: administración municipal, gestión comercial y de negocios, finanzas y sistemas contables y tres del área de ingenierías y arquitectura: informática, gestión industrial y gestión de obras civiles y construcción. Ésta última acompaña un periodo de crecimiento del sector de la construcción y obras civiles en la región, sector que se acelera desde 2008.

En 2008 aparecieron siete nuevos programas entre los que se destacan producción animal, administración de hoteles y negocios internacionales. En 2009 y 2010 aparecieron cuatro y dos programas nuevos respectivamente. Luego, en 2011 se reportaron 39 nuevos programas, de estos diez en el área de agronomía y afines, cinco en ciencias de la salud, tres en ciencias sociales y humanas, diez en el área de economía, administración contaduría y afines y, once del área de ingeniería, arquitectura y afines. En los siguientes años hubo un promedio de cuatro programas nuevos con graduados por año, siendo 2013 el año con más programas y mayor número de graduados en formación tecnológica. La tendencia es de crecimiento de la oferta en las áreas de agronomía y afines, economía, administración y contaduría y las asociadas a la ingeniería.

Por su parte la formación técnica profesional, que en principio se reducía a ingeniería de sistemas y administración de empresas, tuvo el mayor número de graduados en servicio de policía desde 2007 y en administración informática en 2009. La oferta de programas no varía significativamente y se destacan los de servicio a la seguridad y al sector judicial y administrativo (Balística, fotografía y topografía judicial), servicios comunitarios, procesos administrativos.

La oferta de carreras universitarias fue creciente en este periodo, pues se pasó de un registro de graduados en 19 programas en 2001 a 51 en 2015. En un comienzo las áreas más fuertes eran las asociadas a economía y administración, principalmente

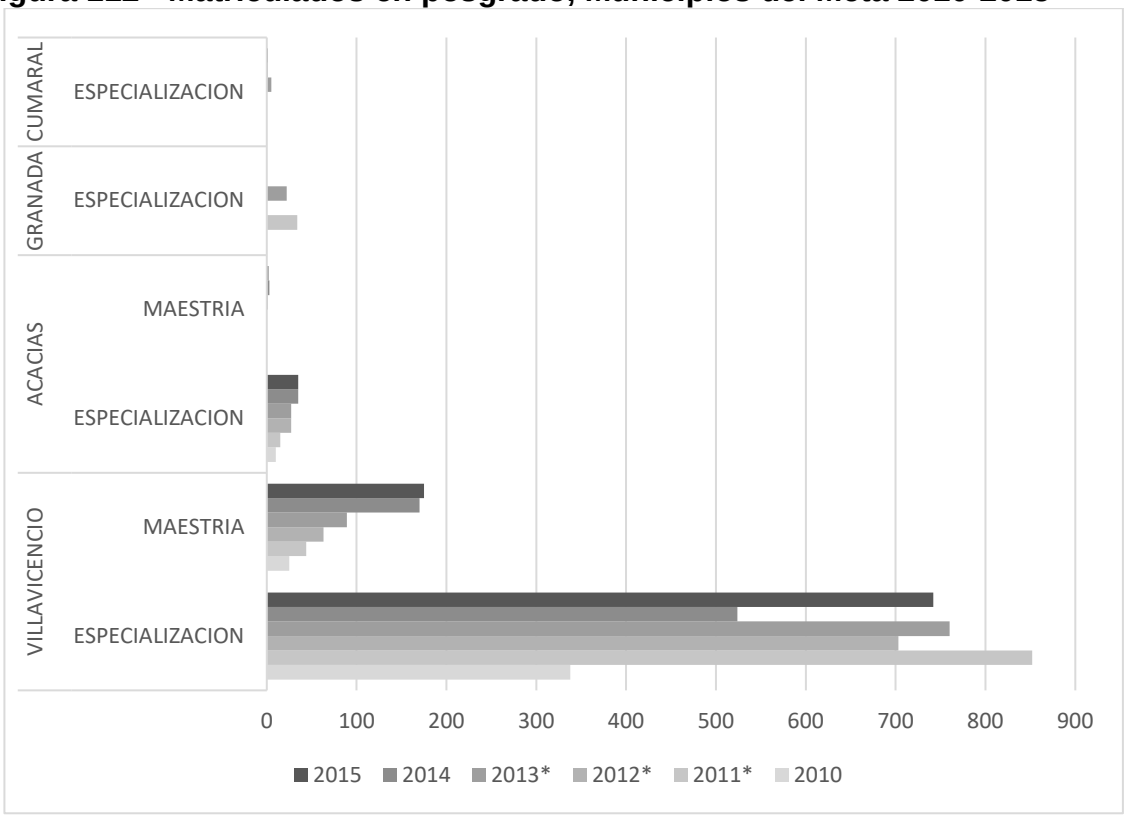
---

e. Ciencias Sociales y Humanas; f. Economía, Administración, Contaduría y afines; g. Ingeniería, Arquitectura, Urbanismo y afines; h. Matemáticas y Ciencia Naturales. El listado se encuentra disponible en: https://snies.mineducacion.gov.co/firmas/archivos/Nucleos_Basicos_Conocimiento.pdf

las carreras de contaduría, comercio internacional, administración de empresas, administración turística y economía y, las de ingenierías siendo las más representativas la agronómica, agroindustrial, civil, sistemas y electrónica. Las carreras consideradas más tradicionales, en términos de antigüedad y graduados son las del área agrícola, principalmente veterinaria y zootecnia y la licenciatura en producción agropecuaria, incluso en 2004 apareció administración de empresas con énfasis en agroindustria. Las licenciaturas pasaron de cuatro a doce entre 2001 y 2015. Dos hechos son significativos: en 2009 se registraron graduados de nuevos programas de ingeniería, sobresaliendo ambiental, de petróleos, electromecánica y química y, en 2012 un auge de carreras “internacionales” como son comercio internacional, negocios internacionales.

La formación a nivel de posgrado no tiene un gran peso en relación a la de pregrado, aunque hay una oferta significativa de especializaciones y en 2009 se presenta el primer registro de graduados de maestría en la región, como se observa en la figura 112.

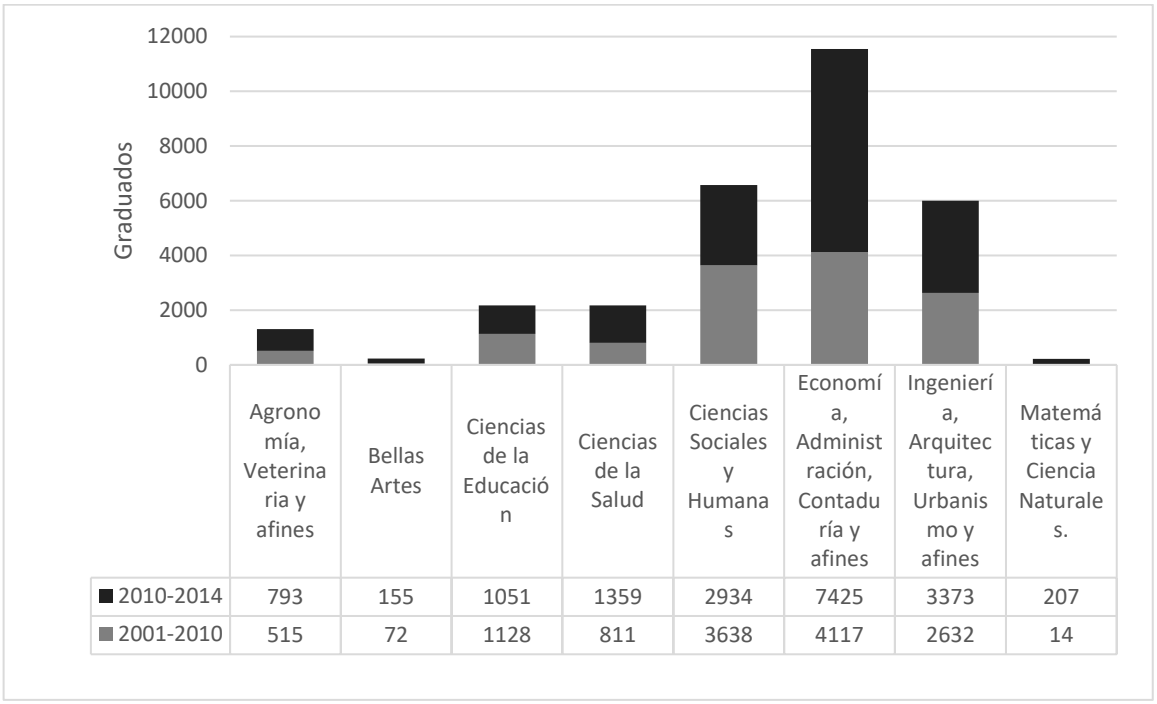
Figura 112 - Matriculados en posgrado, Municipios del Meta 2010-2015



*Cifras SENA ajustadas a diciembre de 2015.
Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Ministerio de Educación Nacional - Sistema Nacional de Información de la Educación Superior (SNIES) Corte 16 de Mayo de 2016

La cantidad de estudiantes matriculados en posgrados está aún más concentrada en la ciudad de Villavicencio y en Acacías, mientras Granada y Cumaral cuentan con unos pocos estudiantes. La oferta de posgrados, principalmente de especializaciones, responde a la existencia de profesionales en la región que demandan perfeccionamiento en determinadas áreas del conocimiento sin tener que movilizarse hasta Bogotá en el caso de programas presenciales. La oferta local de posgrados es realizada por instituciones con sede principal en Bogotá o de otras regiones, como son la Universidad del Tolima, Universidad Autónoma de Nariño y la Universidad Pedagógica y Tecnológica De Colombia (de Boyacá).

Figura 113 - Graduados por núcleo de conocimiento, Departamento del Meta 2001- 2014



	Agronomía, Veterinaria y afines	Bellas Artes	Ciencias de la Educación	Ciencias de la Salud	Ciencias Sociales y Humanas	Economía, Administración, Contaduría y afines	Ingeniería, Arquitectura, Urbanismo y afines	Matemáticas y Ciencia Naturales.
2010-2014	793	155	1051	1359	2934	7425	3373	207
2001-2010	515	72	1128	811	3638	4117	2632	14

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: MEN, Observatorio Laboral, consultado en Junio 17 de 2017

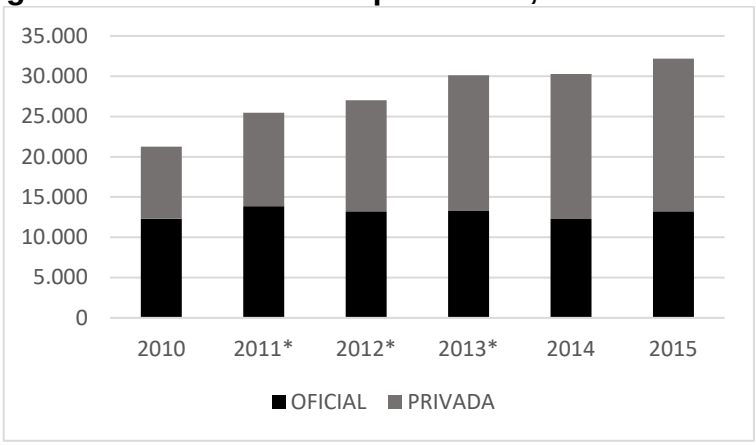
El número de programas de especialización pasó de siete programas en 2001 a treinta y uno en 2011 y cuarenta y ocho en 2015. En 2005 se vio una baja sustancial en cursos (cinco) y graduados (sesenta y tres), mientras que en 2006 se reportó el número más alto de programas nuevos con graduados (once). En los tres siguientes años se abren 23 nuevas especializaciones. Las áreas de mayor y constante oferta son las del derecho, las enmarcadas en el núcleo de ciencias sociales y humanas y las del área de economía (Finanzas, gerencias, administración, entre otras). Llama la atención que desde 2008 aparecen cursos que apuntan a la gestión en salud

(gerencia, gestión de servicios, auditoria). Este fenómeno es consecuencia de la implantación de la Ley de salud o Ley 100 de 2003, que modificó el sistema y fortaleció la prestación por medio de privados, lo cual exigió de mano de obra especializada en este sector de servicios.

Es notorio el crecimiento del sector de educación superior en el periodo 2010-2014. El número de graduados y oferta de programas es mayor en los últimos cinco años de ese periodo (17.423) que en el total de la década anterior (13.027). Si se observa también el número y tipo de instituciones que hacen presencia en la región se confirma esta tendencia pues en 1991 hacían presencia cuatro instituciones de educación superior: La Universidad Tecnológica de los Llanos, La Corporación Universitaria del Meta, la ESAP y el SENA (IGAC, 1991), mientras en 2014 se contaba con 27, de las cuales nueve son oficiales y 18 privadas. Esto sin contar las instituciones de educación no formal y para el trabajo.

El SENA sigue siendo la institución con mayor presencia en el departamento. La segunda institución es la Universidad del Tolima, por encima de la misma Unillanos y en la Región. Se revela, además, un crecimiento de las matrículas y oferta institucional del sector privado.

Figura 114 - Matriculados por sector, Meta 2010-2015



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Ministerio de Educación Nacional - Sistema Nacional de Información de la Educación Superior (SNIES) Corte 16 de Mayo de 2016

Con respecto a la formación para el trabajo, el Sistema de Información para el Trabajo y el Desarrollo Humano – SIET-, la Secretaría de Educación de Villavicencio registró 988 cursos a 2017, ofrecidos por 170 instituciones.

Figura 115 - Algunos institutos de formación para el trabajo

Fotografías: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Villavicencio Febrero de 2016

De los cursos ofrecidos 77 tienen relación directa con la actividad petrolera: perforación de pozos de petróleo, producción de pozos de petróleo, operación de sistemas y componentes en la perforación de pozos en hidrocarburos, entre otros (Ver APENDICE G) y cinco cursos con la agroindustria palmera. Se le suma una especialización en HSEQ – Sistemas integrados de seguridad y salud ocupacional ambiental y calidad que tuvo 29 graduados en 2015.

Tabla 19 - Programas de educación para el trabajo relacionados con extractivismo y producción de *commodities*, municipio y año de creación.

Ciudad	Año creación										Total de programas
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
Villavicencio	7	8	24	3	11	3	19	5	2		82
Acacías							6		2		8
Puerto Gaitán					1			3			4
Castilla La Nueva					1			4			4
Puerto López										1	
Total	7	8	24	3	13	3	25	12	4	1	98

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: SIET, MEN, 2018.

Como se observa en la tabla 19, en los años 2014 y 2010 se registró el mayor número de nuevos programas, según las resoluciones de creación de los mismos. Este tipo de programas se concentran en Villavicencio y en los municipios que presentan actividad petrolera. La única excepción es en el caso de Puerto López, en el cual el único programa ofrecido en esta área es el de "Técnico laboral en producción de combustibles y alcoholes", aprobado en 2017[116].

Estos cursos fueron ofrecidos por quince institutos diferentes, entre los cuales se destacan seis, cuyo objeto está primordialmente centrado en las labores técnicas directa e indirectamente asociadas a la actividad petrolera, como son: Corporación Internacional del Petróleo Limitada, Instituto Técnico Integral Petrolero[117], Centro de Estudios Petroleros "CETPETROL" Villavicencio, Escuela de la Industria Petrolera "Petroschool", Academia Petrolera y Petroleum Gold Energy.

[116] Es en Puerto López donde se concentra el área de cultivo de caña de azúcar y la destilería de etanol de Bioenergy.

[117] Con la excepcionalidad de ofrecer también los cursos de asistencia preescolar, gestión y asistencia administrativa, e investigación judicial, ajenos al sector de hidrocarburos.

Figura 116 - Institutos de formación en el área petrolera

Instituto petrolero a) Villavicencio, b) Restrepo, centro de prácticas frente a antiguas instalaciones de Bavaria. Fotografías: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Villavicencio y Restrepo Enero de 2015

Con la constitución de la empresa Llanopetrol,[118] propiedad de la gobernación del Meta, se lanzó un Convenio Marco de Cooperación con la Universidad Nacional de Colombia para realizar programas y proyectos interdisciplinarios de formación, investigación y extensión en el Departamento del Meta.

[118] El site del Llanopetrol de donde se obtuvo la información fue desactivado. En 2016 se vivió el escándalo por el desvío de los dineros destinados a la construcción de la Refinería y sus representantes legales fueron llamados a rendir cuentas ante la justicia colombiana. La empresa funcionó durante varios años sin desarrollar o construir de forma efectiva la refinería ni el Complejo Petroquímico.

El objetivo establecido era el de proporcionar “formación para reducir la contratación de mano de obra foránea brindando mayores oportunidades a los metenses, asegurando el recurso humano profesional que requiere la Refinería y el Complejo Petroquímico del Meta.” (LLANOPETROL, 2014). Parte del contrato consistía en la actualización y nivelación académica en áreas básicas de 150 estudiantes para tener más oportunidades al momento de presentar el examen de admisión en la Universidad Nacional. Se esperaba también concretar la construcción de un Centro de Investigación y Conservación para trasladar la Estación de Biología Tropical Roberto Franco a predios del Complejo Petroquímico, como parte de las acciones de Responsabilidad Social y Compensación Ambiental de la Refinería del Meta y el Complejo Petroquímico.

5.3.2 Infraestructura vial

En la década de 1990 la vía Bogotá - Villavicencio - Puerto López se encontraba pavimentada, en tanto su continuación hacia Puerto Gaitán y Puerto Carreño en el Vichada solo se contaba con un carreteable transitable en verano. La pavimentación de la vía Puerto López - Puerto Gaitán se realizó como proyecto prioritario solo después de la puesta en marcha de la explotación de Campo Rubiales a manos de Pacific Rubiales.

El principal proyecto vial en desarrollo en la actualidad es la construcción de la doble calzada Bogotá - Villavicencio. La vía garantiza la conexión más rápida entre la capital del país y la región de la Orinoquia. La construcción de la doble calzada es realizada por la Concesionaria Vial de los Andes S.A. (Coviandes), filial del Grupo Aval (el grupo financiero más grande de Colombia y de los grupos bancarios más grandes de Centroamérica, según su site) y de Corficolombiana.

Se trata de una de las vías más costosas en la Nación, con una inversión de $1,8 billones solo para el segundo tramo de más o menos 30km. Entre los motivos que esgrime la compañía sobre el costo de la vía, están la inestabilidad sísmica en la cordillera oriental, geomorfológicamente la más joven y activa de Colombia, lo cual requiere de una mayor implementación de conocimiento desde la ingeniería civil, como de tecnología en comunicaciones (medio técnico – científico e informacional).

Figura 117 - Vista aérea del sector Tablón – Chirajara

Fuente: (REVISTA DINERO, 2016)

La adecuaciones para acortar distancias y superar los riesgos y amenazas en la vía (deslizamientos principalmente) se traducen en falsos túneles, dilataciones, muros de contención, además túneles, puentes y viaductos construidos.

Figura 118. Obras en el segundo tramo de la Doble calzada Bogotá - Villavicencio

OBRA	Calzada Principal		Mejoramiento de Calzada Existente		Conectantes, Accesos, Retornos y Mov. Local	
	Unid	(km)	Unid	(km)	Unid	(km)
Túneles	18	14.8	-	-	-	-
Puentes y viaductos	17	2.4	16	2.1	15	0.8
Superficie	-	8.8	-	8	-	16.5
GRAN TOTAL		26.0		10.1		17.3

OBRA	TOTAL	
	Unid	(km)
Túneles	18	14.8
Puentes y viaductos	48	5.3
Superficie	-	33.3
GRAN TOTAL		53.4

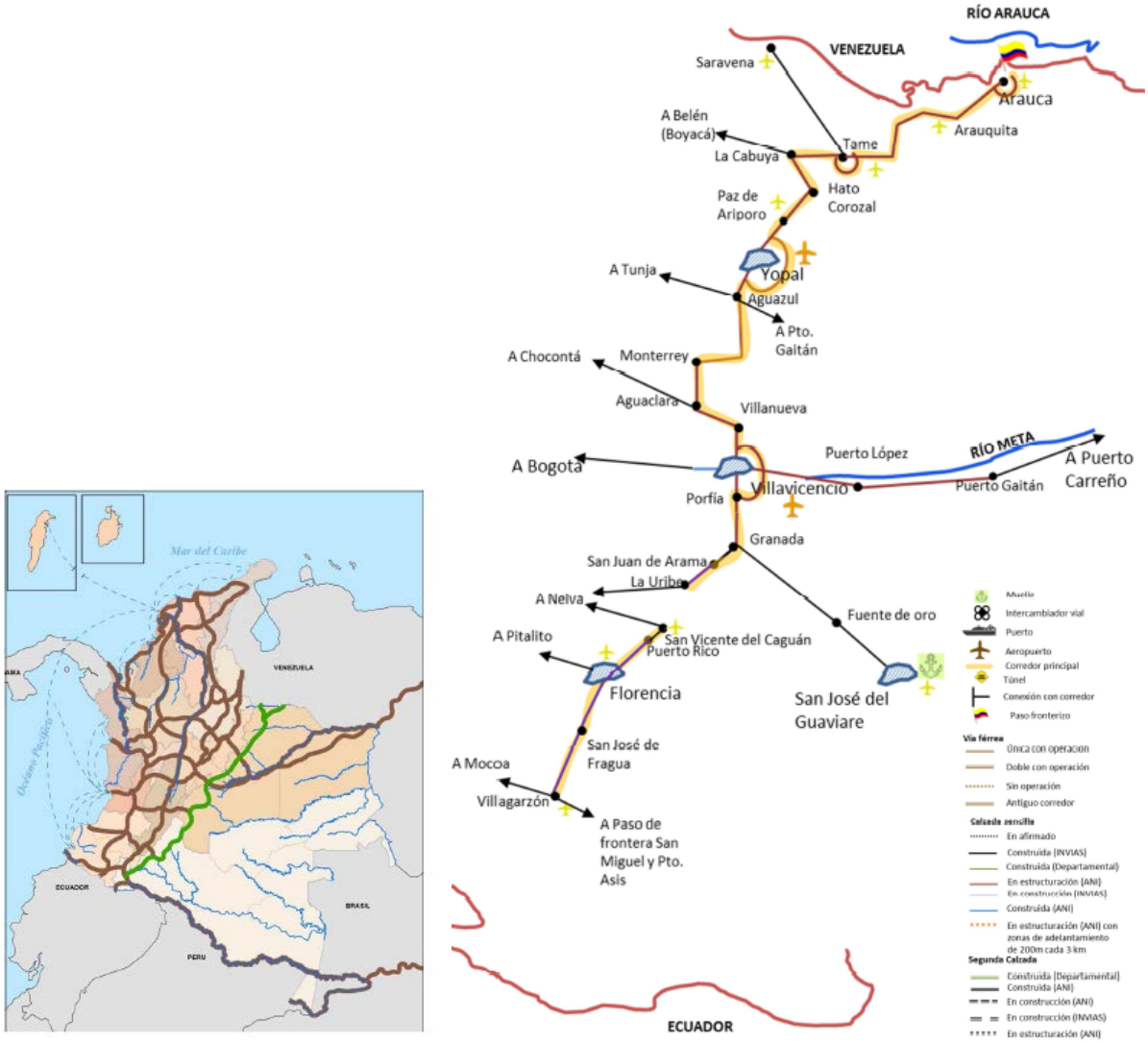
Galerías de Escape (Vehiculares y peatonales)		
	Unid	(km)
Galería de emergencia longitudinal	1	4.3
Galerías transversales	4	1.1
GRAN TOTAL	-	5.4

https://www.coviandes.com/parametros-de-diseno
Consultado 10 de febrero de 2018

Dentro de la propuesta de prospectiva en infraestructura y la búsqueda de la integración de la región con el país, enmarcada en el Plan Nacional de Desarrollo

2010 – 2014 “Prosperidad para todos”, se proponen dos grandes obras de integración internacional.

Figura 119 - Troncal de Oriente



Fuente: ESTUDIOS PROYECTOS Y PLANIFICACIÓN S.A. EPYPSA, s.f.

La primera, la Troncal de Oriente (Figura 119) que permitiría el tránsito desde Venezuela hasta Ecuador, pasando por la vía Marginal del Llano, pasando por las capitales de la Orinoquia en el piedemonte, hasta Granada y La Uribe en el Meta, hasta donde se encuentra construida la vía. Sería necesaria la construcción del trayecto La Uribe – San Vicente del Caguán, en donde se da continuidad a la vía Marginal de la Selva, que pasa por Florencia (Caquetá) hasta Villagarzón (Putumayo) desde allí sería posible llegar al paso fronterizo de San Miguel a Ecuador. Dentro de esta obra se incluyen la segunda calzada entre el centro de Villavicencio y Ciudad

Porfía, el tramo Villagarzón – Puerto Rico y La Uribe – San Juan de Arama. (ESTUDIOS PROYECTOS Y PLANIFICACIÓN S.A. EPYPSA, s.f.).

La segunda, corresponde al corredor Buenaventura - Puerto Carreño (figura 120), que conectaría Pacífico, zona cafetera, Tolima Grande, Altiplano y Orinoquia, hasta Venezuela, permitiendo la circulación y exportación de bienes hacia Venezuela vía Puerto Carreño y hacia el Pacífico por el puerto de Buenaventura. De este corredor falta la construcción de los tramos Neiva – Cali y Puerto Gaitán – Puerto Carreño (carreteable transitable en verano) (ESTUDIOS PROYECTOS Y PLANIFICACIÓN S.A. EPYPSA, s.f).

Figura 120 - Corredor Buenaventura - Puerto Carreño

Fuente: ESTUDIOS PROYECTOS Y PLANIFICACIÓN S.A. EPYPSA, s.f

Dentro de los proyectos de la Malla vial del Meta se destacan la construcción de la segunda calzada de los ejes intermunicipales que conectan a Villavicencio, es decir Villavicencio – Granada, del cual se ha iniciado la construcción del tramo Villavicencio– Acacías y, Villavicencio – Puerro Carreño, en el cual también se inició la construcción de la segunda calzada Villavicencio – Puerto López y el trayecto Puerto Gaitán - Neblinas.

Figura 121 - Valla informativa de proyectos viales

Fotografía: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Abril de 2016

Existe también una estrecha relación entre infraestructura petrolera e infraestructura vial, es el caso del Oleoducto Bicentenario y el anillo vial, obras en función del petróleo:

> Nos hablaron del anillo vial, todas las vías que van a desembotellar todo ese tráfico pesado que viene de Puerto López, que viene de Restrepo, de Acacias porque tienen camiones de petróleo por todas partes ¿cierto? Sobre eso, las obras que de pronto pretenden descongestionar la región y por la parte del departamento nos hablaron de algunas obras de infraestructura de municipios que conforman el departamento del Meta, la parte de la infraestructura de la carretera Bogotá – Villavicencio si la hicimos por Coviandes (Funcionario público, regional, reciente. Entrevista en Villavicencio, Abril de 2016)

> Ahora porque entro en funcionamiento el poliducto de Bicentenario pues ha disminuido un poco el tema del transporte vehicular para crudo. Sin embargo la estrategia de producción es la misma, entonces hay muchísimo movimiento de tractomulas con crudo. Esas tractomulas históricamente empezaron a atravesar la ciudad con todas las complicaciones que eso conlleva, entonces el anillo vial lo que intenta es hacer como una (sic), un bypass de todo ese flujo de tracto mulas y vehículos pesados para que no entren a la zona céntrica de la ciudad, dónde hay peatones, bici navegantes, vehículos

> pequeño. Entonces esa es la idea de ese anillo vial, lo que pensamos es que va a ser la autopista más grande, urbana del país ¿no? Porque tiene 4 carriles digamos en cada dirección y tiene intersecciones a desnivel, tiene carriles expresos, o sea es una situación completamente nueva, que va a quedar terminada, pensamos que en unos 3 años, o sea puede ser que 2018 o 2019 tengamos esa transformación completa, pero significa eso, significa realmente quitarle todo ese tráfico pesado a la ciudad. (Funcionario público, local, originario. Entrevista en Villavicencio, Abril de 2016)

Otro de los principales proyectos de infraestructura planeados en la región, y quizás el más polémico, es el de la Refinería del Meta

> (…) después de 7 años largos se elige Gobernador y reactiva el tema de la refinería. Pues ahora con la nueva gobernación digamos que se le ha dado continuidad al proyecto, pero pues el proyecto está ahí a la espera de muchas cosas, entre ellas el tema de un inversionista, porque digamos que el proyecto de refinería está planteado con una inversión completa de, privada, digamos que la gobernación aporta el predio, aporta la licencia ambiental y obviamente el convenio con Ecopetrol para la venta del crudo. Entonces ahí prácticamente que estamos metidos como un (sic) (pues esto no te lo digo oficialmente porque no hace parte de mi agencia) la construcción de la refinería pero una de las cosas que nos preocupan en la agencia, con respecto a eso es que Ecopetrol ya tiene también dos refinerías, entonces nos suponemos que va a enfilar todo lo que produce a sus refinerías y no le interesará vendernos el crudo para que nosotros refinemos, entonces ahí hay como varias zonas grises del proceso (Funcionario público, regional, originario. Entrevista en Villavicencio, Abril de 2016)

Dentro de los planos de Llanopetrol se encuentran la construcción de la refinería y del complejo petroquímico, además de otros proyectos complementarios como el Ferrocarril del Llano, para dar un soporte logístico que proporcione un transporte suficiente y capaz para la movilización de todo tipo de productos, sobre todo de hidrocarburos, desde y hacia el oriente del país. Con este ferrocarril se pretendía "garantizar una solución óptima de transporte de carga entre los centros de producción de Hidrocarburos de los campos Quifa y Rubiales con la Refinería del Meta garantizando un suministro de petróleo crudo, movilizando altos volúmenes de carga y mejorando la competitividad de la Región" (LLANOPETROL, 2014). El proyecto, que consistía en el transporte de camiones cisterna vía férrea, no se llevó a cabo, al igual que con los demás proyectos de Llanopetrol, incluyendo la Refinería del Meta, de la cual se cuestionan sus posibilidades de funcionamiento en términos de logística desde antes de su construcción:

> Pues es un compromiso del anterior gobernador, yo una vez almorcé con el presidente de Ecopetrol y me toco con el sentarme y preguntaba y él me decía Bernardo[119] ese tema no es viable, ya es si políticamente lo quieren volver viable es solamente por política pero una refinería en un sitio donde no hay

[119] Nombre cambiado para mantener sigilo sobre la identidad del entrevistado..

> un mar, o sea… no es viable, porque un refinería es muy costosa (…) a no ser que simplemente sea una refinería para hacer asfalto (Funcionario público, regional, reciente(2). Entrevista en Castilla la Nueva, Abril de 2016)

Sobre la relación entre infraestructura, petróleo y ordenamiento territorial presentamos los testimonios a continuación, que revelan algunos elementos de tensión:

> "Salió una sentencia de la Corte Constitucional en la que obliga a la ANLA a tener en cuenta el ordenamiento territorial y hacer concertación con los municipios antes de otorgar licencias. Eso el resto del tiempo era ganarse un proyecto prioritario (sic), de interés prioritario y venían atropellaban a la región. De hecho si tú miras la red de infraestructura de Ecopetrol, de esos oleoductos, está por fuera del ordenamiento. ¿Cómo es posible que tenga las tuberías al lado de la carretera con todo lo que eso significa? Pero no! es Ecopetrol, o era la Chevron entonces no se les podía pedir licencia de construcción, no se le podía pedir estudio, ni nada, eran proyectos de interés nacional y por eso teníamos suficiente para saber que podían hacer lo que quisieran Funcionario público, regional, reciente(1). Entrevista en Castilla la Nueva, Abril de 2016.

> Claro, pero ahora que empecemos solamente a contratar lo que es de este cuatrienio si es que definitivamente no vamos a poder, más o menos te cuento algo así: la meta del Plan de Desarrollo del cuatrienio pasado en mejoramiento de red secundaria y terciaria estaba tazada como en 680 kilómetros, nosotros logramos comprometer recursos para hacer mejoramientos de 1000 kilómetros y lo que yo estoy dejando en la meta del plan de desarrollo nuestro de 4 años son 256 kilómetros, entonces bajamos de una intervención de 1000 a 200 con los ingresos actuales del departamento, ahora ¿Cuál es la reacción nuestra? Pues tenemos que empezar a buscar recursos fuera del departamento, pero entonces vamos a la nación y la nación está algo similar, o sea estamos en esa dificultad (Funcionario público, regional, originario. Entrevista en Villavicencio, Abril de 2016)

> (..) de Villavicencio a Bogotá en vehículo, cuando sitúas un poco de oleoducto blanco como ellos lo llaman, eso es una pila de hasta 3 y 4 camiones y tiene que tener toda la paciencia para poder pasar a un camión de estos pues lo seguirán haciendo, usted sabe que aquí las obras de infraestructura en nuestro país son de larguísimo aliento, si se está haciendo una obra, eso no va a durar 5 años, esos son 20 años, (Funcionario público, regional, reciente. Entrevista en Villavicencio, Abril de 2016)

El primer elemento para denotar la importancia de la actividad petrolera en la organización del territorio, es decir en la forma y disposición de los elementos en el territorio (más que en su ordenamiento, entendido como planeamiento y norma), tiene que ver con la creación de nuevas infraestructuras para su uso, así como en la generación de cambios en la infraestructura existente. Esto se evidencia en fijos, como estaciones y pozos, y flujos como los oleoductos y vías de transporte, más específicamente en la forma de uso de las vías de transporte terrestre.

Esta influencia en la creación, modificación y uso de las infraestructuras no siempre se hace de forma coordinada con las autoridades locales y regionales. El interés de la empresa prevalece, como se revela en el primer testimonio, y se observan situaciones de claro actuar autónomo de las mismas, que anteriormente no eran cuestionadas por las autoridades locales, debido a su posición de poder frente a las autoridades y a la preeminencia del “interés común”, es decir de la utilidad que reporta la extracción para la nación, por encima del interés particular y local. Otra posibilidad es la tendencia a ajustar las normas de ordenamiento territorial a las necesidades de la empresa y de la actividad extractiva, principalmente en la destinación de los predios y los usos del suelo.

Ya en el caso de la infraestructura vial, se evidenció anteriormente la influencia de la empresa petrolera en el trazado y construcción de vías de interés para su labor. Como fue colocado en el segundo testimonio, los gobiernos departamental y municipales suelen contar con parte de los ingresos por regalías para el desarrollo de los proyectos viales. Con la caída del precio del petróleo en 2014 también bajo el ingreso por regalías, disminuyendo los recursos disponibles y obligando a la búsqueda de nuevas fuentes de financiamiento, generalmente a través de la empresa privada, que en parte de los casos se trata de las mismas empresas petroleras que hacen presencia en la región.

El tercer y último testimonio, muestra el peso efectivo del desarrollo de la actividad petrolera en el uso de la infraestructura existente. Presenta también la dificultad de ajuste en los ritmos diferenciales de la extracción y de las modificaciones a la infraestructura: la urgencia de uso de la vía para el transporte de hidrocarburos versus la demora en el desarrollo de los proyectos viales, que genera trastornos en el uso que los ciudadanos dan a las vías y a las comunidades que comparten estos espacios y sufren estos efectos. A esto se le suma la dificultad de regular a través de normas el uso de estas infraestructuras para no afectar a estas comunidades y al desarrollo de los usos ya establecidos en las normas de ordenamiento territorial.

El papel de las instituciones estatales se ha puesto en entredicho y los hechos narrados por los actores confirman la situación de enclave, en tanto los agentes económicos, en este caso las empresas petroleras, imponen sus reglas sobre la autoridad local y regional generando contradicciones económicas y espaciales, como fue expuesto en el aparte 2.1.

5.4 Permanencias y cambios en la red urbano regional

En 1988, el alcalde de Bogotá Julio César Sánchez decía que “Bogotá es la ciudad más importante del Llano”, frase controversial pero cierta por los múltiples factores que la ligan a la capital con la región “(…) desde el simple punto de vista geográfico y económico, Bogotá recibe todos los productos llaneros, que en ella encuentran mercadeo, demanda y, obviamente, abundancia de consumidores” (EL TIEMPO, 1988)

La red urbana de piedemonte se consolida como una red compleja que se alinea en la parte baja de la cordillera oriental, la cual históricamente ha tenido relaciones de dependencia y de oferta de alimentos y bienes ambientales para el centro del país. Villavicencio ha sido despensa de Bogotá, así como Yopal, Aguazul y Arauca lo han sido para Sogamoso y Tunja en Boyacá. La forma de la red no es solo lineal bordeando la cordillera sino que se ramifica mirando al interior de la Orinoquia, siguiendo desde la década de 1980 el camino de los auges petroleros (Ver: ciudades del corredor petrolero en 4.2.1. “Urbanización de la población”).

En lo que concierne a la red urbano regional en el Meta, se sintetizan aquí algunos de los principales cambios expuestos en este texto, impulsados por la reprimarización de la economía, la cual tuvo un impacto diferenciado en las ciudades de la red en la última década. Esto nos permite hacer una tipificación, a continuación:

- Ciudades que no registraron cambios significativos: Puerto López que, a pesar de la presencia de cultivos de palma y caña de azúcar, no ha mostrado cambios significativos en forma y contenido, en parte porque la mano de obra requerida en estas labores es estacional. San Martín que tuvo una fuerte influencia del paramilitarismo en el principio del presente siglo, además de, como aducen los entrevistados, “no tener petróleo ni regalías que impulsen su crecimiento”.
- Ciudades con un cambio acelerado: Es el caso de Acacías, influenciada por la producción petrolera y palmera; Granada, de alta dinámica comercial y, Villavicencio donde se juntan comercio, construcción, influencia de actividades agroindustriales y petroleras.
- Ciudades que emergen en la red urbana a causa de las actividades extractivas y sus “efectos colaterales”: como Castilla la Nueva y Puerto Gaitán, que tienen los

mayores niveles de producción petrolera aunque no se encuentren muy articuladas a la red urbana han registrado un alto crecimiento demográfico y de oferta de servicios y, San Carlos de Guaroa, en donde estos efectos se relacionan con la producción palmera y empieza a tener producción petrolera.

La necesidad de nuevas infraestructuras para la explotación, producción, transformación y transporte de petróleo, influencian en la consolidación de estas ciudades del segundo y tercer tipo, como puntos luminosos para las actividades extractivas.

A consecuencia de constituirse en puntos luminosos, en las áreas intraurbanas se presenta la densificación y crecimiento urbano en los ejes viales en los que se concentra la actividad petrolera (Vía a Puerto López y Acacías) y agroindustrial (Puerto López y Acacías). Así mismo, se observa el surgimiento de la ocupación del suelo urbano, de la prestación de bienes y servicios en áreas de cruce de caminos en cercanías a la infraestructura petrolera o del agronegocio y el robustecimiento de algunos centros poblados existentes en los ejes viales asociados a la actividad petrolera como en los casos de Pompeya, Pachaquiaro y La balsa en la vía a Puerto López. También, se observa la creación de nuevos centros poblados (caseríos), como Los Mangos y Palmeras, en áreas de producción palmera.

La evidencia de nuevos flujos, destinos más variados y que superan la relación de vecindad, así como diferentes intensidades de estos flujos, forman parte de los cambios en la dinámica de la red urbano regional. Esto se hace visible con la representación del origen de los pacientes atendidos en los hospitales y de viajes de transporte de carga. Se trata de relaciones que trascienden los límites de la región y que no eran comunes una década atrás.

Además, se observó el aumento significativo de las conexiones con otros entes territoriales sin la mediación de Bogotá, por ejemplo, en el transporte de crudo e hidrocarburos y en la procedencia de los trabajadores. Estos fenómenos, en particular, rompen con la jerarquía urbana estricta en términos de tránsito, concentración y redistribución de las mercancías por y desde la capital del país, comportamiento que, no mudó en el caso del flujo de alimentos.

Esa ruptura de la jerarquía y mayor articulación entre escalas, nos permite referir una lógica heterárquica urbana, reforzada por la presencia de nuevos actores

y agentes, incluyendo trabajadores hasta grupos económicos y constructoras con influencia para transformar el territorio[120].

La presencia de nuevos agentes y actores, generó un aumento en el consumo de bienes y servicios debido a los nuevos flujos de dinero, asociados a las demandas de los trabajadores del sector petrolero y la oferta de los sectores comercial e inmobiliario, que acompaña los ritmos de subida y declive de la producción petrolera:

> (Los) veintiocheros venían a consumir y eso incidió en el proceso de urbanización, también porque el tipo de oferta inmobiliaria que demandaban era muy (sic) de segunda residencia y eso desapareció. Hoy uno ve mucha casa en arriendo en Villavo (Funcionario público, local, originario. Entrevista en Villavicencio, Abril de 2016)

El consumo y los nuevos actores, además de acompañar los ritmos de producción en términos de tiempo, están también orientados por una lógica espacial de avance territorial de la exploración y explotación, generando aceleramientos y desaceleramientos en las dinámicas comerciales de ciertas ciudades de la red urbana:

> [Y]o antes de estar ahorita en la alcaldía [de Villavicencio] estaba en Granada y estoy aterrado de la dinámica de Granada en lo comercial. Allá no se cierra al medio día, un fin de semana están movido como un día en la semana y creo que esta región del día a día va hacer como el escenario de los próximos años, las exploraciones que se han anunciado y explotaciones en Vistahermosa en esa parte del departamento creo que van hacer determinantes y no sé hasta donde pueda esta situación incidir en lo que pase en Villavicencio, yo no conozco más la lógica de la exploración pero uno ve que pues arrancamos en Arauca (Funcionario público, local, originario. Entrevista en Villavicencio, Abril de 2016)

Leer las permanencias y cambios en la red urbano regional, requiere de entender las dinámicas propias de la relación entre red urbana y regionalización, así como las iniciativas de ordenamiento traducidas en tipificación de ciudades y de unidades subregionales.

El elemento demográfico ha sido central en la clasificación de los centros urbano regionales, como lo consideramos en la clasificación de las ciudades de la región de la Orinoquia, usando el criterio de tamaño poblacional del DANE, cuyos resultados para el departamento y la región expusimos en el anterior capítulo[121]. En dicho ejercicio se destacó la preponderancia de Villavicencio entre las ciudades de la Orinoquia, seguido de Yopal. No existe una ciudad por encima de Villavicencio que intermedie entre la región de la Orinoquia y la metrópoli nacional, por tamaño

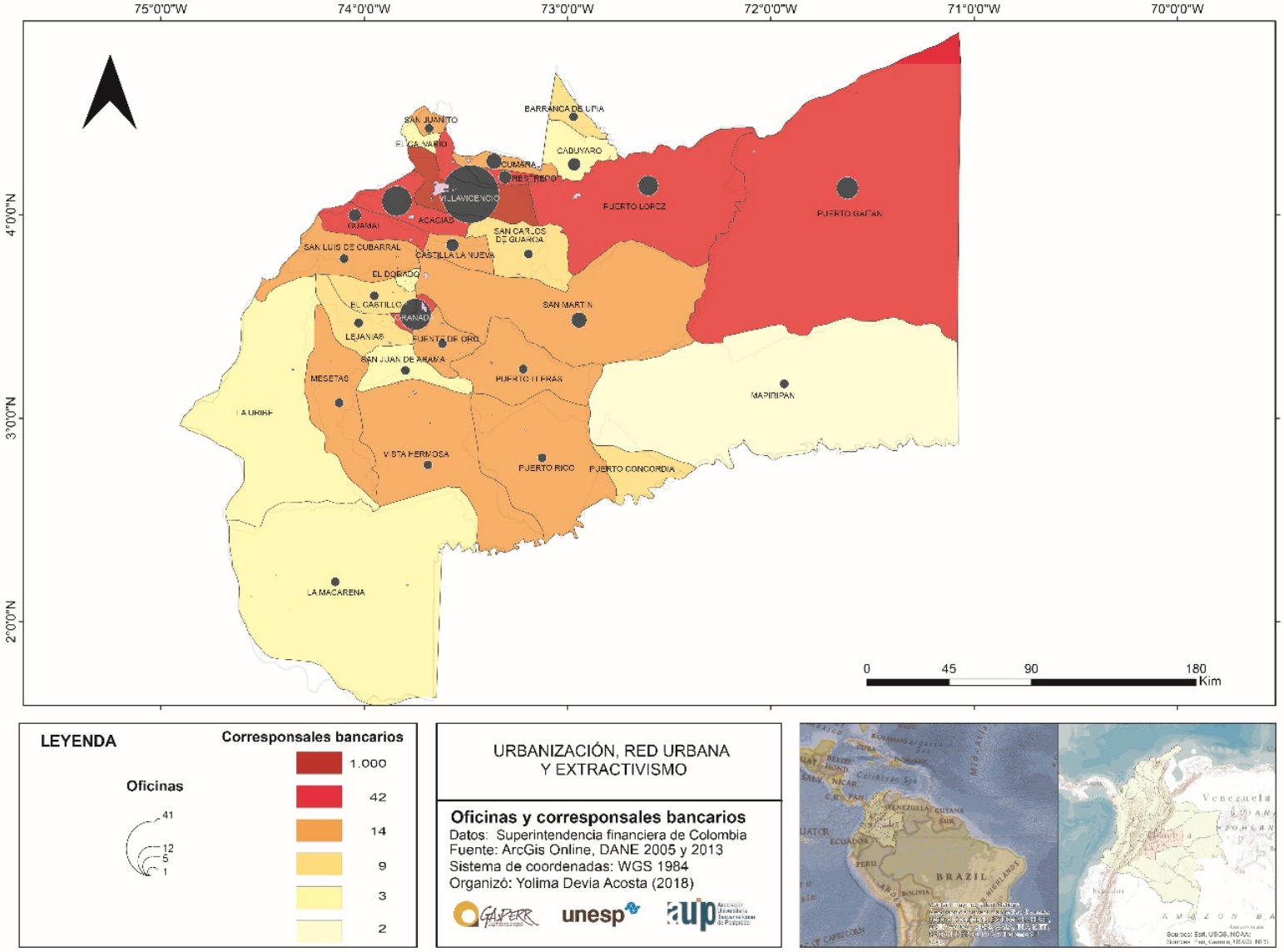
[120] Tema central del siguiente capítulo
[121] Ver Numeral 4.2.1., cuadro 14 Jerarquía de ciudades por rango demográfico, Orinoquia 1995 – 2014.

demográfico ni por vecindad. La ciudad de Arauca, que es capital departamental, estaría en el mismo rango de Acacías y Granada, mientras que los centros urbanos subregionales de cuarto orden del Meta compartirían el mismo nivel de la capital del Vichada.

Además del tamaño demográfico, la oferta de servicios es otro criterio de gran relevancia para entender el papel de Villavicencio como centralidad del Departamento y de la Región de la Orinoquia. El análisis correspondiente a la prestación de servicios de salud y educación superior confirman el fortalecimiento de la centralidad de Villavicencio en la red urbana como permanencia[122]. Los servicios financieros son otro elemento que ejemplifica las relaciones y jerarquías en la red urbana regional, pues al mensurar la presencia de entidades bancarias y financieras se observa que la ciudad de Villavicencio concentra el mayor número de entidades bancarias y que hay una significativa expansión a través de corresponsales bancarios[123] en los municipios del departamento (Figura 122).

[122] Numeral 5.3.1.
[123] Cajeros electrónicos, pequeñas sucursales asociadas a pequeños establecimientos comerciales locales para efectuar operaciones básicas como retiros y consignaciones.

Figura 122 - Oficinas y corresponsales bancarios, Meta 2016



Se evidencia la estrategia de expansión del sector financiero en la región hacia las áreas con mayor fluidez económica, es decir, los municipios del corredor piedemonte – altillanura, en donde se encuentran más corresponsales bancarios, un elemento que evidencia una cambio en la red urbana, y una tendencia a la concentración de oficinas en la capital departamental y las dos siguientes ciudades, Acacías y Granada.

Puede que la red urbana no haya mudado de forma radicalmente, sin embargo se denota una tendencia de cambio en la densidad en sus nodos. Esto se revela en el aumento de la población en ciudades con auges extractivos, como Puerto Gaitán, Castilla la Nueva y Acacías, en mayor conectividad como Puerto López y Puerto Gaitán, e incluso la totalidad de la red por la mayor fluidez en la vía Bogotá – Villavicencio. Hay casos particulares como el de Castilla la Nueva que resalta por su comportamiento de ciudad petrolera reflejado en el costo de vida y altas inversiones de recursos de regalías. Esto hace que su economía no sea tan dinámica y que sus habitantes prefieran desplazarse a otras ciudades para acceder a bienes y actividades de consumo, fortaleciendo actividades económicas en otras ciudades vecinas. La dinámica de cambios acelerados en la red urbana en el Meta muestra una tendencia al fortalecimiento de las subcentralidades (Acacías y Granada), la capital departamental y hacia la Altillanura.

Por supuesto los efectos del extractivismo se extienden a la red urbana a través de las interacciones espaciales, mediadas por flujos económicos, especialmente regalías y de actividades que se impulsan para cumplir las demandas indirectas de la actividad petrolera, de nuevas formas de consumo, de lo cual el crecimiento y establecimiento de centros comerciales, cinemas, festivales financiados con dineros de regalías, son testimonio y, de la mayor afluencia de recursos que se invierten en infraestructuras, como vías intermunicipales, escuelas y hospitales.

En cuanto a las iniciativas de ordenamiento resultantes de una tipificación de ciudades y de unidades subregionales, vale la pena resaltar un ejercicio de realizado en el año 2000, en el cual el IGAC realizó una clasificación en nueve unidades espaciales de funcionamiento (UEF) para el departamento. Las UEF son entendidas como espacios polarizados existentes, con cierta independencia en funciones de tipo económico, social y político administrativo, se trata de espacios de identificación social, áreas de organización espacial dada por un conjunto de vínculos y relaciones

similares, ejes centrales que permiten flujos de intercambio y zonas afectadas por mayor movimiento y demandas registradas (IGAC, 2004).

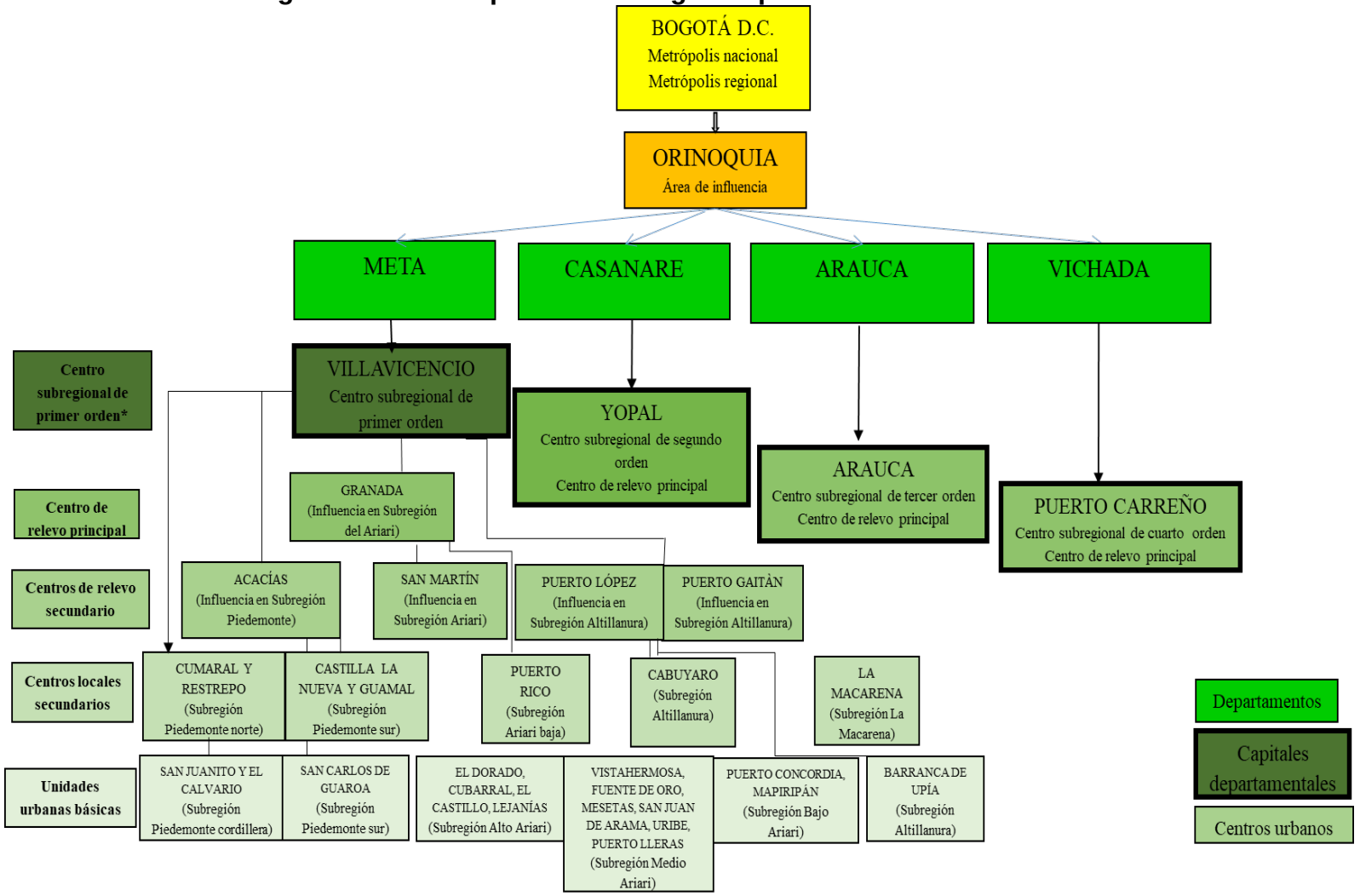
- UEF Villavicencio (Cumaral, Restrepo, Acacías, Guamal, Castilla la Nueva, San Carlos de Guaroa, Cubarral, El Dorado, El Castillo y San Martín).
- UEF Granada (Lejanías, Uribe, Mesetas, San Juan de Arama, Fuente de Oro, Vistahermosa, Puerto Lleras y Puerto Rico)
- UEF Puerto López (Puerto Gaitán, Cabuyaro)
- UEF Barranca de Upía – Villanueva (Meta – Casanare) Depende de Cumaral en algunos servicios
- UEF El Calvario – San Juanito – Bogotá (San Juanito, El Calvario) Enclave andino del Departamento.
- UEF Mapiripán – San José del Guaviare (Meta – Guaviare) (Puerto Concordia – Mapiripán – San José del Guaviare)
- UEF Uribe – Colombia (Meta – Huila) La Uribe en Piedemonte, tránsito al departamento del Huila
- UEF La Macarena – San Vicente del Caguán (Meta – Caquetá)
- UEF Áreas de protección (El Calvario, San Juanito, Acacías, Guamal, Cubarral, El Castillo, Lejanías, Uribe, Mesetas, San Juan de Arama, Vistahermosa, La Macarena y Puerto Rico) Todas las áreas definidas como Parques Nacionales Naturales.

De esta organización se resalta la consideración de subregiones que incluyen áreas dentro y fuera del departamento según su funcionalidad. Se incluyen municipios del sur del Casanare, Norte de Guaviare, oriente Huilense y Caquetá. Esta clasificación obedece entonces a una delimitación de orden subregional, en la cual el criterio urbano de dependencia de un centro urbano es principal independiente de su tamaño, a excepción de la última UEF que solo tiene como criterio de delimitación el carácter de área protegida.

De acuerdo a la discusión sobre el estado de los estudios sobre los sistemas urbanos en Colombia, se muestra en la figura 123 un análisis urbano funcional de la Gobernación del Meta, usando los parámetros para clasificación de centros urbanos del IGAC[124].

[124] Ver Cuadro 2. Clasificación de los centros urbanos según IGAC

Figura 123 - Jerarquia urbano regional por criterio funcional IGAC



Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuentes: Devia, 2011; Modelo de subregionalización del departamento del Meta. Gobernación del Meta, 2013:341

Aquí se hace más evidentes como se conforman los nexos entre entidades territoriales, mostrando relaciones verticales (jerárquicas) entre la metrópolis nacional, la región de la Orinoquia, sus departamentos y las ciudades del Meta. Más allá del tamaño demográfico se observan el orden jerárquico de las ciudades en el sistema urbano de la región, la subregión de la cual hace parte cada ciudad y las ciudades sobre las cuales ejerce influencia.

Según esta clasificación Granada tiene un papel más relevante que Acacías, segunda ciudad con mayor número de habitantes después de Villavicencio, debido a que es centro de relevo principal que ejerce influencia en la Subregión del Ariari (alto, medio y bajo), con más número de centros urbanos bajo su dependencia, en particular de unidades urbanas básicas. La influencia de Granada tiene alcance espacial sobre el departamento del Guaviare. San Martín, con menor tamaño demográfico y de funciones se encuentra en el mismo nivel de Acacías, Puerto López y Puerto Gaitán.

La subregión de piedemonte, dividida en norte, cordillera y sur, tiene el mayor número de ciudades y de población en el departamento, además se resalta su vínculo por vecindad y flujos de intercambio con Cundinamarca y la capital del país.

La subregión de la Altillanura, está encabezada por Puerto López, centro de relevo secundario, ésta solo cuenta con cuatro municipios que ocupan buena parte de norte y oriente del departamento. Su radio de influencia se extiende cada vez más hacia el departamento del Vichada, en tanto se extienden las obras de infraestructura vial como la frontera agrícola. El principal cambio urbano en la subregión tiene que ver con el rápido crecimiento demográfico en Puerto Gaitán, el crecimiento de la oferta de servicios y flujo económico ligado directa e indirectamente a la actividad petrolera y en general a la producción de *commodities.*

La subregión de La Macarena se restringe al municipio mismo. Como se mostró en el aparte 4.2 es el municipio con la mayor tasa de crecimiento en el periodo 1993 – 2013, aun así se encuentra desarticulado de la red urbana al presentar dificultades de conexión vía terrestre. Al ubicarse al extremo sur oriental de la región, su vecindad es mayor con los departamentos de Huila y Caquetá y mantiene la mayor conexión con Villavicencio por vía aérea, en particular con fines turísticos.

5.5 Relaciones interescalares y políticas regionales

En la introducción y los primeros capítulos se esbozaron algunos aspectos que muestran la posición de la región de la Orinoquia frente a la Nación, en particular de la desintegración histórica de esta en el contexto de la red urbana nacional.

Se caracterizan aquí las principales figuras regionales que se superponen en el oriente colombiano, en particular la región del Orinoco, los criterios para su delimitación y la forma como se entrelazan con las políticas de orden económico y territorial a lo largo de las últimas décadas. A través de la revisión del entrecruzamiento de figuras regionales y políticas territoriales se realiza una lectura de los procesos territoriales en tiempo y espacio (periodización espacial), reconociendo su complejidad y conflictuallidad.

El modelo de ordenamiento territorial colombiano muestra la concentración de la población y de las acciones del Estado en el área andina y Caribe, dejando casi la mitad del espacio nacional desintegrada del proyecto de Estado Nación (FALS BORDA, 2001). Este es el caso de la región de la Orinoquia, con numerosos cambios históricos, económicos, sociales y políticos que desembocan en procesos de reconfiguración territorial y regional (BORJA, 2000).

El tránsito por las diferentes denominaciones regionales dan cuenta de la suma de políticas territoriales diferenciales frente a la región (LOBATO CORRÊA, 2000), en las que se destaca un intento de descentralización política y administrativa que toma fuerza a final del siglo XX, y que aún cuenta con notables contradicciones. Se reconocen los desbalances entre región central, regiones subcentrales y periféricas derivadas de la reproducción del Modelo de acumulación central (DE MATTOS, 1979, 1984)

5.5.1 La delimitación natural de “la región”

La diferenciación regional tiene como elemento central el reconocimiento de semejanzas y/o diferencias con respecto criterios que, puestos en conjunto, permiten reconocer homogeneidades y continuidades de área, y reconocer rupturas y diferenciaciones sobre la superficie de la tierra, es decir “diferentes regiones”. Así, estas continuidades serían traducidas en una región geográfica, que según Lobato

Corrêa, sería una entidad concreta, palpable, “un dato con vida, por tanto, supone una evolución y estado de equilibrio” (LOBATO CORRÊA, 2000, p. 15)

En principio, la delimitación de la región geográfica tiene fundamento en criterios físicos – naturales. Con base al criterio de aguas la primera región en referenciar aquí es la cuenca binacional del Orinoco con 981.446km^2, compartida entre Colombia (35%) y Venezuela (65%), la cual reúne tres grandes estructuras geológicas: cordilleras de plegamiento, escudos o cratones y megacuencas de sedimentación, así como tres tipos de agua: blancas (turbias), claras y negras (color té) (LASSO, USMA, *et al.*, 2010).

Siendo la región natural punto de partida y no de llegada, el siguiente criterio añadido es el político administrativo, no solo haciendo referencia a la diferenciación nacional, sino al hecho del reconocimiento de 5 grandes regiones naturales que a su vez son referente para la planeación nacional de los cuales la Orinoquia colombiana es el uno de estos (Ver Figura 4 Regiones Naturales de Colombia). Al oriente del país, la región de la Orinoquía Colombiana, ocupa una faja de la cordillera oriental de los Andes, hasta descender a la llanura. Al norte limita con los departamentos de Santander y Norte de Santander y con Venezuela, al occidente con la región andina, al sur con la región amazónica, al oriente con Venezuela, y al occidente con Boyacá. En el norte se ubica el departamento de Arauca, seguido al sur por Casanare, Meta y al oriente Vichada. Su relieve, con una rica hidrografía, va desde la cordillera oriental, 3000 m.s.n.m. aprox. al piedemonte llanero hasta los 230 m.s.n.m. Como cuenca, nace en la parte alta de la cordillera oriental, sale a la planicie y asciende los Andes y las sierras guayanesas (como la Macarena) hasta las nacientes de todos los ríos tributarios del Gran Orinoco.

En la región de la Orinoquia se reconocen en cuatro subregiones (Figura 5, en la Introducción):

- La Orinoquia inundable entre los departamentos de Casanare y Arauca, corresponde al 12,5% de la cuenca y contiene al 20% de sus pobladores. Predominan la ganadería, explotación de hidrocarburos y a pesar de que por ser inundable no es favorable a la agroindustria, se cultiva palma africana. (PUBLICACIONES SEMANA, 2013).
- El Piedemonte llanero, transición entre cordillera y llano. Entre 200 y 500 m.s.n.m. bordea la cordillera oriental en los departamentos de Meta, Casanare y Arauca (RIVERA, 2005), con dos millones de hectáreas, alberga al 65% de la

población. Cuenta con suelos fértiles y áreas bien drenadas. Tiene el 80% de los hatos de la región, es área de cultivos para biocombustibles y producción de hidrocarburos. Concentra la mayor infraestructura regional y conecta con el centro del país.

- Altillanura u Orinoquia bien drenada, incluye las terrazas aluviales y las altillanuras plana y disectada (VILORIA, 2009). Se extiende entre los ríos Meta y Vichada, entre los 150 y los 250 msnm. Sus suelos son de baja fertilidad y está en aumento la actividad agropecuaria tecnificada, el ecosistema más común es la sabana seca o estacional con bosques de galería (RIVERA, 2005).
- Franja de transición, entre Orinoquia y Amazonia. Es reconocida por su biodiversidad y riqueza de ecosistemas (DNP, 2014).

El criterio natural es importante en este tipo de diferenciación regional mas no suficiente, pues entre sus características se resaltan elementos sociales y económicos, de producción. Refleja formas de adaptación como de apropiación en procura de la reproducción social, a la cual subyacen relaciones de poder. La región, como ente diferenciado, dice Lobato (2000), existe en relación a las fuerzas de poder y a la preminencia de agentes hegemónicos. Esta premisa sobresale en el reconocimiento del proceso de regionalización en Colombia, del cual se describen a continuación elementos centrales.

5.5.2 Territorios nacionales y Corpes Orinoquia.

Entendemos la organización espacial como la expresión de la producción material social, es decir del trabajo humano acumulado en el espacio a lo largo del tiempo (LOBATO CORRÊA, 2000). Esto significa la conjunción de elementos políticos y económicos reflejados en un espacio socialmente producido y por tanto, dependiente de la acción del Estado.

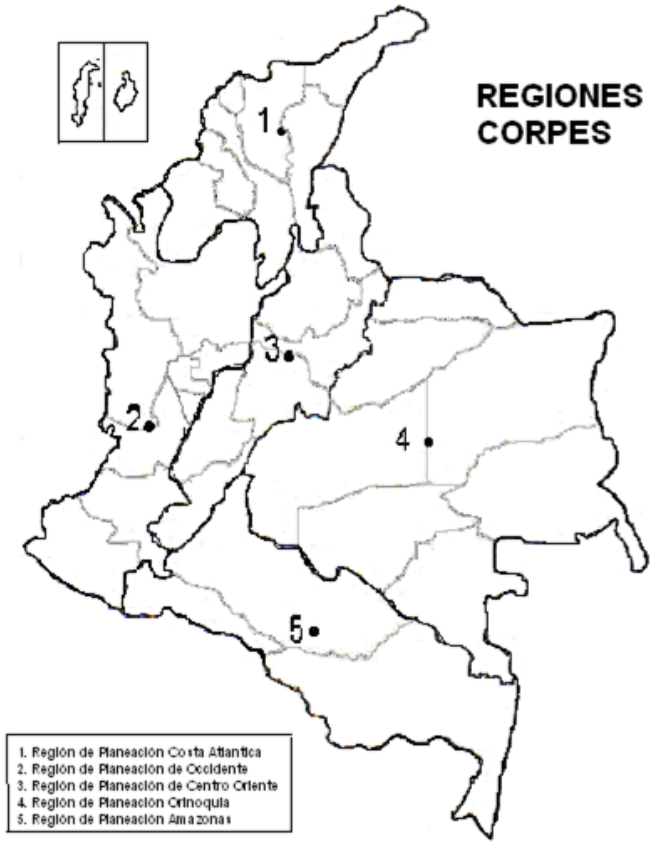
Una de las figuras más relevantes que describe la organización espacial en el país es la figura de los “Territorios Nacionales” (TN)[125]. Declarada desde mitad del

[125] Son considerados departamentos de forma reciente: Meta en 1959, Casanare que fue intendencia en 1974 y departamento en 1991, Arauca en 1955 intendencia y en 1991 declarado departamento.

siglo XIX, se trataba de “los territorios más lejanos” de la capital del país y de otros centros urbanos, con escasa población, predominantemente indígena, las cuales representaban casi el 50% del territorio nacional (BARRAGÁN, 2014) y fueron representados desde 1975 por el Departamento Administrativo de Intendencias y Comisarías – DAINCO-. Los TN, en especial Orinoquia y Amazonia, eran un reflejo del imaginario de la época, considerados regiones, planas, salvajes, homogéneas, la otra Colombia, periférica, “semillero de violencia, ilegalidad e impunidad” (SERJE, 2004 , p. 184)

Esta figura estuvo vigente hasta la proclamación de la Constitución Política de 1991, en la cual todos los TN se convirtieron en Departamentos, aunque el Meta ya había sido declarado como tal en 1959, en un esfuerzo por modernizar y descentralizar político administrativamente la Nación. La segregación de los TN contrasta con la concentración de la población y de las acciones estatales en las regiones Andina y Caribe, condición que se reproduce aun en la actualidad (Ver figura 7)

Figura 124. Regiones Corpes.



Fuente: (BORJA, 2000)

A principio de la década de 1980 se implementa una nueva figura de regionalización: los Consejos Regionales de Planificación Política Económica y Social - CORPES, creados bajo la Ley 76 de 1985, en un esfuerzo de centralización política y descentralización administrativa. Se trata de una subdivisión en regiones económicas autorizadas por Departamento Nacional de Planeación. Su propósito era preparar a las regiones para ingresar a competir en el desarrollo nacional, en el comienzo de la implantación de un enfoque neoliberal. Las regiones CORPES “deben entenderse como un instrumento de desconcentración de la Planeación Nacional que al instalarse en la Región busca crear vínculos más estrechos entre la Nación y los departamentos“ (MESA, TOBON e HINCAPIE, 1995)

Las regiones Corpes son un ejemplo de lo que Lobato Corrêa (2000) denomina “división regional compleja”, en tanto integra criterios diversos, la densidad demográfica, renta, vecindad, tipo de producción, urbanización (LOBATO CORRÊA, 2000, p. 18) El Corpes Orinoquia reúne los departamentos y capitales de la región Orinoquia y al departamento del Vaupés (Amazonia), por sus relaciones históricas-económicas (FAJARDO, 1998). Es notable la relevancia dada al fortalecimiento del aparato institucional y a la generación de infraestructura, en especial, se resaltan los programas enfocados en las principales ciudades del conjunto: Villavicencio (Meta), Yopal (Casanare) y Arauca (Arauca) y en otros centros urbanos importantes como Aguazul, Tauramena, Monterrey (Casanare).

Ya en los trabajos de Orlando Fals Borda, se venía dibujando la potencialidad de la regionalización como una posibilidad de superación del centralismo y de la acción del Estado monolítico (FALS BORDA, 2001). En esa línea, con las regiones Corpes se buscaba impulsar la conciencia regional y plantear proyectos conjuntos entre departamentos vecinos, en apoyo a un proceso de descentralización. Sin embargo, las condiciones institucionales y legales no fueron flexibilizadas al son de esta propuesta. Por el contrato el poder del Estado central siguió primando en la planeación y la inversión regional. Se repite la tendencia evidenciada por De Mattos (1979) para América Latina: el modelo centralista, de concentración de poder económico y político persiste en el intento de integración de las regiones subcentrales y periféricas al sistema capitalista. (DE MATTOS, 1979).

Las regiones Corpes sobrevivieron solo hasta 1999. Sin embargo, en la Constitución Política de 1991 se dejó abierta la posibilidad de replantearse, bajo la denominación de Regiones Administrativas y de Planeación – RAP. Estas serían “la

primera etapa hacia las Regiones Territoriales Plenas (RET) que sobresalen como una de las grandes metas geopolíticas para Colombia en el nuevo milenio y frente al reto de la globalización capitalista" (FALS BORDA, 2001, p. 50)

El desarrollo de la Orinoquia en la segunda mitad del siglo XX, había dependido de la expansión económica, de la poca infraestructura vial y las sucesivas migraciones provenientes de la región andina y su concentración en el piedemonte. La ganadería, el avance de la agroindustria y el descubrimiento de yacimientos petrolíferos en los años de 1980, marcaron cambios relevantes en la economía regional y la vida social de la cuenca. Entre las décadas de 1980 y 1990 la región de la Orinoquia se convierte en una de las principales generadoras de regalías petroleras para la Nación, con la producción de los campos de Caño Limón (Arauca) y Cusiana y Cupiagua (Casanare). Las regalías significaron presupuestos abultados de las entidades territoriales locales y regionales, que fueron invertidos en infraestructura, como fueron apropiados por corruptelas de orden local. Es decir, una acelerada forma de integrar al sistema capitalista y al proyecto de desarrollo nacional, una región que había sido tradicionalmente marginada y objeto de sucesivos extractivismos. Al final del siglo XX la generación y aprovechamiento de regalías se concentraba en 8 de los 32 departamentos colombiano, bajo control de los órganos centrales de la nación, principalmente del Departamento Nacional de Planeación.

5.5.3 La región en el tránsito al siglo XXI. La Altillanura, como proyecto desarrollista

Los recientes Planes de Desarrollo Nacional han estado marcados por el interés en la integración de la región a la economía nacional a través de su aprovechamiento económico, a partir de actividades primarias. Se reconoce el avance de la "locomotora minero energética", es decir de la intensificación de la exploración, producción y aumento de reservas minerales y de hidrocarburos, como el interés de la ampliación de la producción agrícola tecnificada.

La región de la Orinoquia, más exactamente la Cuenca Llanos, aporta el 73,5% de la producción petrolera nacional, aproximadamente 750.000 barriles diarios en 2012 (VARIOS, 2013). La cuestión de la distribución de las regalías se torna un aspecto delicado en términos del balance entre regiones, razón por la cual se diseña un nuevo Sistema General de Regalías, el cual plantea la redistribución de los

recursos en todos los entes territoriales y no para los productores, a partir del planteamiento de proyectos de inversión acorde a las necesidades regionales que deben ser aprobados por Órganos Colegiados de Administración y Decisión - OCAD. Esto significó un fuerte traumatismo para las finanzas regionales de los productores, ya acostumbrados a altísimos presupuestos.

El nuevo sistema obligó a los entes territoriales a la competición por los recursos, a una reingeniería del planeamiento y del gasto, fortaleciendo el diseño de proyectos de impacto regional, poniendo en evidencia necesidades y potencialidades regionales y locales. La balanza se ha inclinado entonces a los entes territoriales con mayor antigüedad y fortaleza administrativa. Se hace evidente la relación entre disparidad geográfica y acumulación: las regiones periféricas no tienen gran capacidad de retener los excedentes que generan ni para captar recursos de los centros de mayor productividad. La inversión de regalías en regiones periféricas no ha implicado la disminución de las disparidades pero sí un aumento de ellas por una acumulación creciente de la renta, allí se reproduce el modelo de acumulación de la región central (DE MATTOS, 1979)

La Orinoquia, considerada la última frontera agrícola disponible del país, ahora es territorio a “integrar” al desarrollo productivo de la nación, intensificando la actividad petrolera, pero también vista como una oportunidad de implantar el anhelado modelo brasileño del agronegocio. Así, el Estado se enfoca en la Altillanura, más allá de ser una subregión basada en criterios naturales, en su aptitud para los cultivos a gran escala, como ser un área plana, no inundable, con disposición de tierras (algunas hasta hace poco baldías), suelos de mediana y baja fertilidad que pueden ser tratados, con entre 3,5 a 4,5 millones de has. (de 7 millones) aptas para cultivar. Se trata de una extensión significativa, pues en 2013 habían aproximadamente 5 millones de hectáreas sembradas en el país (PUBLICACIONES SEMANA, 2013).

La Altillanura pasó a ser una región de planeación y desarrollo para lo cual se diseñó una directriz de política Documento Conpes 3797 “Política para el desarrollo integral de la Orinoquia: Altillanura - Fase I” (DNP, 2014). A este le preceden otros documentos como el Conpes 3477 del 9 de julio de 2007 “Estrategia para el desarrollo competitivo del sector palmicultor colombiano”, el Conpes 3510 del 31 de marzo de 2008 “Lineamientos de política para promover la producción sostenible de biocombustibles en Colombia”.

Existen diferencias sustanciales en la delimitación de la Altillanura. En un primer documento el DNP (2010) la establece en los municipios de Mapiripán Puerto López y Puerto Gaitán (Meta), Cumaribo y Santa Rosalía (Vichada), sin embargo, una parte significativa de Mapiripán es de sabanas inundables. Esta zonificación fue hecha por Asorinoquia, Asociación de grandes empresarios entre los que se encuentran Poligrow, Corficolombiana, entre otros y con apoyo de la Universidad de los Andes, quienes han mostrado su claro interés en la aprobación de las ZIDRES.

Por otra parte, los documentos Visión 2020 y Visión 2032 revistos en la Propuesta de subregionalización del Meta, realizada por la Gobernación del Meta, se establece una diferencia en la delimitación de la Altillanura al incluir Barranca de Upía y Cabuyaro, mientras se extrae Mapiripán de la subregión.

Cuadro 17 - Propuesta de subregionalización en Visión 2032: Territorio integrado e innovador (basada en jerarquización funcional del IGAC)

SUBREGIÓN	ZONA	MUNICIPIOS QUE LA CONFORMAN
Piedemonte	Cordillera	San Juanito, El Calvario,
	Piedemonte norte	Restrepo, Cumaral.
	Piedemonte centro	Villavicencio.
	Piedemonte sur	Acacías, Guamal, Castilla La Nueva y San Carlos de Guaroa.
Altillanura		Barranca de Upía, Cabuyaro, Puerto López, Puerto Gaitán.
Ariari	Alto Ariari	Cubarral, El Dorado, El Castillo, Lejanías.
	Medio Ariari*	Granada, Fuente de Oro, Puerto Lleras, San Juan de Arama, Vista Hermosa, Mesetas y Uribe.
	Bajo Ariari	Puerto Concordia, Puerto Rico, Mapiripán.
La Macarena		La Macarena.

*****En el documento original fue omitido el municipio de San Martín.
Fuente: DNP (2011). (GOBERNACIÓN DEL META, 2013)

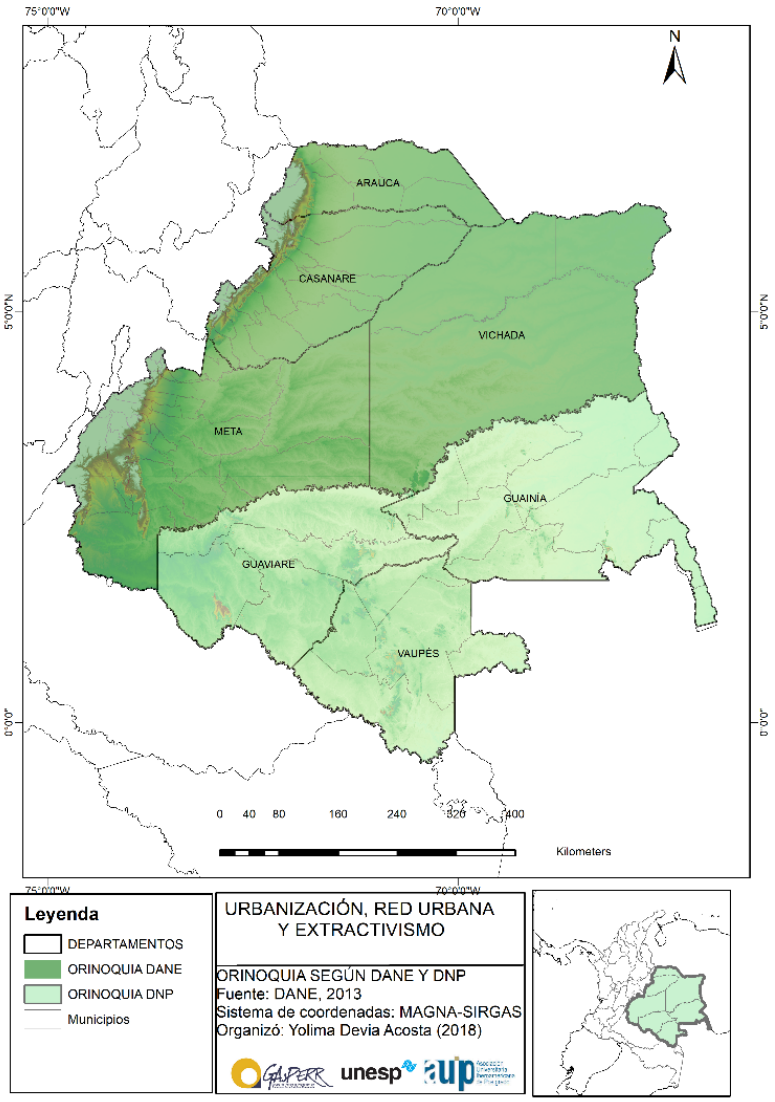
Esta redefinición de la Altillanura ha sido motivada por el interés de grandes empresas e inversionistas (p.e. Cargill, Fazenda, Mónica Semillas, entre otros), resultando en la compra de amplias extensiones de tierra, engañando los límites propuestos por la Ley 160 de 1994 que indica como tamaño máximo de la Unidad Agrícola Familiar UAF entre 1200 a 1400 has para esta región. El uso de estrategias para acaparar tierras incluye la constitución de pequeñas empresas para adquirir los

predios y, después, englobarlos bajo una gran empresa (v.e. Rio Paila con 20.000 has.) (SEMANA, 2013). Los conflictos de la altillanura incluyen tensiones entre pequeña economía campesina y grandes producciones agroindustriales, rezago en acceso a servicios básicos, presencia de grupos armados ilegales, violación a derechos humanos, expansión descontrolada de los centros urbanos, entre otros. El tránsito de la Altillanura a región de desarrollo ha sido rápido y tortuoso, si además, se le suman los efectos socioambientales de la explotación petrolera, pues allí se concentra el 48,5% de la producción nacional de hidrocarburos.

Como afirma Lobato Corrêa (2000), la región (o subregión) existe en relación a las fuerzas de poder legal, económico y armado, en este caso, y a la preminencia de los agentes hegemónicos. La delimitación regional es una forma de ejercer control, a través de prácticas políticas, como la regulación reciente a través de leyes y documentos de Planeación Conpes, y la posesión de la tierra en la región a través de diferentes prácticas de despojo que han dejado espacios favorables a los agentes hegemónicos. También se ejerce control a través de la práctica económica directa al favorecer el ingreso de los agentes con mayor capital económico y técnico – científico para intervenir a través de monocultivos para la producción de *commodities,* en detrimento de la agricultura familiar y de pequeños y medianos productores, reflejando el desbalance de poder en una sociedad de clases (LOBATO CORRÊA, 2000, p. 25), jalonada por el avance territorial del capital en regiones periféricas y en proceso de integración, con serias dificultades de equipararse a regiones competitivas.

Las disputas territoriales se reflejan en diferentes delimitaciones según el interés de las instituciones gubernamentales y de los agentes privados. Así, se distinguen tres grandes delimitaciones regionales en la actualidad. La región Orinoquia (DANE), basada en un criterio demográfico, que valora las semejanzas biogeográficas y de paisaje. La región “Llanos Orientales” (DNP) como región de planificación que incluye a los departamentos de Guaviare, Guainía y Vaupés, el primero en el tránsito Orinoquia – Amazonia, todos considerados parte de la Amazonia (Ver figuras 4 y 5 de este mismo documento).

Figura 125 - Delimitaciones institucionales de la Orinoquia

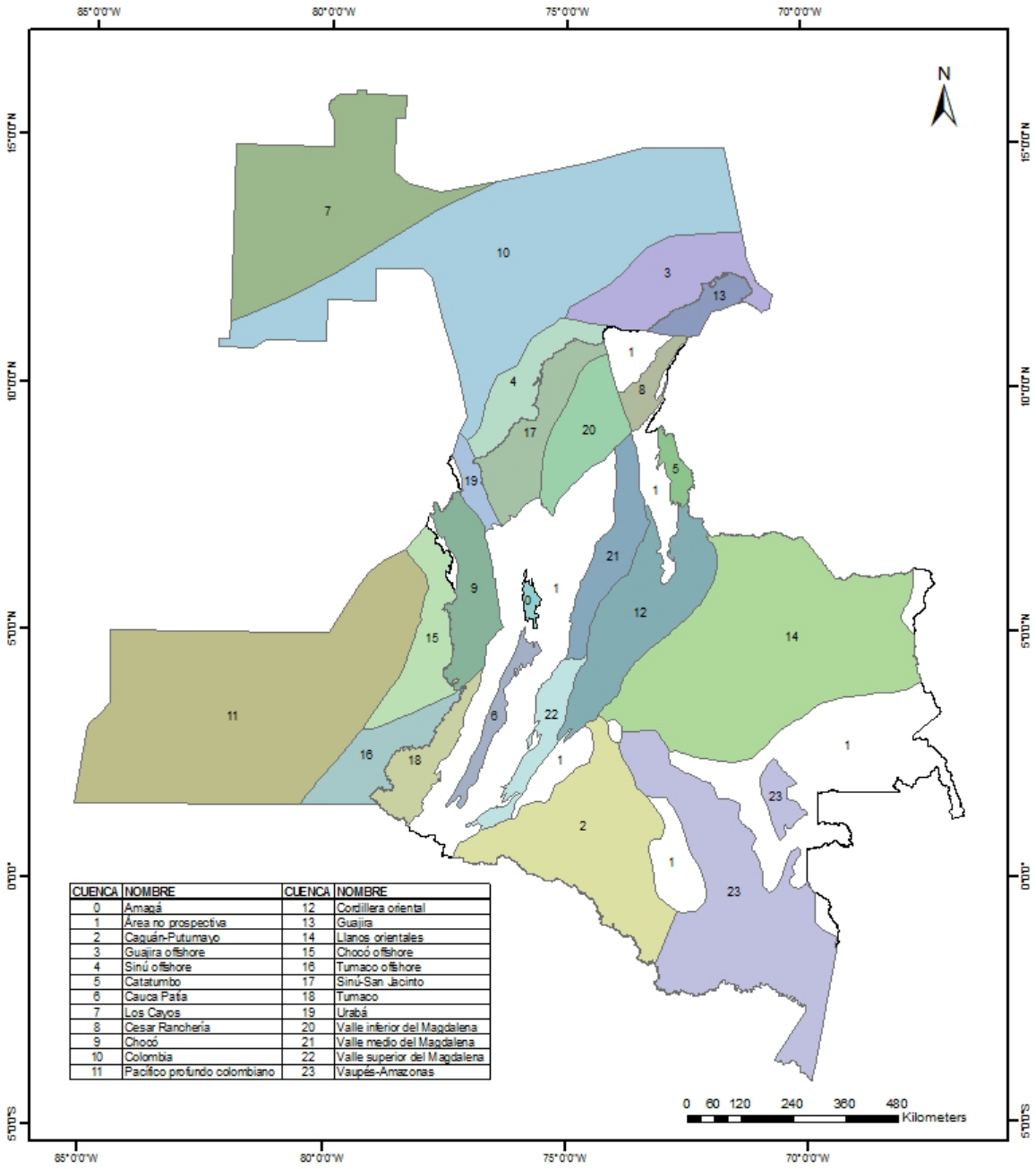


Una última delimitación a considerar es la “Cuenca Llanos”, en la figura 126, que basada en un criterio geológico, es asumida como área de producción e intervención petrolera determinada por Ecopetrol y la ANH, lo cual involucra un comportamiento diferenciado en términos de política económica petrolera, como se especificó en los capítulos dos y tres de este texto. Esto significó, la consolidación de la Vicepresidencia Regional Orinoquia, que, en palabras de dos de los entrevistados, es la implementación de un proyecto “de regionalización”, de Ecopetrol, es decir, de afianzamiento de la empresa en la región, debido al auge petrolero en la Orinoquia, con los efectos mencionados anteriormente en términos de composición poblacional:

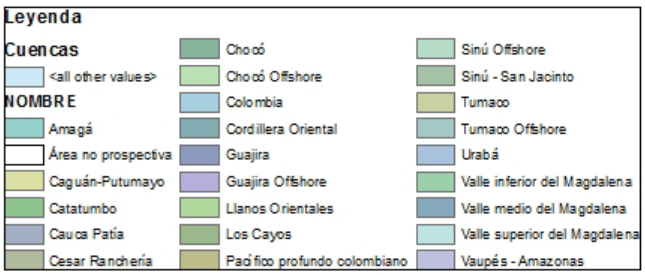
> Ese proyecto de regionalización [ECP] era todos los que estaban en Bogotá que los trajeron para acá para Villavicencio, y resulta que de ese grupo que era póngale unas trescientas personas directas de Ecopetrol entre proyectos,

perforación, producción, costeños, de Bucaramanga hartísimos. De aquí del Meta, si había de aquí del Meta cuatro personas era mucho (Funcionarios públicos, regionales, reciente y originario (1 y 2). Entrevista en Castilla la Nueva, Abril de 2016)

Figura 126 - Cuencas sedimentarias de Colombia



CUENCA	NOMBRE	CUENCA	NOMBRE
0	Amagá	12	Cordillera oriental
1	Área no prospectiva	13	Guajira
2	Caguán-Putumayo	14	Llanos orientales
3	Guajira offshore	15	Chocó offshore
4	Sinú offshore	16	Tumaco offshore
5	Catatumbo	17	Sinú-San Jacinto
6	Cauca Patía	18	Tumaco
7	Los Cayos	19	Urabá
8	Cesar Ranchería	20	Valle inferior del Magdalena
9	Chocó	21	Valle medio del Magdalena
10	Colombia	22	Valle superior del Magdalena
11	Pacífico profundo colombiano	23	Vaupés-Amazonas



CUENCAS SEDIMENTARIAS
Fuentes: ArcGis Online, ANH.
Sistema de coordenadas: WGS84
Organización: Yolima Devia Acosta

5.5.4 ¿Hacia dónde camina la región? La RAPE central como propuesta de ordenamiento territorial

Se ha revivido la alternativa de configurar las Regiones de Planificación, propuesta en el artículo 325 de la Constitución Nacional de 1991 y en el artículo 30 de la Ley 1454 de 2011 o Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial. La Región Administrativa de Planificación Especial -RAPE- es la unión de dos o más departamentos con personería jurídica, autonomía y patrimonio propio, cuyo objeto es el desarrollo económico y social del respectivo territorio. Está siendo constituida la RAPE Central, con los departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Meta y Tolima y Bogotá D.C., para potenciar su capacidad planear y desarrollar proyectos conjuntos a 20 y 30 años. Es la primera RAPE en la nación y quizás la de mayor importancia pues alberga al 29% de la población y aporta aproximadamente el 40% al PIB nacional.

El Departamento del Meta se consideraba el más estable de la región Orinoquia y menos afectado por el impacto de la actividad petrolera a final del siglo XX. Hoy, confluyen la irrupción del agronegocio y extractivismo petrolero, con sentidos cambios territoriales, demográficos y económicos. Esto ha significado la aceleración de los procesos de acumulación en el departamento como en su capital, Villavicencio, y otras ciudades centros regionales. El departamento y la red urbana de piedemonte llanero se comportan como subcentralidades en el contexto nacional y como “centro de la periferia” en el contexto regional, debido a su cercanía con la capital. Este aspecto, de diferenciación y disparidad con el resto de la Orinoquia podría verse reforzado a futuro al ser incluido el departamento en la RAPE Central.

En el panorama de la lucha contra las drogas aparecen agentes políticos con injerencia. Estados Unidos han intervenido continuamente en la región a través del Plan Colombia. De la mano va el conflicto armado cual participan las guerrillas de las FARC, ELN y grupos de Paramilitares, quienes en su enfrentamiento por la posesión del territorio y de la renta, ponen en riesgo a la sociedad civil, generando un desplazamiento forzado de la población y coartan la consolidación de la infraestructura económica regional. Este último aspecto ha sido una de las debilidades para la integración regional en mayor escala, principalmente en el contexto de IIRSA[126].

[126] Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sur Americana

La reingeniería de la planificación y el gasto en respuesta al afán desarrollista y de integración económica regional ha abierto el camino a nuevos agentes que influyen en el territorio. Un ejemplo, es la aprobación del Documento Conpes 3760 de Agosto 20 de 2013 “Proyectos Viales Bajo el Esquema de Asociaciones Público Privadas: Cuarta Generación de Concesiones Viales”. Los ejercicios de planeación e implantación de política territorial son cada vez más complejos en relación a los criterios de diferenciación regional y muestran el desbalance en relación a los intereses de los diferentes agentes.

La Regionalización funciona en diferentes escalas, es estratégica en la búsqueda de autonomía (FALS BORDA, 2002). Prima la visión “estratégica” de reconocer y potenciar las ventajas, dotando de unas políticas particulares de orden regional, para la planificación para la competitividad e insertarse en la globalización y en los mercados internacionales. De lado quedan elementos socioculturales, la integración del bienestar social y de las formas alternativas de desarrollo. Es un panorama complejo en el que no hay una única región, sino que se entrecruzan diferentes regiones: la Orinoquia, la Altillanura, la RAPE central, como diferentes territorios: el del avance del agronegocio, el de los extractivismos, el de la producción campesina. De fondo continua una histórica tensión entre impulsos descentralizadores infructuosos y la centralidad física y político administrativa que reina en la Nación.

Hasta ahora, se observa el avance lento de la asimilación de la LOOT y de la implementación de la RAPE. Las relaciones entre Bogotá y la región no son equilibradas, hay más una imposición de las necesidades de la capital del país sobre las regiones con las que se integra, en términos de buscar el surtimiento de bienes primarios y ambientales, de relocalización industrial y ciudades dormitorio, de servicios turísticos, entre otros.

6 AGENTES Y DINÁMICAS DE LAS NUEVAS FORMAS ECONÓMICAS Y ESPACIALIZACIÓN DEL CAPITALISMO.

6.1 Espacialización de los extractivismos en la “frontera”

La espacialización de los extractivismos ha implicado cambios significativos, debido a la influencia de los grandes capitales de esos sectores, traducidos en cambios y aumento del comercio y de los servicios especializados. La producción del espacio, material e inmaterial responde a extracción de bienes primarios y la relación concentración – distribución de personas, bienes y servicios, asociados a la agroindustria y a la actividad petrolera principalmente.

Son cambios en la estructura urbana y en la estructura social, debido a la afluencia de nuevos tipos de actores en un proceso de inmigración ligado a la demanda de mano de obra para las actividades directa e indirectamente ligadas a los dos sectores en referencia. Son procesos particulares de migración, concentración de mano de obra, crecimiento acelerado de la población en las ciudades existentes y la creación de nuevos núcleos urbanos.

De modo general, se trata de una población sin mayores garantías laborales, que crece en número y tamaño, asentándose en las áreas más pobres de las ciudades y en los límites urbanos, en condiciones de hacinamiento y sin servicios básicos, generando procesos de “tugurización”, (DEVIA ACOSTA, 2004, 2011; DUREAU Y GOUËSET, 2001). En contraste, hay una demanda de mano de obra altamente especializada asociada a áreas del conocimiento de las ingenierías (de petróleos, civil, minera) y de las ciencias agrarias principalmente, adicionalmente de áreas complementares (administración de empresas, ingeniería de sistemas, etc.), aunque en menor cantidad. Una parte de la población habita por temporadas, algunos en infraestructuras de habitación temporal de las empresas, y otros se establecen en áreas centrales y privilegiadas donde los costos de habitación son muy altos. Por cuenta de ello, se presencia una profundización de las desigualdades sociales en forma de fragmentación y segregación que se reflejan en prácticas sociales, laborales, de vivienda y, en general, de producción del espacio urbano.

La desregulación y flexibilización propios de la política neoliberal son profundizados en el caso de las economías extractivas por la extrema tercerización

de la base económica que, según De Mattos (2006), impulsó procesos de desestructuración y reestructuración de los regímenes laborales existentes, creando una desalarización y precarización de la fuerza de trabajo (de Mattos, 2006). Las prácticas de tercerización, subcontratación y contratación por plazos cortos para evitar vínculos laborales son muy comunes en los entornos petroleros y mineros bajo la excusa de generar un mayor número de vagas laborales para la población en aumento. En el espacio regional, hay una tendencia fuerte a la migración rural – urbana en procura de los cupos laborales y una migración urbana – urbana entre regiones próximas, principalmente de ciudades menores y vecinas, como de otras ciudades del país que tuvieron o tienen algún tipo de presencia de estas actividades, en las cuales se presentó un momento de declive o se dejaron de generar las mismas oportunidades laborales. Esta migración implica la reconfiguración de las familias y de la composición regional de los habitantes de la región:

> Nuestra economía creció al 17% hasta el 2012 mientras la del país creció al 6,7 u 8%. Nosotros llegamos al 17, entonces la gente empezó a buscar o quienes tenían un trabajo, a traer o a buscarle trabajo a familiares de fuera, de fuera de la ciudad. Entonces en las casas empiezan a conformarse familias, multifamilias es decir: vive la mamá, los 2 hijos, el papá y 3 primos: uno que viene de Puerto Gaitán o del Vichada, otro que vino de la costa, los primos, los sobrinos… recomposición familiar (Funcionaria privada, regional, y originaria. Entrevista en Villavicencio, Abril de 2016.

A diferencia de otras actividades extractivas, y a pesar de la finitud del petróleo, se encadenan procesos migratorios que suponen una mayor estabilidad en el caso de estas ciudades que ya existían previo a la explotación y contaban con una infraestructura y con otras actividades que le permitían una dinámica propia (a excepción de Castilla la Nueva). Esto ofrece unas garantías para establecerse y que las ciudades no sean efímeras en tiempo y espacio.

> (…) después de que usted trae algún trabajador y ya empieza a “oler el petróleo”, y que ya lleva seis meses viviendo acá, entonces ya empieza a escribirse en la agencia pública de empleo, ya empieza a escuchar del petróleo, como (sic) ya vive seis meses, entonces pum!, se sale, se retira de allá y se quiere meter en el petróleo; el tema de los palmeros aquí tenemos un buen territorio también sembrado en palma (Funcionario público, regional, reciente (2). Entrevista en Castilla la Nueva, Abril de 2016).

Las ciudades, como materialidad del proceso de urbanización acontecido en “regiones periféricas”, en el contexto de una economía agroindustrial y petrolera ligada a las demandas de un circuito superior globalizado, se convierten en territorios

especializados que espacializan las demandas de producción de esas economías constituyéndose en espacios luminosos, y parte del medio técnico – científico – informacional al servicio del capital (SANTOS, 1996) (ELIAS, 2011).

La actividad de exploración y explotación de hidrocarburo, favorecida por la aplicación de nuevas tecnologías en la extracción de crudos pesados y en el recobro de crudo de yacimientos antiguos, se ha ido expandiendo cada vez más al oriente y al sur de la Orinoquia a áreas ambientalmente más sensibles, en las cuales no había garantía de extracción ni de rentabilidad de la misma.

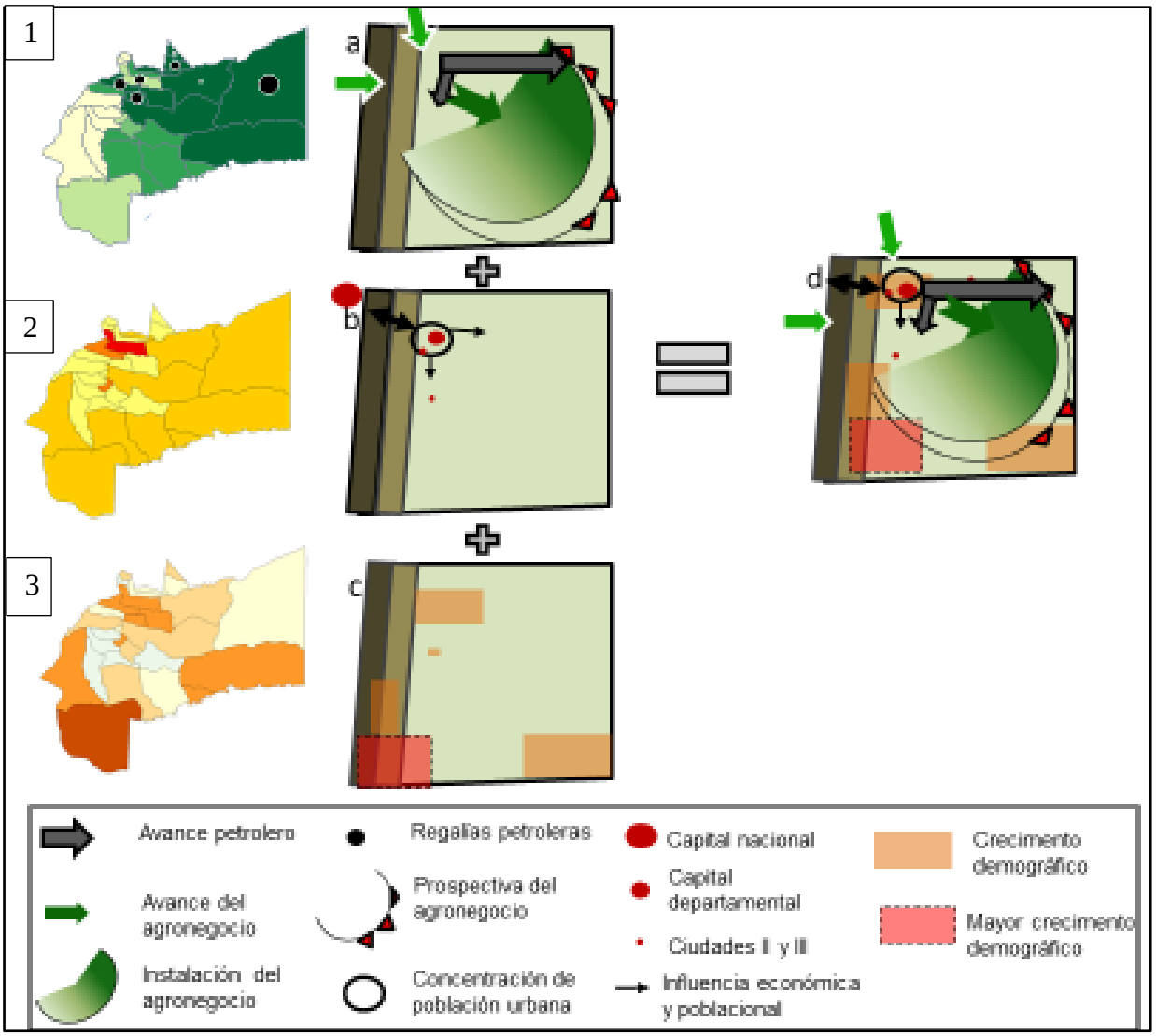
El movimiento de expansión de la actividad extractiva a zonas débilmente integradas al sistema urbano nacional se muestra discursivamente como una “opción de integración” y desarrollo que generaría recursos económicos, atracción de mano de obra y de actividades complementarias traducidas en oportunidades laborales y regalías para la región. Esto significa, en la escala local, una mayor articulación al circuito global de mercado debido a la alta demanda de *commodities* y a la entrada de equipamientos y logística para la satisfacción de la misma, aumentando flujos y conexiones con el centro del país, con los puertos y con el mercado internacional, en los lugares donde se demandan las *commodities* y donde se localizan las filiales de estas empresas.

Para evidenciar visualmente la relación entre extractivismo, urbanización y tamaño demográfico planteamos el siguiente corema. En el primer mapa (Figura 121-1) juntamos agricultura comercial y actividad petrolera. Mostramos en verde oscuro los municipios donde hay mayor avance de cultivos de palma y caña en contraste con los municipios en verde claro, donde predomina la agricultura campesina. En círculos proporcionales negros encontramos los municipios donde se concentra la producción petrolera. Como resultado de este mapa mostramos el corema a. avance de las actividades extractivas

En el segundo mapa (Figura 121-2), consideramos la concentración de la población urbana por municipio, interpretado en el corema b, en donde se evidencia la primacía de Villavicencio y la concentración de población urbana en la subregión de piedemonte del Departamento y los ejes intermunicipales más dinámicos, así como el jalonamiento económico y demográfico de Bogotá. En corema c, derivado del mapa 3, se establecen las tasas de crecimiento demográfico por municipio entre 1993 y 2005.

El corema d, a manera de síntesis, evidencia el avance simultáneo de las dos actividades hacia el corredor de la altillanura al oriente y al sur oriente del departamento, acompañado de una dinámica urbana que media entre centro del país, piedemonte y altillanura.

Figura 127 - Dinámica espacial del extractivismo.



Organización de mapas: Robinzon Piñeros Lizarazo y Yolima Devia Acosta, Coremas: Yolima Devia Acosta.

El sentido de la expansión de la actividad petrolera coincide con el avance de la palma de aceite y la caña de azúcar, productos asociados al modelo del agronegocio en la altillanura. Estos cultivos, como los trabajadores que se emplean en estos, provienen principalmente de las regiones del Magdalena medio, del Cauca

y del Valle del Cauca. Esto, sin embargo, no significa que haya un avance constante que atraviese los intersticios entre estas regiones y la altillanura.

Como se explicó en el capítulo tercero, elementos como la disponibilidad de suelos con pasturas, y áreas que ya han sido “abiertas” por el cultivo de arroz, así como la disposición política y económica a la apertura de nuevas áreas para integrar a las zonas de producción agrícola, son la principal justificación de movimiento, en forma de salto, del modelo hacia la altillanura. La apertura de la frontera agrícola va acompañada de la actividad petrolera, así como de un movimiento demográfico y de una mayor concentración urbana en la subcentralidad (capital departamental y piedemonte), en donde se encuentra una red urbana ya establecida, en la cual acceder o generar servicios para el sostenimiento y crecimiento de estas empresas, es decir, como puntos luminosos para el avance de las actividades extractivas.

Se prevé una mayor expansión de estas actividades y la intensificación en las áreas ya conocidas como productoras, justamente debido a la técnica de recobro.

> Hoy a la fecha están construyendo una estación la más grande que se llama San Fernando que eso es un monstruo, y eso pues conlleva a que todo el mundo diga uy! están construyendo la estación castilla tres, que eso que quiere decir que hay futuro, Ecopetrol con la crisis está construyendo entonces quiere decir que hay petróleo todavía para estas tierras. (Funcionarios públicos, regionales, reciente y originario (1 y 2). Entrevista en Castilla la Nueva, Abril de 2016.

Esto significa la continuidad y fortalecimiento de las operaciones como de los conflictos sociales, económicos y ambientales que genera, agravado por la fragilidad e inexistencia de infraestructura de servicios básicos para la cantidad de población asentada en la región y en las ciudades: inexistencia e insuficiencia de los sistemas de acueducto (casos de Villavicencio y Yopal), urbanización ilegal, imposición de decisiones por parte de barones políticos y dinámicas electorales.

6.2 Nuevos agentes: Interacciones y coaliciones.

El avance de las actividades extractivas y de la reprimarización ligada a la demanda del mercado global, implica la vinculación de nuevos agentes y actores[127]

[127] "Los actores son "reflexivos" dotados de capacidades para actuar, y en tanto pueden dar cuenta de la situación están en capacidad de racionalizarla aun cuando desempeñan un papel socialmente construido. Los agentes son tipos sociales que sustentan la diferenciación de la división del trabajo en las sociedades complejas y a su vez cohesionan al encajarlos en el sistema social, obrando para

en este proceso, así como nuevas formas de relación entre agentes políticos y económicos ya presentes en la región.

Los cambios económicos han significado nuevas formas de relación entre las ciudades intermedias y próximas de la implantación del modelo (neo) extractivista y los circuitos globales del capital. También han significado alteraciones en la forma de estructurar los espacios urbanos y rurales en doble vía: las nuevas demandas económicas exigen alteraciones en las formas y contenido de los espacios y las nuevas morfologías favorecen la actuación de los grandes capitales (Sposito, Elias, & Soares, 2010). Uno de los resultados de estas alteraciones en doble vía es la creación y crecimiento de número de empresas, producto la intervención de nuevos agentes en la región y, por supuesto, de sus demandas económicas:

> Las empresas que aparecían o que se creaban en el Departamento eran satélites de empresas nacionales, que tenían sede, particularmente, en Bogotá. Sí, a manera de concesionarios, y (…) con menos importancia económica pero sí con mucho esfuerzo en capitales regionales, si (sic), que le apostaban a ser visibles en algún sector de la economía, pero pienso que quienes realmente determinan los procesos económicos en el Departamento son los grandes capitales ligados a intereses nacionales y plasmados en los planes de desarrollo.
> (…)
> Realmente el capital hegemónico, que determina los procesos de desarrollo en el Departamento del Meta, son (sic) foráneos, digamos pertenecen al capital nacional o a la multinacional, en el caso del petróleo, de algunas empresas de palma, cierto?, y en general de agroindustria. Ahí está, por ejemplo, vinculado Monsanto, Rio Paila, y muchas empresas que tienen mucho capital, las petroleras, en algún momento del desarrollo de la ciudad, y de la región (sic).
> (Académico local, tradicional. Entrevista en Villavicencio, Enero de 2015)

Justamente las áreas más dinámicas en la creación y modificación de empresas son las asociadas directa e indirectamente a la actividad petrolera, según lo reportado en entrevistas realizadas en Fenalco y la Cámara de Comercio de Villavicencio:

> (…) Abro una empresa, entonces yo digo yo abrí mi empresa con un millón de pesos, y entonces al siguiente año o durante el año, según el monto que tú tengas de capital pues es tu respaldo para contratar, entonces yo digo: ah no, yo este año tengo quinientos millones de pesos de capital, o tengo mil, sí, entonces las empresas que mayor reportan cambios o reformas de capital son las asociadas al tema de hidrocarburos (Funcionaria privada, regional, originaria. Entrevista en Villavicencio, Marzo de 2016)

---

terceros, sean estos instituciones. Es posible diferenciar entre agentes públicos (Estado e instituciones que ejercen dominio a su nombre), privados (empresas capitalistas indiferentemente del origen nacional de su capital) y comunitarios, quienes actúan en la escala local constreñidos por la estructura de producción y dominación de los anteriores.(Devia, 2011)"

Otra situación derivada de esta nueva dinámica empresarial, asociada al extractivismo es el crecimiento de algunos sectores del comercio en las ciudades, en particular, del sector de venta y alquiler de vehículos:

> En este tipo de regiones, digamos tiene como una especie de conexión entre sectores y esa conexión está claramente influenciada por el petróleo ¿cierto?, le pongo un ejemplo: en tiempos de bonanza del petróleo que no son tiempo remotos sino estamos hablando del 2011 que fue un año bandera para el crecimiento de la economía colombiana (…) aquí en la región lo que se percibía era por ejemplo: un concesionario de vehículos vendía muchos carros y dentro de esos carros que vendía, camionetas digamos para transporte pesado, para desplazamiento de obreros ¿a quién se los vendía? A Ecopetrol ¿cierto?, a las petroleras, a Rubiales, Petrobras ¿Por qué? Porque ellos hacían lo que llaman en los concesionarios como una reposición: el cambio de equipos viejos por nuevos" (Funcionario público, regional, reciente. Entrevista en Villavicencio, Abril de 2016)

Además del crecimiento de empresas y de agentes relacionados con actividades directa e indirectamente relacionadas con los extractivismos, los cambios se reflejan en las nuevas y crecientes demandas de servicios. La integración de tecnología y conocimiento científico a través de personal altamente calificado en las regiones, implica también un cambio en los flujos regionales de personas y en la prestación de servicios. Un ejemplo de esto es la creciente frecuencia de vuelos a Mapiripán, Meta, reportados por empresas que ofrecen vuelos chárter desde el Aeropuerto Vanguardia[128], debido al constante transporte de personal especializado empleado por Poligrow, multinacional italiana, que tiene plantaciones y una planta extractora de aceite de palma.

Se generó también una nueva dinámica en términos del consumo. Tiendas de lujo y hoteles empezaron a instalarse en la región, en particular en Villavicencio, atraídas por el auge petrolero y por la "disponibilidad de tierra y potencial de desarrollo de la zona" [129], que derivaron en la expansión y crecimiento de la inversión de nuevas empresas en la región, al punto que, en 2011, se instaló en Villavicencio la seccional Llanos Orientales y Orinoquia de la ANDI, Asociación Nacional de Empresarios de Colombia. En esta se agremian empresas de los sectores hidrocarburos, agroindustria, palmero, agrícola, pecuario, servicios ambientales, construcción y manufacturero.

[128] Según información obtenida en trabajo de campo, entre las empresas que tuvieron un aumento de vuelos charter para "ingenieros" nacionales y extranjeros se encuentran Satena, T&A, Ecoturismo de La Macarena y Soluciones Charter. Los principales destinos fueron Mapiripán, Cumaribo, La Uribe, Barrancominas, Puerto Carreño, además de los demandados a nivel nacional por los clientes.

[129] Ver: Tras el auge petrolero, Hugo Boss está interesado en el Meta (REVISTA PORTAFOLIO, 2012)

Se evidencia también la intervención de grandes grupos económicos en la región. Grandes corporaciones o grupo de empresas y sociedades con trabajos diversos que prestan servicios de manera independiente con el fin de conseguir un enriquecimiento común. Uno de los casos más significativos es del Grupo AVAL, propiedad de Luis Carlos Sarmiento Angulo, al cual se afilia Corficolombiana, la cual aglomera 30 empresas con inversiones en sectores diversos:

- Agroindustria: Pajonales S.A. (con presencia en Puerto López - Caucho), Mavalle S.A. (Caucho), Unipalma (Palma para producción de aceite, aceite de palmiste y torta de palmiste, en Paratebueno y Cumaral), además de Pizano S.A.
- Hotelería: Santamar y Hoteles Estelar, con presencia en Colombia, Perú y Panamá (con una sede en Villavicencio).
- Vías, concesiones e infraestructura: Aerocali, Episol, CCFC, Tibitoc, Sacsa, Proyectos de Infraestructura S.A. PICSA. En la región Coviandes (Encargada del diseño, construcción y operación de doble calzada Bogotá – Villavicencio).
- Energía, gas y combustibles: Transoriente (Gasoducto Gibraltar – Bucaramanga), Concecol, Gas Natural[130], Terpel, EEB, Promigas (Transporta y distribuye gas a Colombia y Perú), Gascop (Gas natural para el mercado industrial y vehicular del norte de Perú).

Corficolombiana opera en la región con empresas de los tres primeros sectores[131]. Además hacen presencia otras empresas del sector financiero pertenecientes al Grupo Aval: Banco de occidente, Popular, AVVillas y Banco de Bogotá. Este último de gran relevancia en esta discusión, pues es el que maneja la totalidad de las regalías del departamento del Meta.

Es importante la presencia del Grupo en la región como la diversificación en sus inversiones, muchas de estas asociadas entre sí. Por ejemplo, la construcción y operación de la doble calzada presenta un doble beneficio pues, además del lucro por la operación de la misma, su utilidad se refleja en el fomento del sector turismo como en la movilidad de productos de y para el sector agroindustrial.

---

[130] Creada en 1987, surte de gas a la capital del país y a los municipios de su área de influencia, fue adquirida por Fenosa, multinacional gasífera en 1997. La empresa local es Llanogas SA ESP, la cual extiende sus servicios de gas natural domiciliar a todo el Meta, Guaviare y algunos municipios de Cundinamarca, y de gas natural vehicular a Meta, Cundinamarca, Casanare y Valle del Cauca. El gas natural distribuido por las dos empresas proviene de la cuenca Llanos.

[131] Ver: http://www.elespectador.com/noticias/economia/corficolombiana-el-magnate-energetico-hotelero-agrario-articulo-268207 o http://rsemavalle.blogspot.com.br/

La asociación entre sectores de inversión no sucede solo al interior de las empresas de este grupo. Varios tipos de asociación entre sectores y empresas se desprenden de los nuevos auges extractivos. Una de las asociaciones más recurrentes es entre empresas petroleras y empresas del agronegocio, basada en la dinámica de las *flexcrops*[132] y la producción de biocombustibles. (Ver el ejemplo de COSAN en Brasil con participación en la distribución de gas, producción de caña de azúcar, puertos y lubricantes).

La flexibilidad de las *commodities* en respuesta a la dinámica de los mercados es correspondiente con sus narrativas para justificar la adaptabilidad de su agenda política y económica en el marco del mercado mundial. Así, argumentos como la producción de combustibles más limpios, de la superación de la finitud de los hidrocarburos y de los impactos ambientales de su extracción son llevados a la "promoción de energías y actividades alternativas a la explotación petrolera". Un ejemplo es la participación de Ecopetrol en la planta de alcohol carburante operada por Bioenergy (empresa subsidiaria de Ecopetrol), que ha promovido el cultivo de caña de azúcar en amplias extensiones en Puerto López para la producción de biocombustible. Ya Ecopetrol tiene como antecedente su participación en Ecodiesel Colombia S.A., empresa de producción de biocombustibles a partir de aceite de palma con sede en Barrancabermeja y la planta de biocombustibles en Codazzi (Departamento del Cesar), financiada por Ecopetrol.

De esta manera, las narrativas que justifican y promueven políticas para la flexibilidad de las *commodities* se corresponden con discursos desarrollistas por parte de estas empresas en los que se muestran como "sembrar el petróleo"[133], es decir, invertir en áreas alternativas a la extracción de hidrocarburos que genere unos ingresos a mediano y largo plazo en vista de la finitud de los combustibles fósiles y que permita una menor dependencia económica y energética de este sector en los ámbitos locales y regionales, así como la promoción de cadenas interdependientes de producción.

---

[132] Cultivos o materias primas flexibles que pueden ser vendidas según las condiciones de mercado sea como *commodities*, alimentos, agrocombustibles o fibras. Ver: (BORRAS JR, FRANCO, *et al.*, 2016)

[133] Caso de la Fundación Amanecer, creada en 1994 por la Asociación Santiago de las Atalayas (BP – Ecopetrol), en Casanare, en área de influencia de Cusiana y Cupiagua, que extendió su jurisdicción al departamento del Meta. Esta fundación gestiona proyectos alternativos a los de la producción petrolera, principalmente de producción agropecuaria. Ver Devia (2011).

Una mirada al paisaje pone en evidencia algunas contradicciones entre el discurso de estas empresas y la realidad, como es el caso de esta valla encontrada en la vía del Embrujo llanero, en el municipio de Guamal. En ésta contrastan la publicidad de la Fundación Amanecer, la cual busca generar alternativas a la extracción petrolera y, al fondo, un estacionamiento de maquinaria pesada, camiones y tubería para la actividad petrolera (Figura 128).

Figura 128 - Discursos desarrollistas y de responsabilidad social

Foto: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Guamal, Abril de 2016

La otra faceta es la del discurso de la responsabilidad ambiental, que igual a lo anteriormente expuesto, se muestra contradictorio. En la siguiente ilustración, figura 129 una valla en la misma vía, con una imagen del jaguar, especie protegida, con el mensaje “Juntos por la conservación de la flora y la fauna”, junto al logo de Cormacarena, Corporación ambiental con injerencia en la región, al fondo una bodega arrocera que, como se mostró atrás ha sido objeto de refuncionalización, siendo ahora estacionamiento y bodega al servicio de la industria petrolera.

Figura 129 - Valla con discurso conservacionista

Foto: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Villavicencio, Abril de 2016

Bajo esta lógica, las empresas promueven inversiones basadas en la premisa de la Responsabilidad Social Empresarial (RSE) como forma de injerencia territorial en los diferentes ámbitos:

> (…) la ruralidad todo lo que tiene que ver con el petróleo: Ecopetrol y Pacific y los demás, pues hacen inversiones por responsabilidad social, entonces pavimentas vías, construyen corredores, hacen escuelas, bueno todas esas cosas y ya en digamos un nivel inferior, todo el tema de, de desarrollo agrícola a gran escala, o sea Fazenda estos procesos que también han ayudado y han aportado en ese proceso de transformación del territorio (Funcionario público, regional, originario. Entrevista en Villavicencio, Abril de 2016)

Las empresas petroleras, en cabeza de Ecopetrol, juegan un papel importante en la asociación de agentes para la creación de infraestructura: se presenta como cofinanciador en algunos casos, como en la construcción de red de acueducto para veredas centro, San Nicolás, La Esmeralda, Montelibano y Montelibano bajo en Acacías. Algunos de los entrevistados reconocen que el municipio de Acacías es uno de los con mayor cantidad de vías pavimentadas, lo que se ha logrado en los últimos años en parte con dinero proveniente de regalías.

La participación también se hace de forma directa. Por ejemplo, la construcción en Granada (Meta) de una sede Unillanos cuenta con apoyo de ECP. El proyecto del Cinturón Agroindustrial de la Orinoquia es otro ejemplo. Con la firma de un convenio entre Ecopetrol y la Corporación Red País Rural, en 2012 se inició el proyecto, cuyo objetivo general es “Identificar, caracterizar, priorizar y formular proyectos productivos estratégicos, a partir de la viabilidad agroecológica, socio política, económica,

financiera, técnica y ambiental de los territorios con presencia de la Industria del petróleo, partiendo del reconocimiento y fortalecimiento de las aglomeraciones productivas de mayor potencial para el desarrollo sostenible y competitivo de la región, principalmente en los departamentos del Meta, Casanare y Arauca". De este proyecto participan también la Universidad Nacional de Colombia con el Centro de Investigaciones para el Desarrollo Económico, la secretaria de Desarrollo Agroeconómico del departamento del Meta, la secretaria de Agricultura del Casanare, la Secretaria de Agricultura del Arauca, La Federación Nacional de Cafeteros, Asohofrucol, los centros provinciales del departamento del Meta, Cacaomet, la Corporación Red País Rural, entre otras instituciones.

En las áreas urbanas también hay una participación, el caso más visible es el patrocinio de Pacific Rubiales al proyecto "De la formalidad a la informalidad" para la formalización de vendedores ambulantes en el centro de Villavicencio, promovido por la alcaldía mediante la entrega de casetas como local de ventas.

Figura 130 - Proyecto de la formalidad a la informalidad

Fotografías: Yolima Devia Acosta. Trabajo de campo, Villavicencio Febrero 14 de 2015

a) Vendedor ambulante, centro. b) Casetas financiadas por Pacific Rubiales.

La alcaldía recibió $1.300 millones de Pacific Rubiales, destinados a la construcción de 350 módulos de venta. El programa sin embargo no fue lo suficientemente exitoso, varias personas no fueron inscritas, otras alquilaron o vendieron la caseta y, en general, por falta de control y seguimiento al programa.

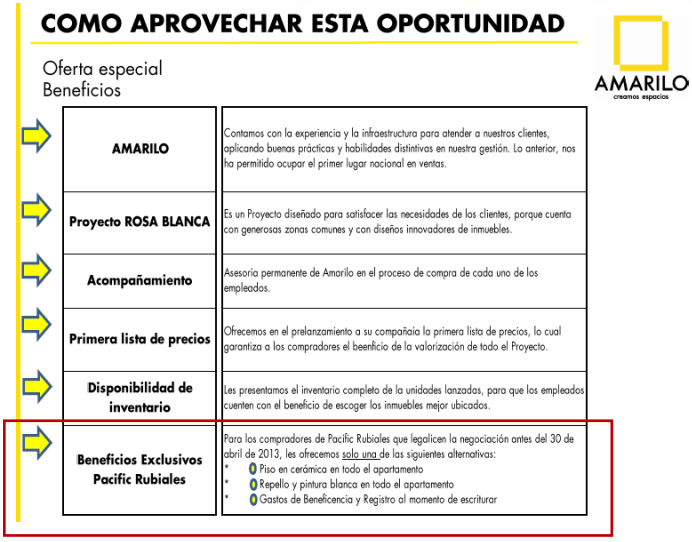
Un elemento común en las ciudades de la red urbana es el crecimiento de la construcción como del mercado inmobiliario. Este contexto ha sido favorecido por la intervención directa de los gremios económicos en la producción del espacio urbano y la interacción con los gobiernos locales en el planeamiento de las ciudades.

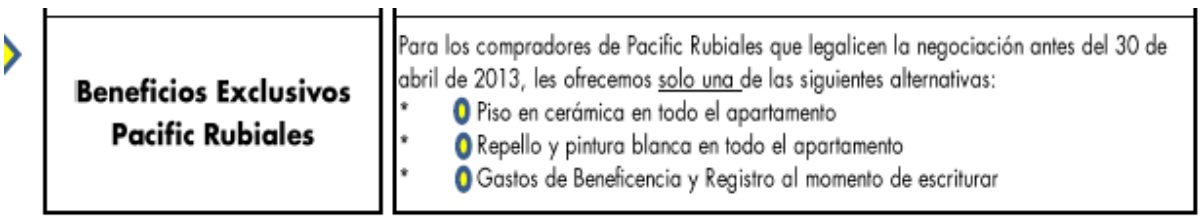
Los bancos juegan un papel importante en esta dinámica como financiadores de vivienda: En las vallas de proyectos VIS en Villavicencio es recurrente encontrar enunciada la financiación de Davivienda, mientras que es más frecuente encontrar a Bancolombia en la financiación de casas en condominios en la vía Villavicencio – Restrepo. La dinámica inmobiliaria en este corredor es alta e involucra de forma conflictiva a otros actores[134].

Es notorio el crecimiento de construcción de equipamientos comerciales (shopping centers) y de proyectos de vivienda, a los cuales se asocia la presencia de diferentes actores como agencias inmobiliarias, constructoras y entidades de financiamiento, entre otros, algunos cobrando más importancia en la definición de la forma y los contenidos de las ciudades. Aparecen aquí diferentes formas de asociación, por ejemplo: construcción – sector financiero - gremios – empresa petrolera, como consta en la siguiente figura.

[134] Ya fue mencionado en el capítulo 4 el caso de Saludcoop EPS que entró a financiar la construcción de Villa Valeria.

Figura 131 - Asociación entre oferta inmobiliaria y otros sectores.





Fuente: Folleto entregado a funcionarios de Pacific Rubiales.

Algunos grandes agentes constructores han jugado un papel importante en las transformaciones urbanas recientes de Villavicencio, como es el caso de Pedro Gómez con la construcción del centro comercial Unicentro:

> Unicentro digamos que se empezó una modernización de lo que eran los centros comerciales, tipo, centros comerciales de Medellín, Bogotá o Cali y pues sí. La firma es una firma nacional, que es la firma de Pedro Gómez, que hizo una generosa gestión para lo de la vía de la Avenida 40, por supuesto pues un gobierno departamental que hizo una inversión importante, realizó el tema de los peatonales, pues (sic) de la parte peatonal y la parte de la cicloruta (Funcionaria privada, regional, originaria. Entrevista en Villavicencio, Marzo de 2016)

En la cuestión inmobiliaria vale la pena distinguir algunos actores diferenciados. Constructores locales que, en algunas ocasiones, son los dueños de la tierra y no cuentan con la capacidad y velocidad de construcción masiva de unidades inmobiliarias. Terratenientes, dueños de predios en áreas urbanas y de expansión urbana[135] y, grandes constructoras con experiencia en la escala nacional. Son actores que recientemente han actuado bajo acuerdos tácitos para su favorecimiento:

> (…) esa experiencia si la tiene Amarilo, entonces lo que hacen es un acuerdo entre el dueño de la tierra y el constructor. Entonces el constructor dice yo construyo en su suelo, yo vendo y le pago a usted la tierra y lo llevo en el negocio. Eso es lo que veo que ya están haciendo ese tipo de alianzas entre los promotores inmobiliarios externos y los locales, porque los locales aunque también son constructores Funcionario público, local, originario. Entrevista en Villavicencio, Abril de 2016)

Varias de las coaliciones entre actores, ya enunciadas, también comprometen situaciones de conflicto en la territorialización de sus prácticas, principalmente con actores sociales, líderes y comunidad, así como con algunas autoridades locales, como en el caso de Castilla la Nueva

> Si, de hecho el alcalde anterior tenía posiciones muy firmes en críticas con ellos, y entonces Ecopetrol acudió a dar un castigo. ¿Cómo se castiga?, ya no desarrollamos proyectos ya no cofinanciamos, y otros alcaldes de otros municipios que no son la fuente de la riqueza de Ecopetrol, porque este campo genera mucho comparativamente con el resto de los campos de Colombia, es de los que más producen. Entonces aquí no desarrollaron proyectos porque Ecopetrol, pues el alcalde tiene posiciones fuertes, pues acá también le damos fuerte no dándole recursos y [en] Acacias y Guamal, tú miras los cuadros de inversiones de Ecopetrol en los años anteriores y esos municipios fueron beneficiados con recursos de cientos de miles de millones. (Funcionarios públicos, regionales, reciente y originario (1 y 2). Entrevista en Castilla la Nueva, Abril de 2016.

[135] O que recientemente ha sido integrada al área de expansión urbana delimitada en el Plan de ordenamiento Territorial más reciente, Acuerdo 287 de 2015, el cual fue aprobado sobre la fecha de terminación del mandato del alcalde. El POT Norte ha sido rechazado por varios sectores, por dificultades en la concertación y, sobre todo, por la inclusión de amplias áreas de privados como de "expansión urbana" sin optar por la densificación en áreas existentes, agravando el impacto ambiental sobre áreas hídricas sensibles y aumentando significativamente el valor del suelo para los propietarios (entre privados y políticos de la región)

La cuestión del control social sobre los impactos ambientales es quizás una de las más sensibles[136], sobre todo teniendo en cuenta la afectación a la rica dinámica hídrica de piedemonte. En las disputas se refleja la actuación de las empresas petroleras como enclave, pasando por alto las afectaciones y quejas de la comunidad y líderes ambientales:

> El tema de ser Ecopetrol es "yo tengo el poder". Claro, aquí la gente se para y afortunadamente cada día hay mayor conciencia con ese tema petrolero a nivel regional digo yo ya, y que hacen paros y eso. De hecho Lorito 1 después de que pasó eso que se derrumbó la montaña y la gente se dio cuenta que iban acabar con sus aguas y que ya los yacimientos o las fuentes superficiales de agua disminuyeron después de la sísmica, la gente empezó a preguntarse: entonces que hasta cuándo vamos a dejar?, y duró ocho meses un paro con personas con llantas a no dejar entrar a Ecopetrol y la gente ya está diciendo no al petróleo (Funcionarios públicos, regionales, reciente y originario (1 y 2). Entrevista en Castilla la Nueva, Abril de 2016.

La limitación de la consulta previa[137] y el impacto de las consultas populares han sido dos elementos centrales en la territorialización del extractivismo. Contrastan la puja de los actores locales por evitar intervenciones de las petroleras que agraven las afectaciones ya evidenciadas y el cuestionamiento del sector minero energético sobre el carácter vinculante de dichas consultas, incluso sobre la amenaza a la autosuficiencia económica y energética que implicaría para el país.

En el terreno local, sin embargo, la oposición puede no ser tan evidente y contiene contradicciones. Si bien se reconoce siempre el impacto ambiental directo e indirecto de la actividad petrolera, también hay sectores que reconocen acciones derivadas del "discurso ambiental" de las petroleras, como fue la inversión en protección ambiental (reforestación) que evitó la sequía total como efecto del fenómeno del niño.

Un último, pero no menos importante, punto de discusión sobre las interacciones y coaliciones entre agentes tiene que ver con la posesión de los recursos de regalías. Las regalías son un botín, disputado por varios actores a través de

---

[136] Referenciamos rápidamente este aspecto aunque merecería el desarrollo de una discusión en otro trabajo de investigación por la complejidad ambiental, política y social que reviste.

[137] La Consulta Previa es un derecho fundamental de pueblos indígenas y étnicos cuando se toman medidas (legislativas y administrativas) o cuando se vayan a realizar proyectos, obras o actividades dentro de sus territorios, buscando de esta manera proteger su integridad cultural, social y económica y garantizar el derecho a la participación. Esta figura ha derivado más recientemente en las consultas populares (mencionadas en el aparte 3.4 este texto), en las cuales la población establece su rechazo o favorabilidad a la realización de este tipo de proyectos. Hasta el momento se han desarrollado nueve en el país, incluyendo Guamal y El Castillo en el Meta, recientemente fueron suspendidas las consultas en La Macarena y Granada por falta de presupuesto para su realización.

diferentes prácticas de corrupción que han penetrado las esferas del poder político y económico regional. La dinámica política departamental ha funcionado de mano de la presencia de grupos armados ilegales en tres periodos diferenciados (DUQUE DAZA, 2015):

- Entrada de la Unión Patriótica en la política en elecciones de 1986 en el marco del proceso de paz iniciado entre las FARC[138] y el gobierno de Belisario Betancourt. En este periodo también hace presencia el MAS - Muerte A Secuestradores[139], más conocidos como Masetos, paramilitares que actuaron en la región mediante asesinato selectivo de miembros del partido político UP (Unión Patriótica), hasta 1997 año en que comienza la segunda expansión paramilitar.
- Segunda oleada de grupos paramilitares de 1997 a 2007, periodo de mayor influencia de estos grupos y de nexos con la clase política local. El Bloque Centauros fue conformado por rezagos del MAS, junto a miembros de las Autodefensas del Magdalena Medio (un centenar de hombres provenientes de Urabá), en 1997 son reagrupados por los hermanos Castaño. En 2001 le vendieron la "franquicia" a Miguel Arroyave, alias El Arcángel, que junto a Diego Rendón Herrera, alias "Don Mario", tomaron el control del negocio de la droga en la región[140]. El Bloque Centauros es una estructura criminal que a punta de masacres desplazó a miles de campesinos y le quitó el control de extensas zonas cocaleras a las FARC. Al igual que el MAS usó la estrategia

[138] Las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia,- FARC, tienen origen en la época conocida como "La Violencia" en la década de 1950, desde cuando guerrilleros liberales que combatían al gobierno conservador crearon comunidades independientes en Marquetalia, al sur del Departamento del Tolima. Allí sufrieron un ataque aéreo autorizado por el presidente conservador Guillermo León Valencia en 1964, los sobrevivientes huyeron al suroriente del Meta, Cauca y Caquetá y en 1966 proclamaron la creación de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia FARC. Han hecho presencia en el Meta desde entonces. En la conferencia de 1993 se constituye la estructura del bloque oriental. Cuenta con el mayor número de combatientes y hace el mayor aporte en logística y recursos económicos a la organización, producto de narcotráfico, secuestro y extorsiones. También es el que más golpes ha recibido: Plan Militar Patriota y Consolidación, muerte de Jorge Briceño, alias Mono Jojoy, uno de sus principales dirigentes. Su zona de influencia es amplia, cubre los departamentos de Meta, Guaviare, Caquetá, Vaupés, Putumayo, Arauca, Casanare y Vichada.

[139] El MAS (1982-1997), fue creado por los jefes del Cartel de Medellín a principios de los ochenta para perseguir a los secuestradores de Marta Nieves Ochoa, hermana de los capos Ochoa Vásquez después sobrevive como grupos de paramilitares financiados por narcotraficantes, Gonzalo Rodríguez Gacha "el Mexicano", Leonidas Vargas y Henry de Jesús Pérez (líder paramilitar del Magdalena Medio).

[140] En 2004 Arroyave es asesinado por sus hombres y parte del grupo se desmoviliza, en el marco del proceso realizado con paramilitares. Sin embargo, parte del grupo se mantiene, liderado por Pedro Olivero Guerrero alias "Cuchillo", delinquiendo en límites con Guaviare.

de “quitarle el agua al pez”, continúo con los asesinatos selectivos a líderes de izquierda para cooptar espacios antes dominados por las FARC y obtener el total dominio del negocio del narcotráfico.

- De 2007 a 2014, periodo en el que, aunque se había realizado la desmovilización paramilitar, continuó la presencia de estos grupos, ahora denominados BACRIM (Bandas criminales). Políticamente se cuenta con un sistema de pluralismo moderado, en el cual los partidos tradicionales, liberal y conservador, son minoritarios.

En el departamento del Meta en el periodo 1992 a 2015 estuvieron al mando ocho gobernadores, de los cuales dos fueron vinculados al paramilitarismo, y fueron condenados por la justicia por los delitos de clientelismo y prácticas ilegales en contratación. Tres fueron sancionados por entes de control nacional por irregularidades en la contratación y 3 no tuvieron sanciones[141].

A manera de ejemplo sobre las prácticas de corrupción y de asocio con grupos armados y contratistas, traemos el caso de Luis Carlos Torres, quien fue gobernador en el periodo 2001 a 2003, fue investigado debido al escándalo de la “parapolítica”[142] destituido e inhabilitado durante diez años por la Procuraduría General de la Nación el 22 de Abril de 2008 por eludir sus responsabilidades frente a la contratación. Se le condenó por el delito de prevaricato por omisión al permitir que otra dependencia suscribiera convenios para la realización de obras delegando su responsabilidad y permitiendo que se firmaran contratos de forma irregular. Para esto, creó la “Unidad Administrativa Especial de Proyectos y de Contratación del Departamento, que tuvo libertad para contratar con el presupuesto departamental.

Además, realizó la contratación de obras con entidades no competentes. Por ejemplo, la realización de obras para la construcción de redes de acueducto con EDESA empresa que solo estaba constituida para prestar servicios públicos domiciliarios. También contrató con Corpometa, entidad de cuatro personas con la que se realizaron contratos de diversa índole (desde jornadas de vacunación hasta un festival mundial de coleo) (DUQUE DAZA, 2015).

---

[141] De estos, el último gobernador, Alan Jara (2012-2015) está siendo investigado por las inconsistencias y costos de la constitución de Llanopetrol y la refinería, la cual no fue construida y si generó millonarios gastos para la gobernación, también por irregularidades en la contratación que completan $21 billones de hueco fiscal, esto después de terminado su mandato.

[142] Actuación de políticos en asocio con grupos de paramilitares.

Este tipo de prácticas son comunes entre quienes Duque (2015) denomina “políticos de negocios”, es decir, políticos que en su ejercicio en cargos públicos realizan prácticas que les genere lucro personal, a familiares y asociados y, generalmente actúan en asocio de grupos armados ilegales. En el caso de Torres, uno de los barones políticos del Meta, fue senador después de su mandato y al recibir la inhabilidad trasladó su fuerza electoral a su esposa Maritza Martínez, quien perdió las elecciones a la gobernación del Meta frente a Darío Vásquez en 2008, pero después fue electa como senadora, siendo la única representante de la región.

La relación extractivismo y corrupción (GUDYNAS, 2016) (DUQUE DAZA, 2015) genera esos tipos de asociación entre políticos, contratistas y grupos armados ilegales, particularmente en la región la mayor injerencia fue la del “Bloque Centauros en cabeza de Miguel Arroyave.

Ya en los municipios, y a pesar de la mayor regulación desde la implantación del SGR, son varios los casos investigados por sospechas de corrupción. Uno de los casos más conocidos recientemente es el “Cartel de contratación” en los municipios de Guamal, Acacías y Castilla La Nueva. Los tres municipios concentran el 22% de la producción nacional petrolera. Los mecanismos de manutención del cartel se resumen en la asociación entre contratistas para establecer precios de materias primas y esquemas de subcontratación, el establecimiento de parámetros de contratación por parte de ECP amoldados a las características de este grupo de contratistas (que eran indicados en las socializaciones de los proyectos con la comunidad) y, por último, la exigencia de ECP a sus contratistas que la distribución de materiales del río se hiciera a través de la asociación (Asomguaca) (REVISTA DINERO, 2016).

Los grupos armados legales juegan un papel particular, pues aunque no se evidencia su participación en estos escándalos de corrupción, sí se evidencia su presencia en pro de salvaguardar instalaciones petroleras consideradas bienes de interés nacional y particulares. Ejemplo de lo primero es la ubicación del Batallón de ingenieros N 7 Albán en la entrada de la Libertad, y de los segundo, la ubicación de la Estación de policía resguardando entrada al área de condominios y hoteles en Restrepo.

6.3 ¿Reestructuración de la red urbana regional de piedemonte llanero?

Expuestos los principales elementos que muestran las transformaciones en el proceso de urbanización y cambios en la red urbana de piedemonte en el Meta, planteamos el cuestionamiento sobre si estamos presenciando un proceso de reestructuración. Edward Soja la define como el fenómeno que "transmite la noción de una "frenada", sino de ruptura en las tendencias seculares y de mudanza en dirección a un orden y una configuración significativamente diferentes de la vida social, económica y política. Un predominio de los cambios sobre las permanencias (SOJA, 1989).

La fragmentación del proceso productivo a escala internacional y la especialización regional de la producción en esta nueva coyuntura económica generan una nueva división internacional del trabajo, con una grande reorganización de las economías nacionales y gran impacto en las políticas territoriales a nivel regional. Así, de mano de esta reestructuración económica, se reestructura la producción como el orden territorial regional en relación con la demanda global. Estos lugares asumen nuevos papeles en la división social y territorial del trabajo, y se constituyen en lo que llaman Elias y Pequeno “una fracción del espacio total del planeta” (2013).

Aun cuando el modelo de industrialización fue propuesto para hacer una transición en los países latinoamericanos con economías subdesarrolladas que "evolucionaban" del modelo de crecimiento primario exportador, "para afuera", a un modelo urbano - industrial, "para dentro" (BIELSCHOWSKY, 1998), el tránsito no fue eficiente, como fue revertido, obedeciendo a la persistencia de las demandas globales, producto de la división internacional del trabajo.

En este contexto se enmarca el proceso de reprimarización económica en la región, adscrita a la explotación minero energética y a la demanda de *commodities* que se viene espacializando en el piedemonte llanero y la altillanura. Esta reestructuración económica viene de mano de una reestructuración de las políticas agrarias y minero energéticas que, como lo sustentamos en anteriores capítulos, devienen de una demanda del mercado internacional y comprometen directamente a la Orinoquia, al punto de generar nuevas formas de división territorial del trabajo, incluso de división territorial en forma de política pública (léase, clasificación de tierras

de la ANH y delimitación de la altillanura). La Orinoquia, en particular, piedemonte y altillanura se convierten en esa fracción del espacio social del planeta.

Hablar de reestructuración requiere referirse a dos elementos críticos y explicativos de tiempo: la periodización, como sucesiones de regímenes de acumulación y rupturas, y la causalidad, como cuestionamiento de la pureza y uniformidad de los modelos explicativos de los procesos (VALLADARES e PRETECEILLE, 1990).

Con respecto al primero, sintetizamos desde el punto de vista histórico las continuidades y rupturas en el proceso de urbanización, determinadas por lo que denominamos “ejes inductores de la urbanización”, es decir, los elementos que dan testimonio del movimiento de los procesos socioespaciales que denotan cambios urbano regionales. El desplazamiento forzado, el narcotráfico, la actividad petrolera y los movimientos migratorios que trae consigo, la inclusión paulatina del modelo del agronegocio, los cambios en la conectividad regional con el centro del país representados en la inversión técnica en las reformas a la vía Bogotá – Villavicencio (medio técnico – científico – informacional), y el favorecimiento del auge inmobiliario y turístico son los principales elementos que han marcado una dinámica socioespacial diferencial permitiendo discutir sobre una reestructuración en la ciudad y en la red urbana regional.

En segundo lugar, la cuestionable pureza y uniformidad de los modelos explicativos de los procesos, especificamos que estos elementos no aparecen en forma de sucesión sino como elementos que generalmente marcan un periodo, pero que también pueden ser continuos en tiempo y espacio, como es el caso del narcotráfico del cual no desaparece su huella en lo que corresponde a la organización de la ciudad, a su estética e incluso a la posesión y uso del suelo. El narcotráfico es uno de esos elementos que se entiende como una continuidad cambiante, siempre adaptándose a los nuevos contextos por ejemplo, asociado al crecimiento del consumo de bienes en espacios particulares como los centros comerciales.

Pensamos entonces en la afirmación de los elementos que nos permiten hablar de una reestructuración de la ciudad, que según Sposito (1996), consiste en

> La organización/desorganización de la ciudad contiene la dinámica del propio proceso social que la determina, siendo la estructura en cada corte de tiempo del procesos de estructuración de la ciudad, también determinante de los momentos siguientes en el proceso” (SPOSITO, 1996, p. 111)

Los cambios de uso del suelo muestran la transformación de la base económica de la ciudad y de su entorno agrícola y ganadero a una agroindustria intensiva (modelo del agronegocio), industrial petrolero y turístico. Se rompen los patrones de actividades y locaciones en la ciudad, mientras hay un fomento al consumo en grandes superficies y centros comerciales en esta nueva fase.

Los cambios también se refieren a la forma de la ciudad. La dispersión urbana como fenómeno se fortalece en la ciudad de Villavicencio como resultado de la especulación con el suelo a partir de su integración por medio informal, que genera la valorización de sus intersticios, muchos de estos vienen siendo objeto de ocupación de conjuntos cerrados. Así, la ciudad viene creciendo desordenadamente, debido al auge inmobiliario y al crecimiento de la segunda vivienda. También sigue creciendo en dirección a los ejes intermunicipales donde se establecen las actividades y servicios complementarios a las actividades petrolera y palmera, principalmente. Esto sucede en el caso de asentamientos urbanos existentes y en cruces de caminos, como en los casos de Pompeya y Pachaquiaro. El crecimiento de la “mancha urbana” es significativo en Villavicencio, Acacías y Restrepo (en este último debido al auge inmobiliario) en donde también se observan centralización y concentración de la riqueza.

Las desigualdades asociadas a reestructuración económica y crecimiento demográfico, se repiten algunos de los problemas presentes en ciudades mayores: planeamiento urbano ineficaz para su crecimiento, especulación inmobiliaria sin control, crecimiento de las irregularidades en la propiedad, uso y ocupación del suelo, incluso problemas de movilidad.

La introducción a la modernidad se representa en infraestructura vial, urbana, equipamiento y servicios. Mayor grado de inserción de la región al mercado mundial desde la aplicación de políticas neoliberales, simultáneamente con el inicio del proceso de descentralización político administrativa en Colombia. Esta conjunción puede considerarse como un momento de frenada del modelo anterior para pasar a uno nuevo, es decir un momento de reestructuración económica y reestructuración urbano regional, al desencadenar nuevas lógicas espaciales basadas en la reprimarización de la economía y en una autonomía político administrativa que queda en entredicho. El crecimiento de las regiones subcentrales en función de la extracción primaria por la demanda de *commodities* es uno de los cambios fundamentales en el

desarrollo del capitalismo, en el contexto de la globalización y de las políticas neoliberales.

Estos factores nos permiten hablar también de una reestructuración urbana, refiriéndonos a lo que acontece en el espacio interurbano y regional, en términos de las relaciones entre las ciudades y la región, en sus desigualdades, en las idas y venidas como en los reciclajes que se evidencian en estas escalas (SOJA, 1999). La reestructuración urbana se refiere entonces a las transformaciones en los roles que las ciudades juegan en la división interurbana del trabajo, que a su vez incluyen las cambios en los espacios urbanos, es decir, de reestructuración de las ciudades y como se reflejan en esos papeles (SPOSITO, 2007)

La reestructuración actúa en las múltiples escalas, tanto la ciudad como la red urbano regional se ven modificados en el potenciamiento de las interacciones cada vez mayores con otras escalas y agentes que modifican el territorio. Se han evidenciado en este texto algunas persistencias en la relación extractivismo – urbanización, basadas en la relación entre modelo de concentración territorial (poder, consumo y decisión) y desigualdad en diferentes escalas:

- Intraurbana: Diferenciación y fragmentación en formas y contenido de la ciudad, lo cual incluye elementos de segregación socioespacial asociados a la ocupación del suelo en áreas ambientalmente sensibles, promoviendo una nueva lógica de expansión de la ciudad basada en la informalidad, inclusión de servicios y reconocimientos para que las constructoras entren después a aprovechar lo servicios instalados y áreas habilitadas con proyectos de vivienda.
- Interurbana: Persistencia de la concentración de población, de capital y servicios en la región central y fenómeno que se repite en la región subcentral, esto significa una mayor concentración territorial y un fortalecimiento del desarrollo desigual a nivel regional.
- Regional y nacional: regiones centrales en las que se evidencia la tensión entre primacía urbana – expansión y regiones periféricas en las que se destaca el crecimiento de las ciudades medias y las regiones con menor articulación al sistema nacional. El patrón de concentración urbana que se repite en las regiones “subcentrales” y de frontera como lo muestra el índice de primacía urbana de 74,55%, correspondiente a

> los habitantes asentados en las cuatro ciudades más pobladas del Meta, evidencia la tensión entre expansión – concentración.

El proceso de desindustrialización, junto con la (re) primarización de la economía, constituye una 'frenada' (Soja, 1999) y un cambio en la dirección del proceso de estructuración de esas ciudades de tamaño pequeño y mediano. Se esperaba un declive económico, pues la producción industrial disminuyó, pero la concentración del flujo de capitales, la infraestructura comercial, la presencia de instituciones públicas y privadas asociadas a la producción agropecuaria y petrolera no permitió tal declive. Estos se constituyen en nuevos elementos que describen la ciudad como una ciudad que espacializa los servicios para la producción económica y del espacio urbano mismo, y no solamente como espacio de producción industrial, generando una aceleración de la circulación de bienes y servicios con altos costos. Así, las operaciones directas de exploración energética y agrícola están fuera de la ciudad, pero su operabilidad financiera y administrativa se localiza en ella, en los ejes viales que permiten la movilización de flujos de mercancía, capital y trabajadores.

En el modelo de producción, el principio de maximizar el beneficio económico y minimizar los costos converge en una intensificación de la extracción sin tener en cuenta los impactos socio ambientales directos e indirectos de las actividades, como de los cambios que estas generan en las ciudades y entornos urbanos. El crecimiento sin planificación, la ausencia de servicios suficientes junto con las regulaciones ambientales flexibles son realidades que acompañan el proceso. La continua tendencia al crecimiento de la población urbana ya es motivo de preocupación. La situación de profundización del modelo capitalista en las regiones de frontera mediante ese tipo de economía, condiciona el proceso de producción de espacios urbanos y de cambios en la red urbana, que se presenta más conectada y dispuesta al avance capitalista.

En estos términos, vale la pena rescatar los efectos diferenciales de estos impactos en las ciudades de la red urbana, mencionados en el aparte 5.4 "Permanencias y cambios en la red urbano regional", en el que se mostró una "clasificación" del cambio de papeles de las ciudades de la red urbana: Unas ciudades "estancadas", cuya dinámica de crecimiento disminuyó al no encontrarse asociadas de forma significativa a las actividades extractivas[143], unas ciudades "emergentes"

[143] Puerto López se concentra la producción de caña de azúcar, aunque con afluencia de trabajadores del sector esto no ha significado cambios significativos en su forma.

debido a que en ellas se concentran con gran fuerza las actividades petrolera y palmera, como Castilla la Nueva, Puerto Gaitán y San Carlos de Guaroa, con cambios acelerados como son las tres principales ciudades del sistema, Villavicencio, Acacías y Granada.

Así, las ciudades de mayor jerarquía funcional en la región ganan mayor peso en las relaciones con la región central, convirtiéndose en ciudades medias, en tanto los pequeños poblados alcanzan la categoría de ciudad, el crecimiento en número y densidad es favorecido por una dinámica de flujos diferenciales en intensidad que articulan los circuitos espaciales de producción global a las regiones de producción de la creciente agroindustria, de la extracción de hidrocarburos y del capital financiero.

Aun siendo constituidas recientemente como ciudades medias, no escapan al impacto de algunas de las tendencias de la urbanización reciente en el contexto de la globalización, aunque manteniendo particularidades: el creciente peso de los agentes inmobiliarios y financieros, la especulación del suelo, la gestión empresarial de la ciudad, la importancia de las TICs en la ampliación de los territorios, la metropolización extendida, o periurbanismo y la policentralización, la aparición de nuevos artefactos urbanos como shopping centers o centros comerciales, predios corporativos, áreas turísticas (de Mattos, 2006), junto a algunos elementos mencionados en el texto.

Se esperaba que el crecimiento económico y urbano regional fuese una realidad en expansión, principalmente en las regiones subcentrales y de producción para el centro regional. Sin embargo, hay una reproducción del modelo de acumulación en la región central, pues la concentración es aún mayor (círculo vicioso) por una preponderancia de las grandes ciudades en el contexto de la reestructuración económica por la asociación de la presencia empresarial con la internacionalización de la economía. Esa realidad reforzaría la importancia de la discusión del reescalonamiento (BRENNER, 2013), pues las ciudades centrales concentran el poder político administrativo de orden nacional, la circulación financiera y las oficinas de algunas multinacionales, que tienen presencia directa en las ciudades medias y capitales de las regiones subcentrales de producción.

Esto se hace evidente en cuanto Villavicencio es la ciudad media más cercana de Bogotá, quien ejerce una fuerza de atracción importante, en términos de absorber los recursos regionales, pero también de expansión económica, a través de la implantación de infraestructura (principalmente la doble calzada) y de su proyecto desarrollista. Con la planeación de la RAPE, pareciera que el destino de Villavicencio

fuera el de integrarse al área metropolitana de Bogotá, aspecto que genera rechazo entre algunos sectores (Se evidencia en buena parte de las entrevistas el disgusto por la dependencia de Bogotá, en palabras de tres personas entrevistadas, por ser “el patio trasero de Bogotá)

Resumimos entonces, los elementos que nos permiten hablar de continuidades, discontinuidades y rupturas:

La continuidad en la influencia del narcotráfico y la violencia asociada a la presencia de grupos armados ilegales y al desplazamiento forzado.

La discontinuidad en términos de la introducción y fortalecimiento de las actividades económicas extractivas, que priman en la región como en la nación con gran fuerza desde inicios del siglo XXI. También el modelo de descentralización político administrativa en marcha desde la década de 1990, que en realidad no ha sido completo. A pesar de los esfuerzos por descentralizar el poder, en el caso colombiano, la descentralización político administrativa es relativa pues, por ejemplo, la revisión y la autorización para la inversión es función del Departamento Nacional de Planeación (DNP) y del Ministerio de Hacienda, órganos del nivel nacional que toman decisiones sobre los recursos generados y para la inversión en los niveles local y regional.

Y, por último, la ruptura del patrón netamente agrícola, la presencia de nuevos habitantes y el fenómeno de segunda residencia que prima en la región, principalmente en las primeras ciudades de la red urbana regional.

7 CONCLUSIONES

A lo largo de este texto realizamos un esfuerzo descriptivo y analítico de las transformaciones en la urbanización y en la constitución de la red urbana regional en torno a Villavicencio. Fueron expuestos los principales puntos de debate sobre el extractivismo, sus cambios y adaptaciones en un contexto de modelo neoliberal. Expusimos como el modelo extractivista y la reprimarización de las economías avanzan en una región de frontera interna, de avance e integración intensiva al modelo capitalista, centrando nuestra atención en el caso de la extracción de hidrocarburos.

Se establecieron las relaciones entre el avance del extractivismo en la región y el proceso de urbanización, en particular, revelando como las actividades directa e indirectamente ligadas a los auges extractivos que generaron una espacialización diferenciada en la red urbano regional del Meta y de la Orinoquia.

Considerar las interacciones entre escalas geográficas fue fundamental para entender este proceso y quisimos reflejarlo en la estructura de construcción de esta tesis. Decidimos exponer las demandas del mercado de *commodities,* la urbanización en América Latina y en Colombia, como la nación se inserta en el contexto de una economía de libre mercado y el papel del Estado en la instauración del modelo neoliberal. Descendimos a la Orinoquia para entender su proceso histórico de articulación al modelo capitalista y a las nuevas demandas económicas neoliberales. Describimos el surgimiento de las ciudades, en particular la ciudad de Villavicencio, y de la red urbana en el Departamento del Meta y la región de la Orinoquia. Fuimos de lo global a lo nacional, a la escala regional, a la ciudad y después a la constitución de la red urbana regional.

El texto se estructuró en seis capítulos, intentando ir de lo general a lo particular. En el primer capítulo pusimos en contexto el proceso de urbanización en América Latina, exponiendo algunas de sus generalidades y particularidades. Se expuso de forma resumida el proceso de urbanización en Colombia con especial énfasis en los eventos económicos, políticos y sociales del siglo XX que determinaron la organización del espacio urbano en el país.

Optamos por realizar una discusión sobre las diferencias o semejanzas entre los conceptos de sistema urbano y red urbana, sustentado en una revisión de

literatura, con el fin de dar sustento a la elección del estudio de la red urbana, diferenciada por ser una forma espacial en que se realizan las funciones urbanas, como reflexión y condición de la división territorial del trabajo. El estudio de la red urbana permitió establecer un entendimiento de la relación con la región pues, además de sustentarse en la posición relativa de las ciudades en la región, reveló de manera más certeza las relaciones campo – ciudad, cambiantes y complejas, así como algunas relaciones y tensiones entre los diferentes agentes y actores que interactúan en la producción del espacio. Así, se argumentó la adopción del concepto de red urbano regional, que denota una dinámica singular con características sociales, económicas, territoriales e identitarios propias, las relaciones diferenciales entre ciudades al interior de la red, como de esta con otras regiones.

En el segundo capítulo “Modelo extractivista y (re) primarización de la economía, se dividió en dos partes. En la primera explicamos los elementos constitutivos del extractivismo clásico y de las nuevas formas de extractivismo, en especial del “Consenso de *commodities”*, que profundiza la integración de América Latina en un desarrollo geográficamente desigual. Citamos algunos ejemplos de la relación extractivismo – urbanización en América Latina y en Colombia.

Sobre el concepto de (neo) extractivismo, dejamos la partícula neo en paréntesis, para resaltar que se mantienen elementos similares del extractivismo clásico, en un contexto diferenciado, como es el establecimiento de un mercado mundial de commodities, la corporativización del mismo. Entendemos que es una nueva fase en la cual la primarización de la economía vuelve a tomar fuerza bajo un discurso legitimador en el contexto de la división internacional del trabajo y, sobre todo, de la competitividad. En este contexto podemos hablar de una reestructuración del modelo extractivista y de las regiones en las que se fortalece, pues integra prácticas económicas y políticas que permean el orden institucional a través, ya no de la extracción sin normatividad, sino del moldeamiento de la misma a favor de los agentes extractivos. Así expusimos algunos casos en América Latina y bajo la pregunta ¿Por qué es importante el extractivismo en la región? Se hizo una lectura del comportamiento de las cuentas por actividades económicas en la escala nacional, regional y departamental, evidenciando la alta participación de las actividades extractivas a partir de una reingeniería política y normativa del sector y la imposición de un modelo de reprimarización de la economía que se plantea general para la nación y se espacializa en la región.

En el tercer capítulo “Integración de la Orinoquia a la dinámica del capital”, indagamos sobre las formas de espacialización de las actividades económicas valiéndonos de la periodización como un ejercicio que permitió la identificación de tiempos históricos diferenciados que ayudo a entender una totalidad social espacialmente desigual. Dos conceptos fueron fundamentales: formación socioespacial y proceso. Se puso especial énfasis en el final del siglo XX y los primero años del siglo XXI, revelando las características de la especialización de primarización de la economía en la región con dos modelos: la expansión del agronegocio y la intensificación de la extracción de hidrocarburos.

Para el análisis se tomaron en cuenta algunas preguntas de la geografía de la energía, en especial de la triada producción – consumo – transporte. Los dos primeros fueron explicados para entender el posicionamiento de Colombia en el mercado energético mundial y latinoamericano, resaltando que, aunque no es el primer productor, sí tiene un fuerte enfoque exportador. Éste enfoque se soporta en la creciente extracción de hidrocarburos en la Orinoquia, de la cual se evalúan sus cambios y permanencias, en términos de producción y de generación de regalías, como “motor de desarrollo” y de disputa tanto por el acceso de diferentes actores en la escala local y regional, como por la distribución de las mismas que confirma la tendencia a la concentración de recursos en el sistema central y la centralización política y económica en detrimento de los intentos de descentralización político administrativa.

Se revelan los efectos territoriales del manejo de las regalías en el crecimiento desigual entre regiones y departamentos, la alta dependencia de los recursos de regalías y las consecuencias por la fluctuación de los precios y de la producción en la región. A pesar del esfuerzo redistributivo y el ánimo de invertir en sectores alternativos y generadores de desarrollo, sigue siendo fuerte la recepción de recursos entre entes territoriales productores y sigue siendo alta la inversión en sectores de servicios básicos.

En el capítulo cuatro “Elementos estructuradores del proceso de urbanización de Villavicencio de las ciudades de la Red urbana del Meta”, se estableció un análisis temporal del proceso de urbanización con especial énfasis en Villavicencio. Se identificaron los principales ejes inductores de urbanización en la región, a partir del registro de los principales eventos que generaron rupturas, frenadas y cambios relevantes en el proceso de poblamiento y urbanización.

Se identificaron los principales comportamientos demográficos en la región en los que se resalta la influencia del desplazamiento forzado, el conflicto armado y las oleadas poblacionales asociadas a los auges económicos (narcotráfico, actividad petrolera, principalmente). Se observó una tendencia creciente a la urbanización de la población, a la continua concentración en las ciudades de piedemonte, en particular en Villavicencio. La primacía urbana es un comportamiento que se repite en la escala regional y departamental. Se corrobora el predominio de Villavicencio en la jerarquía urbana regional en el periodo 1985-2014 seguida de Yopal y Casanare, capitales departamentales de los departamentos petroleros.

Los ejes inductores de la urbanización como el comportamiento demográfico tienen su representación en los cambios en la forma y la estructura urbana de Villavicencio. Se resalta la estrategia de dispersión de la ciudad a través de la urbanización informal para incidir en la valoración de los intersticios. El último periodo, se ha distinguido por el aceleramiento de los cambios en la forma, contenido y agentes, principalmente porque se conjugan varios de estos ejes inductores de la urbanización, dejando ver una complejidad mayor en el proceso de urbanización.

Con el fin de ahondar en esa complejidad, caracterizamos los principales ejes interurbanos que conectan con la ciudad de Villavicencio. Se denotan las especializaciones económicas e influencia de los inductores de la urbanización en los intersticios urbano –rurales. Además de su función de conexión, los ejes viales se convierten ya no en puntos sino en “ejes luminosos” para las actividades extractivas y el avance del capital, como es la concentración de servicios complementarios a la actividad petrolera en el corredor Villavicencio – Acacías y el anillo vial, y el crecimiento de la construcción y de servicios la construcción en el eje Villavicencio – Restrepo.

En el capítulo cinco “Red urbana, interescalaridad y región” se representaron las principales relaciones, interacciones y flujos de bienes, personas y servicios que le dan sentido a la red urbana, poniendo en evidencia, frecuencias, conexión entre nodos (ciudades y regiones) y densidades de flujo.

Escogimos los servicios de salud y atención de pacientes, el mercado de alimentos perecederos, el transporte terrestre y aéreo y el transporte de carga por carretera. Se evidenciaron: el origen cada vez más diferenciado y distante de los pacientes atendidos en los dos principales hospitales de la región y el papel de Villavicencio como mediador en la distribución de alimentos para la región y de Bogotá

para la Nación. En cuanto al transporte terrestre la mayor densidad de flujo vehicular se presenta en la conexión con la capital del país, mientras que el transporte aéreo es más representativo en el establecimiento de flujos con el resto de la Orinoquia y de la Amazonia.

Los flujos de transporte de carga muestran las mayores transformaciones en el último periodo. En primer lugar, el aumento de los vehículos de transporte pesado en la región y concentrados en los nuevos nodos dentro de la ciudad y los ejes interurbanos, principalmente asociados a la explotación petrolera, tienen reflejo en una mayor densidad de los flujos por el aumento de número de viajes y toneladas transportadas con origen en el Departamento, y el aumento de destinos en la nación y fuera de ella. Se revelan nuevas relaciones con otras regiones y la ruptura de la estricta jerarquía urbana de Bogotá. La creciente importancia del transporte de las *commodities* es responsable por esta ruptura del orden, dada el establecimiento de una infraestructura de diferente tipo para el transporte de hidrocarburos. Así, completamos el análisis de la triada energética producción – consumo - transporte.

A partir del análisis de los flujos como del proceso de urbanización se relataron las principales permanencias y cambios en la red urbana regional, principalmente sus contradicciones con las formas de jerarquización establecidas por los entes administrativos (DANE, DNP, Gobernación del Meta) y sus desdoblamientos en las diferentes formas y figuras de regionalización.

El último capítulo, recoge los principales elementos de las dinámicas de las nuevas formas económicas y de espacialización del capitalismo, poniendo de relieve los papeles de los agentes que establecen influencia o dominio en el territorio. Se trazó el comportamiento espacial de la producción de *commodities* en el área de estudio así como las relaciones entre agentes presentes en la región. Se resalta la presencia de grupos corporativos que jalonan la producción de *commodities* y tienen un papel determinantes en las decisiones territoriales, así como los choques y las alianzas entre agentes para establecer dominio sobre los recursos económicos y el territorio.

Por último, se cuestiona si hay unas condiciones para referirse o no una reestructuración de la red urbano regional de piedemonte llanero. En primer lugar, se consideran las particularidades de la relación extractivismo – urbanización, y como estas rebaten en las relaciones en el espacio intra e interurbano de la red. La modificación de los flujos, la respuesta a las demandas de dichas actividades

económicas, los efectos de concentración territorial y aumento de las desigualdades regionales son reflejo de cambios profundos en la red.

La reprimarización de la economía como proyecto de desarrollo nacional y regional, generó una reingeniería de las normas para favorecer el ingreso y posicionamiento de agentes externos en la región, esto junto al papel del Estado como regulador poco eficiente, han puesto en entredicho la autonomía territorial de los actores locales y regionales. Estas condiciones generaron un aceleramiento en las transformaciones socioespaciales asociadas a la red urbana, pues se superponen varios de los elementos que inducen cambios en el proceso de urbanización, así como los cambios y adaptaciones de los usos a las nuevas necesidades.

De ser una red urbana débilmente articulada, con pequeñas ciudades donde se acumulaban excedentes y se intercambiaban bienes agropecuarios, se pasó en pocas décadas a soportar un rápido crecimiento poblacional, del cual no terminan de dar cuenta los censos, y de recursos provenientes del narcotráfico, la explotación petrolera y de los nuevos equipamentos de comercio. Pequeños centros urbanos se fortalecen al calor de estos “auges” como es el caso de La Balsa y Pachaquiaro (Puerto López) convertidos en “barrios” al servicio del transporte de crudo y de los trabajadores cercanos a las instalaciones petrolera de Ecopetrol en La Libertad. Otros se debilitan, como es el caso de San Martín, que de ser la ciudad más antigua, centro arrocero del Ariari, pasó a ser una ciudad estancada por la acción del paramilitarismo y por “no tener petróleo” como otros municipios. En algunos casos pareciera que los cambios en los ejes intermunicipales y en las áreas de expansión de las ciudades son más evidentes que en sus áreas consolidadas, como se mostró en los casos de Restrepo y Puerto López.

Si bien persiste la primacía de la capital del Meta y la fuerza polarizadora de Bogotá sobre la región, también se observa el establecimiento de nuevas relaciones entre nodos y regiones. Esto significa nuevos destinos que no se restringen a relaciones topológicas de vecindad (departamentos de la Orinoquia y Bogotá). La mayor velocidad con que se percibe el aumento de destinos y las diferentes escalas que se entrelazan responden a un mayor nivel de articulación al mercado global sin tener que pasar por todas las escalas que intermedian ni por todas las vecindades. Sin duda los flujos son cambiantes y muestran un papel diferencial de ciertos nodos, ciudades que se hacen más o menos densos y con un mayor o menor nivel de conexión en la red.

Cuadro 18- Cambios y permanencias en relación a la urbanización y el extractivismo

Variables	CIUDAD	RED URBANA	FIJOS Y FLUJOS
CAMBIOS	• Nuevos equipamientos en la ciudad. • Incremento del comercio y del consumo. • Áreas y ejes "peri industriales" en función de actividades extractivas (playas, hoteles) • Importancia de implantación de elementos técnicos para mejorar la conexión vial, en particular con el centro del país.	• Mayor número de agencias e instituciones financieras. • Mayor alcance de las relaciones. • Las interacciones espaciales sobrepasan el nivel de la metrópoli y de los centros subregionales predominantes. • Rápido crecimiento poblacional en contraste con las dificultades de planeamiento regional. • Aumento en la densidad de los "nodos" asociados a la producción de *commodities* . • Tendencia al incremento de interacciones espaciales en el corredor piedemonte - altillanura.	• Nuevas lógicas espaciales del extractivismo: Playas como nodos y ejes intermunicipales para la espacialización de flujos. • Fluidez territorial: Ampliación del alcance de los flujos sin pasar por todas las escalas. • Aceleramiento en los ritmos de poblamiento y de urbanización.
PERMANENCIAS	• Influencia del narcotráfico y de actores armados ilegales en el proceso de urbanización. • Infraestructura arrocera y ganadera que se amolda a las nuevas necesidades de la demanda global de *commodities* .	• Primacía de Villavicencio y fortalecimiento de su preminencia en la red urbana regional de piedemonte y la Orinoquia. • Fuerza gravitacional de Bogotá vs Región surtidora de servicios ambientales	• Fuerza centrífuga (turismo y compra de segunda vivienda) y centrípeta (servicios ambientales y alimenticios) en relación con Bogotá. • La distancia entre Bogotá y Villavicencio continua siendo relativa en términos de los costos y dificultades del transcurso, a pesar de las inversiones económicas y técnicas en la misma.
AGENTES	• Presencia de constructoras de orden nacional en con grandes proyectos. Compradores del centro del país. • Empresas petroleras interviniendo en la política urbana por medio de prácticas de Responsabilidad Social. • Corporaciones y agentes financieros permeando la construcción de diferente tipo. • Población desplazada y población que migra como mano de obra. • "Políticos de negocios" al mando de ciudades y del departamento. Actuación en asocio con grupos armados ilegales	• Grupos corporativos multinacionales permean creación de infraestructuras. • Influencia de "políticos de negocios" en las finanzas regionales. • Presencia y dominio de grupos armados ilegales	• Ecopetrol y oleoductos. • Empresas petroleras y contratistas. • Empresas de transporte (en especial de crudo) • Grupos corporativos y empresas agroindustriales que atraen mano de obra de otras regiones.

Elaboró: Yolima Devia Acosta, 2018

También sus límites se hacen relativos, en ocasiones superan las delimitaciones político administrativas y no responden a la jerarquía formal de las ciudades, a su tamaño demográfico, o a sus funciones. La visión de los flujos nos permite un entendimiento más fiel a la realidad espacio temporal de la red urbana, que cada vez amplía su espectro a regiones más distantes sin tener que pasar por la centralidad de Bogotá. Entendiendo, por ejemplo, que la cercanía y atracción de Bogotá no implica la rapidez en el flujo ni en el recorrido hacia Villavicencio y la Orinoquia, aunque signifique un gran esfuerzo técnico por mantener las condiciones de infraestructura para comunicar a las dos ciudades. Esa desobediencia a la jerarquía de Bogotá, como la búsqueda de mejores condiciones de infraestructura responde en el último periodo a la demanda de extracción de *commodities* de la región, como de los flujos económicos que genera en la región, y de personas que llegan en busca de trabajo o que empiezan a experimentar el fenómeno de los movimientos pendulares en la región. Se muestra entonces, una mayor fluidez del territorio, entendida como una mayor conectividad e intensidad de relaciones intra regionales y entre regiones, así como de interacción entre agentes con peso en las decisiones que comprometen y transforman la región.

Sin duda, la espacialización del capital y la influencia de la producción de *commodities* aceleró el ritmo de los cambios en el espacio intraurbano como en el interurbano, generó una ruptura con el modelo agropecuario y estableció unas condiciones favorables a la diversificación de actividades e inversiones que permiten extraer un mayor beneficio de la región, por ejemplo, a través de la construcción de infraestructura, de la construcción de vivienda, o de la actividad financiera.

Confirmamos entonces, la hipótesis de que el nuevo auge extractivista y sus efectos se extienden al espacio intraurbano y a la red urbana a través de las interacciones espaciales, por medio de flujos económicos, la aceleración y densificación de flujos de bienes, personas y servicios. Se le suman como elementos transformadores las nuevas formas de consumo y la disposición de más recursos para inversión en infraestructura que se usan de forma concentrada y desigual sobre el territorio y cuyo uso refleja formas de poder de agentes y actores sobre el territorio.

El panorama actual

Insistimos en hablar de un área de frontera, un área en la que se experimenta de forma particular las nuevas formas de extractivismo, para lo cual se han generado

unas condiciones normativas, con el fin de favorecer la entrada de nuevos agentes en áreas antes desintegradas de la acción del Estado. Referimos entonces la apertura de la frontera agrícola pero también una frontera de gobernabilidad del Estado. Esto se refleja en el replanteamiento de normas para la apertura de áreas de extracción, a territorios ambientalmente sensibles, con presencia de población campesina e indígena, son múltiples contradicciones jurídicas que afectan a la población y al medio ambiente.

Recientemente, se ha aprobado el documento CONPES 3917 de 07 de febrero de 2018, en el cual se delimitan las áreas para la constitución de Zonas de Interés de Desarrollo Rural, Económico y Social – ZIDRES. La región de la Orinoquia tiene el mayor porcentaje de "aporte" de tierras en esta figura, comenzando por Vichada con 2.483.806 has (34,1%) y luego el departamento del Meta 2.391.192 has (32,9%), seguido de Córdoba y Magdalena (región Caribe, Cuenca baja del rio Magdalena) y de Casanare y Arauca. En total los departamentos de la Orinoquia tendrían 76,3% de las áreas destinadas a las Zidres, una porción altamente significativa en términos de su impacto a corto y mediano plazo. Si bien parte de las áreas delimitadas coinciden con actuales áreas de expansión de monocultivo de palma, caña y soja, lo que se garantiza es su expansión con seguridad jurídica para los empresarios. Significa alguna demanda de mano de obra a mediano plazo, quizás no tan significativa como la inversión en infraestructura, demanda de tecnología, bienes y servicios para la agroindustria en áreas antes no integradas a estas formas de producción.

Vale la pena considerar que en la delimitación de estas áreas con baja densidad poblacional se hace una desagregación veredal y se indican áreas con menos de 10 habs por km2. Así, se incluyen municipios enteros que cuentan con una mayor densidad en sus áreas urbanas, por demás que la escala de análisis cartográfico es 1: 100.000 y no 1:25.000, como se recomienda en casos de análisis a escala departamental o incluso mayor para una escala como la veredal. El ejercicio de generalización cartográfica es nefasto e incluye áreas que parecerían despobladas sin estarlo.

Simultáneamente, Ecopetrol divulgó en los últimos días el incremento hasta en 7,1 años de las reservas probadas en hidrocarburos para la Nación (1.639 millones de barriles de crudo). El 95% de estas reservas le corresponde a Ecopetrol y su incremento depende del programa de factor de recobro en los campos Chichimene, Castilla, Casabe y Tibú. El aumento en las reservas también se asocia a una mejora

en el precio del barril de petróleo que pasó de US$44,49 en 2016 a US$54, en 2017. (REVISTA DINERO, 2018).

Los tres primeros campos se encuentran en el Departamento del Meta, esto significa la intensificación de las labores extractivas en la región, así como su expansión en procura de más reservas. Significa también la demanda de bienes, servicios y atracción de mano de obra cualificada (en el caso de la agricultura industrial), en nuevas áreas, cada vez más al oriente de la Orinoquia, que no cuentan con infraestructura, con cubrimiento de servicios básicos ni suficiente atención del Estado. Los efectos perversos del extractivismo siguen repitiéndose ante los ojos de las instituciones que ya conocen de estos procesos y no actúan para frenarlos o por lo menos para generar las condiciones de mitigación de los impactos.

Colombia sigue dependiendo del consumo de hidrocarburos, al no estar implementando de forma eficiente una transición a energías limpias, ni modificaciones técnicas más allá de la baja mezcla de biodiesel en la gasolina, que impulsó el crecimiento del monocultivo de palma de aceite y de caña. También continúa la dependencia económica de las regalías petroleras para el cubrimiento de las necesidades financieras y de infraestructura en las regiones.

Por parte del avance de la agroindustria, las disputas por la tierra están a la orden del día, solo que con mayor seguridad jurídica para los empresarios que esperaban la autorización de las ZIDRES para afianzar su expansión. Seguirán quedando en evidencia los efectos colaterales de carácter social y ambiental, así como el crecimiento de asentamientos cerca a las áreas de cultivos, tal como ha sucedido con Los Mangos, Palmeras y otros pequeños centros urbanos que han crecido alojando a los trabajadores de la palma, como de los asentamientos que crecen a la sombra del petróleo.

El modelo de producción sobre la altillanura y la explotación petrolera van en la punta de la apertura de nuevas áreas de explotación y de extracción de riqueza. Detrás de ellas el flujo de capitales y de consumo que, con la misma lógica extractiva, se implanta en las ciudades. El auge inmobiliario, la multiplicación de los centros comerciales, de la vivienda campestre y el fenómeno de segunda vivienda son ejemplos de una nueva forma de extractivismo: la extracción del suelo urbano.

Concordamos en la observación de Arboleda (2016) al respecto: La implantación paisajes construidos que favorecen la explotación de bienes primarios se convierten centralidad (más que espacial) de las relaciones entre individuos y

comunidades que suelen fomentar la marginalización y desposesión. Estos paisajes, además, no necesariamente respetan la estabilidad ambiental y social de comunidades.

En este sentido, valdría ampliar papel de centralidad de estos paisajes construidos más allá del área o del nodo. Hay también paisajes construidos y “destruidos” que se convierten en centralidad aun en los ejes interurbanos, que concentran otras actividades, como fue el ejemplo de las “playas” para estacionamiento de vehículos pesados que atraen otros servicios complementarios, convirtiéndose en centros de servicios no formales (lavado de carros, servicios mecánicos, prostitución), e incluso de asentamiento de familias en condiciones de vulnerabilidad.

8 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACNUR. **Tendencias globales: Desplazamiento forzado en 2014.** Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los RefugiadosCNUR. Geneva, p. 56. 2015.

ACOSTA, A. Reqalías y reqiones: ¿en qué estamos?. **La silla vacia**, 2015. Disponible en: <https://www.razonpublica.com/index.php/econom%C3%ADa-y-sociedad/9011-regal%C3%ADas-y-regiones-%C2%BFen-qu%C3%A9-estamos.html>. Acceso en: 01 Marzo 2016.

ASOCIACIÒN COLOMBIANA DEL PETRÓLEO ACP - VICEPRESIDENCIA DE ASUNTOS ECONÓMICOS. **Informe económico N. 10 Impacto del cambio del sistema de regalías en las regiones petroleras.**. ACP, Asociación Colombiana del Petróleo -. Bogotá, p. 6. 2014.

AGENCIA NACIONAL DE HIDROCARBUROS. **Mapa de tierras**. ANH. Bogotá. 2016.

AGUILAR, O.; GALEANO, C.; PÉREZ, L. Petróleo y Desarrollo. In: FAJARDO, D.; URBINA, F. **Colombia Orinoco**. Bogotá: Fondo FEN, 1998. Cap. 11.

AHUMADA ROJAS, O. Rubiales, el caso de éxito que acaba de cambiar de manos. **Eltiempo.com**, 2016. Acceso en: 11 Julio 2016.

ALCALDÍA DE VILLAVICENCIO. **Caracterización Territorial Del Municipio De Villavicencio (Elementos del diagnóstico)**. Departamento Administrativo de Planeación. Villavicencio. 2013.

ALCALDÍA DE VILLAVICENCIO. **Documento técnico de soporte Plan de Ordenamiento Territorial Municipio de Villavicencio. Componente general**. Secretaría de Planeación Municipal, Alcaldía de Villavicencio. Villavicencio, p. 356. 2015.

ALESSANDRI CARLOS, A. F. **O Espaço urbano:** novos escritos sobre a cidade. Sao Paulo: Edição Eletrônica/ LABUR, 2007.

AMARILO. La puerta abierta del Meta. Villavicencio. **Amarilo**, Bogotá, n. 20, Septiembre 2012. ISSN 1794-8398.

AMAYA GARCÍA, C. Regalías en hidrocarburos un derecho de los metenses. **Congreso Visible**, 22 Septiembre 2010. Disponible en: <www.congresovisible.org/agora/post/regalias-en-hidrocarburos-un-derecho-de-los-metenses/274/>. Acceso en: 02 Enero 2015.

AMORIM FILHO, O. B. A morfologia das cidades médias. In: AMORIM FILHO, O. B.; DE SENA FILHO, N. **A morfologia das cidades médias**. Primera. ed. Goiânia: Editoria Vieira, 2005.

ANH. Indicadores de gestión y estadísticas de la industria. **Agencia Nacional de Hidrocarburos**, 2012. Disponivel en: <http://www.anh.gov.co/ANH-en-Datos/Cifras%20y%20Estadsticas/Forms/AllItems.aspx>. Acceso en: 10 Agosto 2017.

ANH. Mapa de tierras, 2015. **Agencia Nacional de Hidrocarburos**, 2015. Disponible en: <http://www.anh.gov.co/Asignacion-de-areas/Paginas/Mapa-de-tierras.aspx>. Acceso en: Noviembre 2016.

APRILE-GNISET, J. **La ciudad colombiana siglos XIX y XX**. Bogotá: Banco Popular, 1992.

ARBOLEDA, M. Spaces of Extraction, Metropolitan Explosions: Planetary urbanization and the Commodity Boom in Latin America. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 40, n. 1, p. 96-112, January 2016. ISSN 0309-1317.

BANCO DE LA REPÚBLICA. Informe de Coyuntura Económica Regional - ICER, Departamento del Meta. **Informe de Coyuntura Económica Regional**, Villavicencio, 2008. 131.

BAQUERO NARIÑO, A. **Hacia el equilibrio Regional**. Primer Foro de Integración Regional de Bogotá y los Llanos. Bogotá: Oriente Asociados , Asociación Cravo Norte. 1988.

_____. **El caso llanero:** Villavicencio. Aproximación al modelo de crecimiento sin desarrollo. Villavicencio: Editorial Siglo XX, 1990.

BARRAGÁN, E. Territorios Nacionales: Imagenes, representaciones o ideas. **Historik. Revista virtual de investigación en Historia, Artes y Humanidades**, Bogotá, v. 4, n. 11, Octubre - enero 2014. ISSN 2027-7652. Disponible en: <http://www.revistahistorik.com/vesti11.html>. Acceso en: 30 Junio 2015.

BENJUMEA YEPES, H. **Aproximación a la historia empresarial del Meta 1960 - 2005**. Primera. ed. Villavicencio: Electrificadora del Meta S.A. E.S.P y Fondo Mixto de Promoción de Cultura y las Artes del Meta, S.A.

BENKO, G.; LIPIETZ, A. El nuevo delate regional. In: BENKO, G.; LIPIETZ, A. **Las regiones que ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica.** Valencia: Edicions Alfons El Magnànim. , 1994. p. 19-36.

BERRY, B. Cities as system within systems of cities. **Papers and Proceedings of the Regional Science Association**, n. 13, p. 147-163, 1964. ISSN 0486-2902.

BONILLA GONZÁLEZ, R. Apertura y reprimarización de la economía colombiana. Un paraíso de corto plazo. **Nueva Sociedad** , n. 231, Enero-febrero 2011. ISSN 0251-3552.

BORJA, M. **Estado sociedad y ordenamiento territorial en Colombia**. Bogotá: IEPRI UN – CEREC, 2000.

BOTERO OSPINA, M. E. et al. **Regalías y desequilibrios territoriales en Colombia: una brecha que no se cierra**. Editorial Universidad del Rosario, Facultad de Ciencia Política Gobierno y de Relaciones Internacionales, Centro de Estudios Políticos e Internacionales. Bogotá, p. 60. 2015. (1692-8113).

BOURNE, L. **Urban Systems:** Strategies for regulation. A comparison of policies in Britain, Sweden, Australia and Canada. Primera. ed. Oxford: Oxford University Press, 1975.

_____. Polarities of Structure and Change in Urban Systems: A Canadian Example. **Geojournal**, n. 43, p. 339-349, Diciembre 1997. ISSN 1572-9893.

_____ Whither Urban Systems? A Commentary on Research Needs and the Marketing of Ideas. **Canadian Journal or Regional Science** , Toronto, v. XXI, n. 3, p. 335-339, 1998. ISSN 0705-4580.

BP. BP Statistical Review of World Energy. **www.bp.com**, 2017. Disponible en: <https://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/statistical-review-of-world-energy/downloads.html>. Acesso en: 13 Febrero 2018.

BRAUDEL, F. **Escritos sobre a história**. Sao Paulo: Editora Perspetiva S.A., 1978.

BUSTOS RODRÍGUEZ, C.; CASTRO BERNAL, J. J.; IBÁÑEZ ALMEIDA, C. **Estudio de prefactibilidad para un parque industrial en la ciudad de Villavicencio.** Bogotá: Facultad de Ciencias Económicas. universidad Nacional de Colombia., 1986.

CÁMARA COLOMBIANA DE LA CONSTRUCCIÓN - CAMACOL. Colombia Construcción en cifras. **Cámara Colombiana de la Construcción - Camacol**, 2014. Disponible en: <https://camacol.co/informacion-economica/construccion-en-cifras>. Acceso en: 10 Diciembre 2015.

CANCINO CADENA, A. La dudosa fortuna minera de Suramérica: los países andinos, Colombia, Chile y Perú. In: CATALINA TORO PÉREZ, J. F. M. S. C. D. T. R. A.

Minería, territorio y conflicto en Colombia. Primera. ed. Bogotá. : [s.n.], 2012. Cap. 2, p. 59-78.

CANCINO CADENA, A. La dudosa fortuna minera de Suramérica: los países andinos, Colombia, Chile y Perú. In: CATALINA TORO PÉREZ, J. F. M. S. C. D. T. R. A. **Minería, territorio y conflicto en Colombia**. Primera. ed. Bogotá.: Universidad Nacional de Colombia Facultad de Derecho, Ciencias políticas y sociales. Instituto Unidad de Investigaciones Jurídico – Sociales Gerardo Molina (UNIJUS), 2012. Cap. 2, p. 59-78.

CANDELO, R. et al. Las regalías en Colombia y su impacto en el ámbito subnacional. **Desafíos, Vol. 22 No. 1, Universidad del Rosario**, p. 143-203, 2010.

CAPEL, H. **La Morfología de las Ciudades I. Sociedad, cultura y paisaje urbano**. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2002.

_____ Una mirada histórica sobre los estudios de redes de ciudades y sistemas urbanos. **Geotrópico**, Bogotá, v. 1, n. 1, p. 30-65, 2003. ISSN 1692-0791.

CASTELLO BRANCO, M. L. Cidades médias no Brasil. In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E.; SOBARZO, O. **Cidade médias:** produção do espaço urbano e regional. Primera. ed. Sâo Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 245-278.

CATELAN, M. J. **Heterarquia Urbana:** interações espaciais interescalares e cidades. Presidente Prudente: Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista , v. Tese (Doutorado em Geografia), 2012.

CICR, PMA. **Una mirada a la población desplazada en ocho ciudades de Colombia: respuesta institucional local, condiciones de vida y recomendaciones para su atención. Resumen ejecutivo de la Ciudad de Villavicencio**. Comité Internacional de la Cruz Roja, Programa Mundial de Alimentos. Bogotá, p. 52. 2007.

CODHES. **Número de personas desplazadas a nivel nacional y año de llegada**. Consultoría para los Derechos Humanos y el Desplazamiento - CODHES. Bogotá. 2015.

COFFEY, W. Urban Systems Research: An Overview. **Canadian Journal or Regional Science**, Toronto, v. XXI, n. 3, p. 327-334, 1998. ISSN 0705-4580.

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE - CEPAL. Base de datos CEPAL STADT. **CEPAL**, 2005. Disponible en: <https://www.cepal.org/celade/migracion/migracion_interna/default-ciudades.html >. Acceso en: 10 Enero 2018.

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE - CEPAL.; CENTRO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS (HÁBITAT). **El espacio regional. Hacia la consolidación de los asentamientos humanos en América Latina y el Caribe**. [S.l.]. 2001.

CONSORCIO GSM. **Informe final. CONTRATO 329 - 2012. Componente Transporte de Carga por Carretera**. Ministerio de Transporte. Bogotá, p. 23. 2014.

CORONELL, D. Todo en un solo lugar. **Revista Semana**, Bogotá, 25 Enero 2014. http://www.semana.com/Imprimir.aspx?idItem=371904. Aceso en: 6 Mayo 2016

CORPES ORINOQUIA. **La dimensión urbana del desarrollo de la Orinoquia: resumen ejecutivo 1990-2003**. Consejo Regional de Planificación Económica y Social de la Orinoquia. s.c., p. 28. s.f.

CORPORACIÓN NUEVO ARCO IRIS. **Monografía Político Electoral Departamento del Meta 1997 a 2007**. Misión de Observación Electoral - MOE. Bogotá, p. 71. s.f.

CUERVO, L. M. **Cambio económico y primacía urbana en América Latina**. Primera. ed. Bogotá: Centro Interdisciplinario de Estudios Regionales, v. 8, 1994.

CUERVO, L. M.; GONZÁLEZ, L. J. **Industria y ciudades en la era de la mundialización (1980-1991)**. Primera. ed. Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1997.

CZERNY, M. Sistema de ciudades en Colombia. **Colombia, sus gentes y regiones.**, Bogotá, n. 4, p. 48-63, Diciembre 1986. ISSN 0120-6907.
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA - DANE. **Censo 1973**. Bogotá. 1973.
_____ **XIV Censo Nacional de Población y III de Vivienda. Departamento del Meta**. Bogotá: DANE, 1973.
_____. **Atlas Colombia estadístico**. Primera. ed. Bogotá: Imprenta Nacional, v. I, 2012.
_____. Estadísticas de Edificación Licencias de Construcción ELIC. **DANE**, 2015. Disponible en: <www.dane.gov.co>. Aceso en: 6 Mayo 2016.
_____. **Cuentas Nacionales Departamentales de Colombia**, 2016. Disponible en: <www.dane.gov.co>. Aceso en: 02 Julio 2017.
_____. **www.dane.gov.co**, 2016. Disponible en: <http://www.dane.gov.co>. Acceso en: 13 Septiembre 2016.
_____. **Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales**, 2016. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-departamentales>. Acceso en: 29 Abril 2016.
DE MATTOS, C. Crecimiento y concentración espacial en America Latina: Algunas consecuencias. **Revista Eure**, Santiago de Chile, v. 6, p. 9-21, 1979.
_____. Ciudades intermedias y desconcentración territorial. Propósitos, alcances y viabilidad. **Revista Eure N.32**, 1984.
_____. Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas. In: GERAIGES DE LEMOS, A.; ARROYO, M.; SILVEIRA, M. L. **América Latina:** cidade, campo e turismo. São Paulo: CLACSO, 2006. p. 41-73.
_____. **Globalización y metamorfosis urbana en América Latina**. 1". ed. MUNICIPIO METROPOLITANO DE QUITO: OLACCHI, 2010.
DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN - DNP. **Caracterización del desarollo territorial departamental**. Bogotá: DNP, 2008.
_____. **Caracterización de las condiciones de desarrollo territorial de la Altillanura**. Departamento Nacional de Planeación. Bogotá, p. 36. 2011.
DESCARTES, R. **O discurso do método**. Sao Paulo: Martins Fontes, 2001.
DEVIA ACOSTA, Y. **Orito y la explotación petrolera. Un caso de colonización en el Medio Putumayo 1963-1985**. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, p. 213. 2004.
_____. **Configuración territorial, petróleo y conflicto. Los casos de Aguazul y Tauramena, 1974-205**. UPTC - IGAC. Bogotá, p. 287. 2011.
DEVIA ACOSTA, Y.; PIÑEROS LIZARAZO, R. Mapeamento do avanço territorial das economias extrativas no Departamento do Meta – Colômbia aos começos do século XXI. **Inédito**, Octubre 2015.
DIAZ JARAMILLO, D. A. **Los desplazados en Villavicencio 1997-2011. Una mirada a la política pública desde ellos.** Bogotá: Escuela Superior de Administración Pública, 2013.
DNP. **Documento CONPES 3797 Política para el desarrollo integral de la Orinoquia:** Altillanura - Fase I. Bogotá: [s.n.], 2014.
_____. **Regionalización - Plan de Inversiones 2007 - 2010**. Bogotá.
DOMÍNGUEZ, C. **Puerto Asís, Putumayo. Migración, urbanización y conflicto**. Departamento de Sociología. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá. 1969.
_____. Petróleo y reordenamiento territorial en la Orinoquia y la amazonia colombiana. In: CUBIDES, F.; DOMÍNGUEZ, C. **Desplazados y migraciones**

internas y reestructuraciones territoriales. Primera. ed. Bogotá : CES – Universidad Nacional de Colombia, 1999. Cap. 2, p. 41-56.
DOMÍNGUEZ, C.; GÓMEZ, A. **Nación y etnias. Conflictos territoriales en la Amazonía Colombiana 1750-1933.** Primera. ed. Bogotá: COAMA, 1994.
DUQUE DAZA, J. **Corrupción, Organizaciones criminales y Accountability. la apropiación de las regalías petroleras en los Llanos Orientales**. Primera. ed. Cali: Programa Editorial Universidad del Valle, 2015.
DUREAU, F. E. A. **Ciudades y sociedades en mutación. Lecturas cruzadas sobre Colombia**. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2007.
DUREAU, F.; FLÓREZ, C. **Aguaitacaminos:** las transformaciones de las ciudades de Yopal, Aguazul y Tauramena durante la explotación petrolera de Cusiana y Cupiagua. Bogotá: Ediciones Uniandes y Tercer Mundo, 2000.
DUREAU, F.; GOUËSET, V. ¿Sembrar el petróleo para producir la ciudad? Unas enseñanzas del caso de las ciudades petroleras del Casanare, Colombia. **Scripta Nova Revista electrónica de Geografía y ciencias sociales**, Barcelona, n. 95, 15 Agosto 2001. ISSN ISSN 1138-9788. Disponible en: <http://www.ub.es/geocritic/sn-95.htm>. Acceso en: 14 Mayo 2008.
EMPRESA COLOMBIANA DE PETRÓLEOS ECOPETROL. Quienes somos: Ecopetrol. **Ecopetrol**, 2017. Disponible en: <http://www.ecopetrol.com.co/wps/portal/es/ecopetrol-web/nuestra-empresa/quienes-somos/lo-que-hacemos/transporte>. Acceso en: Septiembre 2017.
EDITORA INMOBILIARIA LTDA. **La Guia Su mejor opción en finca raiz**, Bogotá, n. 52, Agosto 15 - Septiembre 15 1995.
EL ESPECTADOR. El eje Bogotá-Villavicencio. **El Espectador**, Bogotá, 29 Febrero 1988. 2A.
EL TIEMPO. En favor del Llano. **El Tiempo**, Bogotá, 29 Febrero 1988.
ELIAS, D. Agronegócio e Novas Regionalizações no Brasil. **Revista Brasilera Estudos Urbanos e Regionais. V. 13, N. 2**, p. 153-167, 2011.
ELIAS, D.; PEQUENO, R. Mossoró: O novo espaço da produção globalizada e aprofundamento das desigualdades social espaciais. In: BELTRÃO SPOSITO, M. E.; _____. **Agentes econõmicos e reestruturação urbana e regional. Psso Fundo e Mossoró**. São Paulo: Expressão Popular, 2010. p. 101-283.
_____. Reestruturação Econômica E Nova Economia Política Da Urbanização No Ceará. **Mercator, Fortaleza, v. 12, n. 28** , p. 95-112, 2013.
ESPINEL RIVEROS, N. **Otra mirada a la Historia de Villavicencio**. Primera. ed. Villavicencio: Fundación Centro de Historia de Villavicencio, v. I, 2000.
_____. Patrimonio histórico de Villavicencio. In: ESPINEL RIVEROS, N.; NÚÑEZ DE VELASCO, Á. **El centro fundacional**. Primera. ed. Villavicencio: Corporación Cultural Municipal de Villavicencio, 2008. Cap. 1-6, p. 5-142.
FAJARDO, D. Orinoquia: Colonización, frontera y estructuración territorial. In: FAJARDO, D.; URBINA, F. **Colombia Orinoco**. Primera. ed. Bogotá: Fondo Fen Colombia, 1998. Cap. Prólogo.
FALS BORDA, O. **Kaziyadu. Registro del reciente despertar territorial en Colombia**. Bogotá: Ediciones desde abajo, 2001.
_____. **Criticas a la regionalización**. Lanzamiento "Historia doble de la Costa". Bogotá: http://www.banderasnegras.8m.com/documentos/criticas.htm. 2002. Acceso en: 12 de febrero de 2015
FEDERACIÓN NACIONAL DE CULTIVADORES DE PALMA - FEDEPALMA. Mauelita inauguró planta de biodiésel en San Carlos de Guaroa. **Publicaciones Fedepalma**, Bogotá, n. 461, p. 13-14, 2010.

FUNDACIÓN SOCIAL. **Municipios y regiones de Colombia:** una mirada desde la sociedad civil. Primera. ed. Bogotá: Ediciones Antropos, 1998.
FUNDACIÒN PARA EL DESARROLLO AGROINDUSTRIAL DE LA ALTILLANURA - FUNDALLANURA. **Fundallanura**, 2015. Disponible en: <http://fundallanura.com/agroactualidad/>. Acceso en: 13 Noviembre 2015.
GARAY SALAMANCA, L. J. **Minería en Colombia. Fundamentos para superar el modelo extractivista**. Bogotá : Contraloría General de la República, 2013.
GARCÉS, E. Las ciudades del cobre. Del campamento de montaña al hotel minero como variaciones de la company town. **Revista eure**, Santiago de Chile, v. XXIX, n. 88, p. 131-148, 2003. ISSN 0717-6236.
GARCÍA GUTIERREZ, E. **La cuestión agraria en la Orinoquia colombiana**. Corpoica - Plante. Villavicencio, p. 160. 1999.
GEORGE, P. **Geografía de la energía.** Barcelona: Ediciones Alfa Omega S.A., 1952.
_____ **Diccionario de geografía**. Primera. ed. Madrid: Ediciones Akal S.A., 1970.
_____. **Geografia urbana**. São Paulo: Difel Difusão Editorial S.A., 1983.
GIDDENS, A. **La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración**. Buenos Aires : Amorrortu editores, 2006.
GOBERNACIÓN DEL META. Actualización PIB del Meta y cálculo del PIB de cuatro municipios 2008-2011. **Oficina de Sistemas de información Análisis y Estadística**, Villavicencio, 18 Noviembre 2013. 77.
_____. **Estudios básicos para la propuesta de subregionalización del Departamento del Meta**. Gobernación del Meta. Bogotá. 2013.
GODOY GUTIÉRREZ, R. D. El sistema urbano en la ordenación del territorio. Estudio de caso: Departamento del Atlántico. **Cuadernos de geografía**, Bogotá, v. XII, n. 1-2, p. 61-82, 2003. ISSN 0121-215X.
GODOY GUTIERREZ, R.; GARNICA BEROCAL, R. Guía conceptual y metodológica para desarrollar un proceso de subregionalización: El caso del departamento del Atlántico v. pags. In: _____ **Colombia 2012**. [S.l.]: Zenú, 2012. ISBN 978-958-9244-54-8.
GOTTDIENER, M. A teoría da crise e a reestruturação sócio-espacial: o caso dos Estados Unidos. In: VALLADARES, L.; PRETECEILLE, E. (. **Reestruturação urbana:** tendências e desafios. Primera. ed. São Paulo: Nobel, 1990. p. 59-78.
GOUËSET, V.; MESCLIER, É.; DELER, J. P. Expansión de la red urbana (1951-1993). In: DUREAU, F., et al. **Ciudades y sociedades en mutación. Lecturas cruzadas sobre Colombia**. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2007. p. 33-91.
GRAMLING, B.; BRABANT, S. Boomtowns and Offshore Energy Impact Assessment: Development of a Comprehensive Model. **Sociological Perspectives, Vol. 29 Nº 2**, p. 177-201, 1986.
GUDYNAS, E. Estado compensador y nuevos extractivismos. Las ambivalencias del progresismo sudamericano. **Nueva Sociedad No 237**, p. 128-146, 2012. ISSN ISSN 0251-3552.
GUDYNAS, E. Corrupción y extractivismos: mutuamente asociados. **postdesarrollo.lamula.pe**, 2016. Disponible en: <https://postdesarrollo.lamula.pe/2016/12/20/corrupcion-y-extractivismos-mutuamente-asociados/egudynas/>. Acceso en: 21 dez. 2016.
GUTIERREZ FONSECA, M. A. **Incidencia del nuevo Sistema General de Regalìas en el proceso de planificación del departamento del Meta (2012)**. Bogotá: Universidad Colegio Mayor Nuestra Señora del Rosario, 2014.
HARVEY, D. **A brief history of Neliberalism**. Inglaterra: Oxford University Press, 2005.

HAVENS, M.; ROUMIEUX, E. **Barrancabermeja Conflictos sociales en torno a un centro petrolero**. Bogotá: Ediciones tercer mundo; Facultad de sociología Universidad Nacional, 1966.
HERNÁNDEZ SABOGAL, M. **Una nación desplazada: informe nacional del desplazamiento forzado en Colombia**. Centro Nacional de Memoria Histórica. Bogotá, p. 608. 2015. (978-958-59068-7-7).
HOCOL. Sistema OAM. Oleoducto del Alto Magdalena. **HOCOL**, 2017. Disponible en: <http://oleoductoshocol.com/oam/>. Acceso en: 12 de septiembre 2017.
IDOM. **Estudios Base: Cambio Climático, Vulnerabilidad, Riesgos Naturales y Crecimiento Urbano en Villavicencio. Programa de Ciudades Sostenibles y Competitivas.**. Findeter - BID. Villavicencio. 2016.
INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI - IGAC. **Meta, Características geográficas**. Primera. ed. Bogotá: IGAC, 1991.
_____. **El Meta un territorio de oportunidades**. Primera. ed. Bogotá: IGAC, 2004.
_____. **Atlas básico de Colombia**. Bogotá: IGAC, v. I, 2008.
_____. **Geografía de la población de Colombia**. Primera. ed. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia, 2014.
_____. $1.134 billones es el nuevo precio de Colombia. **Noticias IGAC**, 2016. Disponible en: <http://noticias.igac.gov.co/es/contenido/1134-billones-es-el-nuevo-precio-de-colombia>. Acceso en: 19 Abril 2016.
INSTITUTO DE ESTUDIOS DE PAZ Y DESARROLLO - INDEPAZ. **Petróleo**. Primera. ed. Bogotá: Indepaz, 2013.
JACQUET, J. **Energy Boomtowns & Natural Gas:** Implications for Marcellus Shale Local Governments & Rural Communities. Rural Development Paper No. 43. Primera. ed. Pennsylvania: The Northeast Regional Center for Rural Development The Pennsylvania State University, 2009.
JARAMILLO, J. E.; MORA, L.; CUBIDES, F. **Colonización, coca y guerrilla**. Bogotá: Alianza Editorial Colombiana, 1989.
JIMÉNEZ ROZO, A.; VARGAS MARIÑO, F. **Autopista Bogota-Villavicencio y su prioridad vista a traves del volumen de produccion estimada y de exportaciones realizadas en el departamento del Meta y de los Llanos Orientales**. Cámara de comercio Villavicencio. Villavicencio, p. 37. 1973.
LASSO, C. et al. **Biodiversidad de la cuenca del Orinoco:** bases cientificas para la identificacion de areas prioritarias para la conservacion y uso sostenible de la biodiversidad. IAvH, WWF Colombia, Fundación Omacha, Fundación La Salle, Instituto de Estudios de la Orinoquia UN. ed. Bogotá: [s.n.], 2010.
LEFEBVRE, H. **O pensamento marxista e a cidade**. Lisboa : Editora Ulisseia, 1972.
_____. **De lo rural a lo urbano**. Barcelona : Ediciones península, 1978.
_____ **La revolución urbana.** Madrid: Alianza, 1983.
_____. **Lógica formal / lógica dialética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983. 170-241 p.
_____. **Lógica formal, lógica dialética**. Sao Paulo: Editora Civilizaçao brasilera, 1991.
_____. **A produção do espaço**. Paris: Anthropos, 2000.
LOBATO CORRÊA, R. **A rede urbana**. Sao Paulo: Editorial ática, 1989.
_____. **O Espaço Urbano**. [S.l.]: Editora Ática, 1995.
_____. **Região e organização espacial**. Séptima. ed. Sao Paulo: Editora Ática, 2000.
_____. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

LÓPEZ TRIGAL, L. **Diccionario de geografía aplicada y profesional:** terminología de análisis, planificación y gestión del territorio. Primera. ed. León: Universidad de León, 2015.

LÓPEZ, E. et al. **La economía petrolera en Colombia (Parte I) Marco legal - contractual y principales eslabones de la cadena de producción (1920-2010) Borradores de economía No 692**. Banco de la República. Bogotá , p. 102. 2012.

MACHADO, A. La tierra y el desarrollo humano. **Hechos de Paz - PNUD**, Bogotá, n. 57, Diciembre - Enero 2010-2011. ISSN 2027-5048.

MANÇANO FERNANDES, B. Territorios: Teoría y disputas por el desarrollo rural. **Novedades en población**, n. 17, p. 116-133, Enero-Junio 2013. ISSN 1817-4078.

MANNERS, G. **Geografia da energia.** Segunda. ed. Rio de Janeiro. : Zahar editores , 1976.

MARTÍNEZ SALAS, G. E. **Marginalidad en el crecimiento urbano de la ciudad de Villavicencio**. Bogotá: Universidad Pegagógica y tecnológica de Colombia (UPTC) e Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), 1991.

MARTÍNEZ, E. Impactos ambientales de la típica explotación petrolera. In: POZO, S. D.; XAVIER **Amazonía por la vida. Una guía ambiental para la defensa del territorio amazónico amenazado por las petroleras**. s.c.: Acción ecológica, 1994. p. 213.

MARTINS, J. D. S. **Fronteira. A degradação do outro nos confins do humano**. Segunda. ed. São Paulo: Editora Contexto, 2014.

MEJÍA GUTIÉRREZ, M. Sistemas de producción en la Orinoquia colombiana. In: FAJARDO, D.; URBINA, F. **Colombia Orinoco**. Primera. ed. Bogotá: Fondo FEN Colombia, 1998. Cap. 10.

MESA, S.; TOBON, F.; HINCAPIE, A. L. **Evaluacion Ex- Post de los Corpes**. CIDE. Bogotá, p. 204. 1995.

MINISTERIO DE AGRICULTURA. Agronet. **Red de informaciòn y Comunicaciòn del Sector Agropecuario Colombiano**, 2016. Disponible en: <http://www.agronet.gov.co>. Acceso en: 22 Octubre 2016.

MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA. Sistema de Información de Petróleo y Gas. **www.upme.gov.co**, 2015. Disponible en: <http://www.upme.gov.co/generadorconsultas/>. Acceso en: 16 Junio 2015.

_____. SIPG - Sistema de Información de Petróleo y Gas Colombiano. **UPME - Unidad de planeación Minero energética**, 2018. Disponible en: <http://www.upme.gov.co/generadorconsultas/Consulta_Series.aspx?idModulo=3&tipoSerie=40>. Acceso en: 30 Enero 2018.

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Estadísticas de Movilidad y carga. **Ministerio de Transporte**, Enero 2011. Disponible en: <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?id=291>. Acceso en: Julio 2016.

MOLINA GIRALDO, H.; MORENO CHAVES, P. I. Aportes para una nueva regionalización del territorio colombiano. In: ALFONSO, O. **Ciudad y región en Colombia. Nueve ensayos de análisis socioeconómico y espacial**. Primera. ed. Bogotá: Universidad Externado, 2001. Cap. 9, p. 579-690.

MONTOYA, J. W. El sistema urbano colombiano frente a la globalización: Reestructuración económica y cambio regional. **Cuadernos de vivienda y urbanismo**, Bogotá, v. 6, n. 12, p. 302-320, Julio - Diciembre 2013. ISSN 2027-2103.

MORENO REYES, H. De Bogotá al Llano. **El Tiempo**, Bogotá, 22 Agosto 1987.

MORGAN, L. H. **La sociedad primitiva**. Segunda. ed. Madrid: Ayuso, 1971.

MOSQUERA TIRADO, G. **Informe general del estado de Biocastilla S.A.** Oficina Ambiental y Agropecuaria, Alcaldía de Castilla la Nueva. Castilla la Nueva, p. 5. 2016.

MOUDON, A. V. Urban morphology as an emerging interdisciplinary field. **Urban Morphology 1**, p. 3-10, 1997. http://www.urbanform.org/online_public/. Acceso en: 18 de Mayo de 2014

MURAD RIVERA, R. **Estudio sobre la distribución espacial de la población en Colombia**. CELADE, CEPAL, UNFPAl. Santiago de Chile, p. 67. 2003. (92-1-322291-2).

NOTICIAS DE VILLAVICENCIO. Los enredos de Unicentro Villavicencio. **Noticias de Villavicencio**, Villavicencio, 01 Abril 2013. www.noticiasdevillavicencio.com/index.php?id=20&tx_ttnews%5Btt_news%5D=1005&cHash=437f7c1fdce1a3d6e41c781f3a30179e.

OCENSA. Recorrido del oleoducto: OCENSA. **OCENSA**, 2017. Disponible en: <https://www.ocensa.com.co/Paginas/Recorrido%20del%20oleoducto.aspx>. Acceso en: Septiembre 2017.

ODL. Oleoductos de Colombia. **Oleoducto de los Llanos**, 2018. Disponible en: <http://www.odl.com.co/>. Acceso en: Enero 2018.

OLEODUCTO BICENTENARIO. Quienes somos: Oleoducto Bicentenario de Colombia S.A.S. **Oleoducto Bicentenario de Colombia S.A.S.**, 2017. Disponible en: <http://www.bicentenario.com.co/index.php/quienes-somos-2.html>. Acceso en: Septiembre 2017.

OLEODUCTO DE COLOMBIA S.A.. Quienes somos: Oleoducto de Colombia S.A.. **Oleoducto de Colombia S.A.**, 2017. Disponible en: <https://www.oleoductodecolombia.com/>. Acceso en: Septiembre 2017.

OLEODUCTO DE LOS LLANOS S.A. Quienes somos: Oleoducto de los Llanos S.A. **Oleoducto de los Llanos S.A.**, 2017. Disponible en: <http://www.odl.com.co/index.php/quienes-somos-2>. Acceso en: Septiembre 2017.

ONU HABITAT. **Estado de las Ciudades de América Latina y el Caribe 2012. Rumbo a una nueva transición urbana.** ONU - Hábitat. [S.l.], p. 169. 2012. (978-92-1-133397-8).

PIÑEROS LIZARAZO, R. **Movilidad del capital y del trabajo en el agronegocio de la Palma de Aceite y Caña de Azúcar en la Altillanura Colombiana.** VIII Congreso Latinoamericano de Estudios del Trabajo. UBA. Buenos Aires: En prensa. 2016.

_____. **La Responsabilidad Social Empresarial como Estrategia de Control del Trabajo en Territorios de Producción de Agrocombustibles en el Departamento del Meta y Casanare (Colombia) Informe Final de Actividades Proceso FAPESP: 2017/04426-**. FCT- UNESP, Universidad Javeriana, FAPESP. Presidente Prudente, p. 46. 2017.

PRED, A. **City systems in advanced economies.** Primera. ed. London: Hutchinson, 1977.

PUYANA, A. M.; DARGAY, J. **Competitividad del petróeleo colombiano. Una revisión de factores externos**. Segunda. ed. Bogotá: Creset - Colciencias, 1997.

RAUSCH, J. **De pueblo de frontera a ciudad capital. La historia de Villavicencio, Colombia, desde 1842.** Primera. ed. Villavicencio: Banco de La República - Universidad de Los LLanos, 2011.

REVISTA DINERO. Revista Dinero. Puerto Gaitán: el éxodo del pueblo colombiano donde la abundancia petrolera se acabó. **Revista Dinero**, Bogotá, 08 Agosto 2015. http://www.dinero.com/pais/articulo/como-esta-puerto-gaitan-medio-crisis-petrolera/212070.

_____. Via Bogotá - Villavicencio: Rompiendo esquemas en el país. **Revista Dinero**, Bogotá, 12 Diciembre 2016.

_____. Ecopetrol aumentó reservas en 2017. **Revista Dinero**, Bogotá, 19 Febrero 2018.
REVISTA PORTAFOLIO. www.portafolio.com. **PIB de las regiones crece de manera desigual**, Bogotá, 11 Octubre 2012. Disponible en: <www.portafolio.co/economia/pib-las-regiones-crece-manera-desigual>. Acceso en: 10 Septiembre 2013.
RIAÑO UMBARILA, E.; SALAZAR CARDONA, C. A. **Sistema urbano en la región Amazónica colombianacolombiana:** análisis de la organización e integración. Primera. ed. Bogotá: Insituto Amazónico de investigaciones científicas SINCHI, 2009.
RIVERA, D. **La Orinoquia en Colombia**. Cali: [s.n.], 2005.
RUBIO, B. La crisis alimentaria y el nuevo orden agroalimentario financiero energético mundial. **Revista Interdisciplinaria de Estudios Agrarios**, Buenos Aires, n. 27, 2007. ISSN 1853-399X.
RUTAS del conflicto, 2016. Disponible en: <http://rutasdelconflicto.com/interna.php?masacre=107#sthash.4hzRnOtw.dpuf>. Acceso en: 20 Septiembre 2016.
S.A. **Corte transversal de Colombia por el paralelo de Bogotá**. Primer foro de integración regional de Bogotá y los Llanos. Bogotá: Oriente Asociados, Asociación Cravo Norte. 1988.
SACHS, W. Desarrollo. In: SACHS, W. **Diccionario del desarrollo**. Lima: PRATEC, 1992.
SÁNCHEZ PALOMINO, O. L. **Análisis sociocultural de la relación grupos sociales y fauna silvestre urbana en Villavicencio**. Bogotá: Maestría en Geografía Enfasis en Ordenamiento Territorial UPTC -IGAC, 2002.
SANTOS, M. Sociedade e Espaço: A Formação Social como Teoría e como Método. **Boletim Paulista de Geografía N. 54** , p. 81-99, 1977.
_____. **Espaço e método**. Sao Paulo: Nobel, 1985.
_____. **Por una geografía nueva**. Madrid: Espasa Universidad, 1990.
_____. **Técnica espaço tempo. Globalizaçao e meio técnico - científico informacional**. Sao Paulo: Hucitec, 1994.
_____. **A natureza do espaço**. Sao Paulo: Hucitec, 1996.
_____. **Por uma outra globalização**. Rio de Janeiro: Record, 2000.
SECRETARÍA DE SALUD. DEPARTAMENTO DEL META. **Reorganización, rediseño y modernización de la red de Prestación de servicios de salud**. Departamento del Meta. Villavicencio , p. 256. 2014.
SEMANA. **Tierra a la vista. La Orinoquia y la Amazonia están en un momento crucial para impulsar el desarrollo del país**. Bogotá: Revista Semana, 2013.
_____. Bioenergy, el Reficar de los Llanos. Bogotá , 27 Febrero 2016.
_____. La Altillanura es la última gran frontera agrícola y ganadera que le queda al país. Entrevista a Juan Camilo Restrepo, Ministo de Agricultura. **www.semana.com**, p. , Revista Semana, http://www.semana.com/nacion/multimedia/la-altillanura-ultima-gran-f, 06 Noviembre 2010. Disponible en: <http://www.semana.com/nacion/multimedia/la-altillanura-ultima-gran-frontera-agricola-ganadera-queda-pais/143922-3>. Acceso en: Marzo 2014.
_____. Los baldíos y el posconflicto llanero. **Revista Semana**, 07 Agosto 2013.
SERJE, M. Petróleo en Tierras de Nadie. In: SUBIRATS, E. **América Latina y La Guerra Global**. Ciudad de México: Fondo De Cultura Economica - Instituto Técnico y de Estudios Superiores de Monterrey, 2004. p. 89 - 114.
SERJE, M.; STEINER, C. La magia del petróleo: Una aproximación a la historia social de Ecopetrol. In: BENAVIDES, J. **Ecopetrol 60 años**. Bogotá: Villegas Editores, 2011. p. 319-360.

SGR - DNP. MapaRegalias. **Sistema General de Regalias - SGR**, 2018. Disponible en: <http://maparegalias.sgr.gov.co>. Acceso en: Marzo 2018.

SILVA NUMA, S. ¿Puede Colombia decirle no a la minería y al petróleo?. **El Espectador** , Bogotá, 30 Septiembre 2017. https://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/puede-colombia-decirle-no-la-mineria-y-al-petroleo-articulo-715785.

SINGER, P. **Economia política da urbanização**. Segunda. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1975.

SISTEMA DE MONITOREO, SEGUIMIENTO, CONTROL Y EVALUACIÓN. **Entidades con medida de suspensión de giros**. SGR - DNP. Bogotá, p. 1. 2016.

SMITH, N. **Desenvolvimento desigual**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

SOJA, E. The socio-spatial dialectic. **Annals of the Association of American Geographers, 70(2)**, p. 207–225, 1980.

SPÓSITO, E. **Cidade, urbanização, metropolização**. Presidente Prudente: UNESP, 1997.

_____. **Geografía e filosofía:** Contribuiçao para o ensino do pensamento geográfico. Sao Paulo: Editora UNESP, 2004.

_____. Territorio, logística e mundializaçao do capital. In: SPÓSITO, E. S. **Dinâmica econômica, poder e novas territorialidades**. Presidente Prudente : GAsPERR - UNESP, 1999. p. 99-114.

SPOSITO, M. E. B. **Prova didática professor titular**. Presidente Prudente: [s.n.]. 05 Junio 2014.

SPOSITO, M. E. et al. O estudo das cidades médias brasileiras: Uma proposta metodológica. In: BELTRÃO SPOSITO, M. E. **Cidades médias:** espaços em transição. Primera. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007. Cap. 2, p. 632.

SVAMPA, M. "Consenso de los Commodities" y lenguajes de valoración en América Latina. **Nueva sociedad**, n. 244, p. 30-46, marzo – abril 2013. ISSN 0251-3552.

_____. Comodoro Rivadavia, un modelo de Maldesarrollo. **Observatorio Petrolero Sur**, 2014. Disponible en: <http://www.opsur.org.ar/blog/2014/02/11/comodoro-rivadavia-un-modelo-de-maldesarrollo/>. Acceso en: 02 Febrero 2014.

TEXACO. **Historia de una Epopeya. La Texas Petroleum Company en Colombia**. Primera. ed. Bogotá: Texaco, 1991.

TORO PÉREZ, C. Geopolítica energética: minería, territorio y resistencias sociales. In: TORO PÉREZ, C. E. A. **Minería, territorio y conflicto en Colombia**. Primera. ed. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia Facultad de Derecho, Ciencias políticas y sociales. Instituto Unidad de Investigaciones Jurídico - Sociales Gerardo Nolina (UNIJUS), 2012. Cap. Introducción, p. 17-34.

TORRES GUEVARA, H. Petróleo y desarrollo urbano.La conformación del subsistema urbano en el Norte de Veracruz a partir del modelo económico denominado enclave extractivo. E. **Ciudad y derecho**, 2014. Disponible en: <http://ciudadyderecho.blogspot.com.br/2010/07/petroleo-y-desarrollo-urbano.html >. Acceso en: 16 Junio 2014.

TORRES TOVAR, C. A. **Ciudad informal colombiana. Barrios construidos por la gente**. Primera. ed. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia , 2009.

_____. **Mejoramiento barrial y urbano en Colombia**. Conferencia central II Seminario Internacional Procesos Urbanos Informales. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. Sede Bogotá. 2012. p. 1-17.

TRUITT NAKATA, G.; ZEIGLER, M. **La próxima despensa global: cómo América Latina puede alimentar al mundo: un llamado a la acción para afrontar desafíos y generar soluciones**. BID - The Gobal Harvest Iniciative. s.d., p. 56. 2014.

UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS - UNILLANOS, MAESTRÍA EN DESARROLLO AMBIENTAL SOSTENIBLE. **Llanos Orientales en el tiempo. Arauca, Casanare, Vichada y Meta**. Unillanos. Villavicencio. 2014.

UNIDAD DE PLANEACIÓN MINERO ENERGÉTICA - UPME. **Cadena del petróleo**. Primera. ed. Bogotá: Ministerio de Minas y Energía, 2013.

_____. Mapa Producción de crudo y carga a refinerías, 2013. **Unidad de Planeación Minero Energética**, 2013. Disponible en: <http://www.simec.gov.co/Portals/0/serv_sic/Hidrocarburos/UPME_HI_Produccion%20de%20Crudo%20y%20Carga%20a%20Refinerias_2013.pdf>. Acceso en: 13 Febrero 2018.

_____. Mapa Minas y títulosmineros. **Unidad de Planeación Minero Energética**, 2016. Disponible en: <http://sig.simec.gov.co/UPME_MI_minas/>. Acceso en: 13 Febrero 2018.

VALLADARES, L.; PRETECEILLE, E. **Reestruturação Urbana:** Tendências e Desafios. Primera. ed. São Paulo: Nobel/IUPERJ, 1990.

VILAGRASA, J. El Estudio de la Morfología Urbana: uma aproximación. **Geocrítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana. Revista eletrónica Scripta Nova**, Barcelona, v. 92 , n. 16, p. s.p., 1991.

VILLEGAS, J. **Petróleo, Oligarquía e Imperio**. Segunda. ed. Bogotá: Ediciones Tercer Mundo , 1975.

_____. **Petróleo colombiano, ganancia gringa**. Bogotá: Peñalosa y Cia. Ltda., 1977.

VILORIA, J. **Geografía económica de la Orinoquia**. Banco de la República. Cartagena, p. 97. 2009. (ISSN 1692-3715).

W RADIO. Bioenergy, el PowerPoint más caro de Colombia. **W radio**, 2017. Disponible en: <http://www.wradio.com.co/noticias/actualidad/bioenergy-el-powerpoint-mas-caro-de-colombia/20170607/nota/3485680.aspx>. Acceso en: 14 Junio 201.

WHITACKER, A.; MIYAZAKI, V. O estudo das formas da cidade no âmbito da Geografia Urbana. Apontamentos metodológicos. **Geografia e Ordenamento do Território Revista eletrónica. Centro de Estudos em Geografia e Ordenamento do Território.**, Lisboa/Porto, n. 2, p. 307-327, Dezembro 2012. ISSN ISSN: 2182-1267.

ZAMBRANO, F. La ciudad colombiana. Una mirada de larga duración. In: _____ **Pobladores Urbanos. Ciudades y espacios**. Bogotá : TM Editores, 1.994.

ZAMBRANO, F. **DESARROLLO URBANO EN COLOMBIA. UNA PERSPECTIVA HISTÓRICA.** Seminario Políticas e instituciones para el desarrollo urbano futuro en Colombia. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación. 1994.

ZAMBRANO, F.; BERNARD, O. **Ciudad y Territorio. El proceso de poblamiento en Colombia**. Primera. ed. Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1993.

APÉNDICE A - Cuestionario aplicado en trabajo de campo. Fases I y II

FCT - Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho"
Campus de Presidente Prudente
Doctorado en Geografía.
"Dinámicas territoriales, Urbanización y red urbana. El Caso de Villavicencio, Meta (Colombia)"

Preguntas	Instrumento	Objetivo
0.		
a. ¿Dónde nació?		
b. ¿De dónde viene? Cuando llegó a este lugar?		
c. ¿De dónde proviene su familia?		
d. ¿Cuál era su oficio al llegar? A q se dedicaba?		
I. DINÁMICA TERRITORIAL		
1. ¿Cuáles elementos han estructurado el proceso de urbanización?	E	a
2. ¿Cuáles han sido los agentes predominantes en el proceso de urbanización?	E	ad
3. ¿Cuáles hitos reconoce en el proceso de urbanización de Villavicencio? (Eventos, elementos espaciales, políticas, Actividades económicas)	E C	ab
4. ¿Cuáles hitos han marcado diferencias en la relación de Villavicencio con las ciudades de su red urbana (Jerarquía, mayor o menor relacionamiento, elementos motivadores de)	E Es	cd
5. ¿Cuáles actividades económicas han plasmado cambios en el espacio urbano y regional? ¿Cuáles han sido sus efectos?	E Es C	abcd
6. ¿Cuáles han sido los cambios generados por la entrada de la agricultura comercial? Cambios Intraurbanos, cambios en ruralidad, cambios en red urbana.	E	bc
7. ¿Cuáles han sido los cambios generados por la actividad petrolera? Como influye a nivel intraurbano, rural y en la red urbana - regional?	E	bc
8. ¿Cuáles tipo de empresas han sido relevantes en la generación de cambios espaciales en las últimas décadas? (Denominación, relaciones, conflictos)	E	bcd

9. ¿Cuáles tipo de agentes económicos han sido relevantes en la generación de cambios espaciales en las últimas décadas? (Denominación, relaciones, conflictos)	E	abcd
10. Cómo se caracterizan las élites regionales? ¿Cuál ha sido la influencia en los cambios espaciales? (Composición, Historicidad, se mantienen?)	E	d
11. Influencia de actores armados y narcotráfico en cambios socioespaciales.	E	d
II. CAMBIOS EN EL CONTENIDO SOCIAL Y RELACIONES DE PRODUCCIÓN		
1. Principales cambios en la composición poblacional (crecimiento y composición demográfica)	E Es	ac
2. Principales cambios en composición política regional y local	E	ad
3. Principales cambios en composición socioeconómica regional y local	E	ad
4. Principales cambios generacionales (relaciones, asocio a trabajo, tendencia a urbanización, se mantienen en la región, migran)	E Es	abcd
III. CAMBIOS INTRAURBANOS		
1. Espacialización y caracterización de los cambios urbanos visibles.	E C	a
2. Espacialización y caracterización de las formas y estadios de crecimiento de la ciudad (Periodización)	E C	a
3. Formas urbanas particulares en el proceso de crecimiento de la ciudad	E C	a
4. Funciones urbanas que se distinguen y cambios en estas.	E	a
5. Reconocimiento y espacialización de nuevas centralidades en la ciudad.	E C	ad
6. Reconocimiento de actividades y capitales que jalonan el crecimiento y la transformación urbana de la ciudad.	E C	abc
7. Cuáles son los 10 últimos proyectos desarrollados en el municipio y su área urbana*	E	ac
8. Cuáles son los 10 proyectos más importantes desarrollados en el municipio y su área urbana (histórico)*	E	ac
9. Cuáles son los 10 proyectos por hacer en el municipio y su área urbana*	E	acd
IV. CONFORMACIÒN Y CAMBIOS EN LA RED URBANA		
1. Percepción de cambios en la red urbana. Tipo	E C	cd
2. Puede hablarse de reconfiguración* (modificación de la importancia de uno o varios nodos, parte de la red cobra más preminencia a expensas de otra y/o en relación a alguna actividad económica, desaparecen nodos o se vuelven irrelevantes en la red, etc.)	E C	cd
3. Cuáles efectos ha tenido el crecimiento económico acelerado de las últimas décadas (principalmente del 2000 en adelante) Relación con actividades económicas.	E	bc

371

4. Cuáles han sido los efectos del crecimiento poblacional acelerado? Qué ha significado para la ciudad?	E C	cd
V. RELACIONES INTERESCALARES		
1. Qué diferencia a Villavicencio de otras ciudades medias en su conformación (proceso histórico) y prospectiva?	E	cd
2. Qué la diferencia de su red urbana regional?	E	cd
3. Qué la diferencia de su red nacional?	E	cd
4. Qué significa en términos de prospectiva el crecimiento de la agricultura comercial y el agronegocio en la Altillanura para Villavicencio?	E	bc
5. Qué significa en términos de prospectiva la construcción de la refinería para Villavicencio y la región?	E	bcd
Movimientos sociales con respecto a impactos por el petróleo, agricultura comercial, posesión de baldíos y lucha por la tierra, segregación socioespacial urbana, etc.	E	dc
Contactos		
Recomendaciones		

*Incluida en segunda fase de trabajo de campo.

OBJETIVOS

a. Describir los elementos estructuradores del proceso de urbanización de Villavicencio y de su papel en la región (periodización y rugosidades)

b. Reconocer las relaciones de producción y dinámicas espaciales de las actividades económicas que influencian y marcan hitos en los procesos territoriales de la red urbana regional.

c. Analizar las principales tensiones y conflictos en relación a la reconfiguración de la red urbana, del crecimiento acelerado de la economía y la población en relación con las actividades económicas en auge.

d. Relativizar actividades, agentes y dinámicas estructurantes de la reconfiguración de la red urbana regional de piedemonte llanero y su relación con las nuevas formas económicas y espacialización del capitalismo.

E: Entrevista C: Cartografía Es: Estadística

372

APÉNDICE B - Entrevistas realizadas

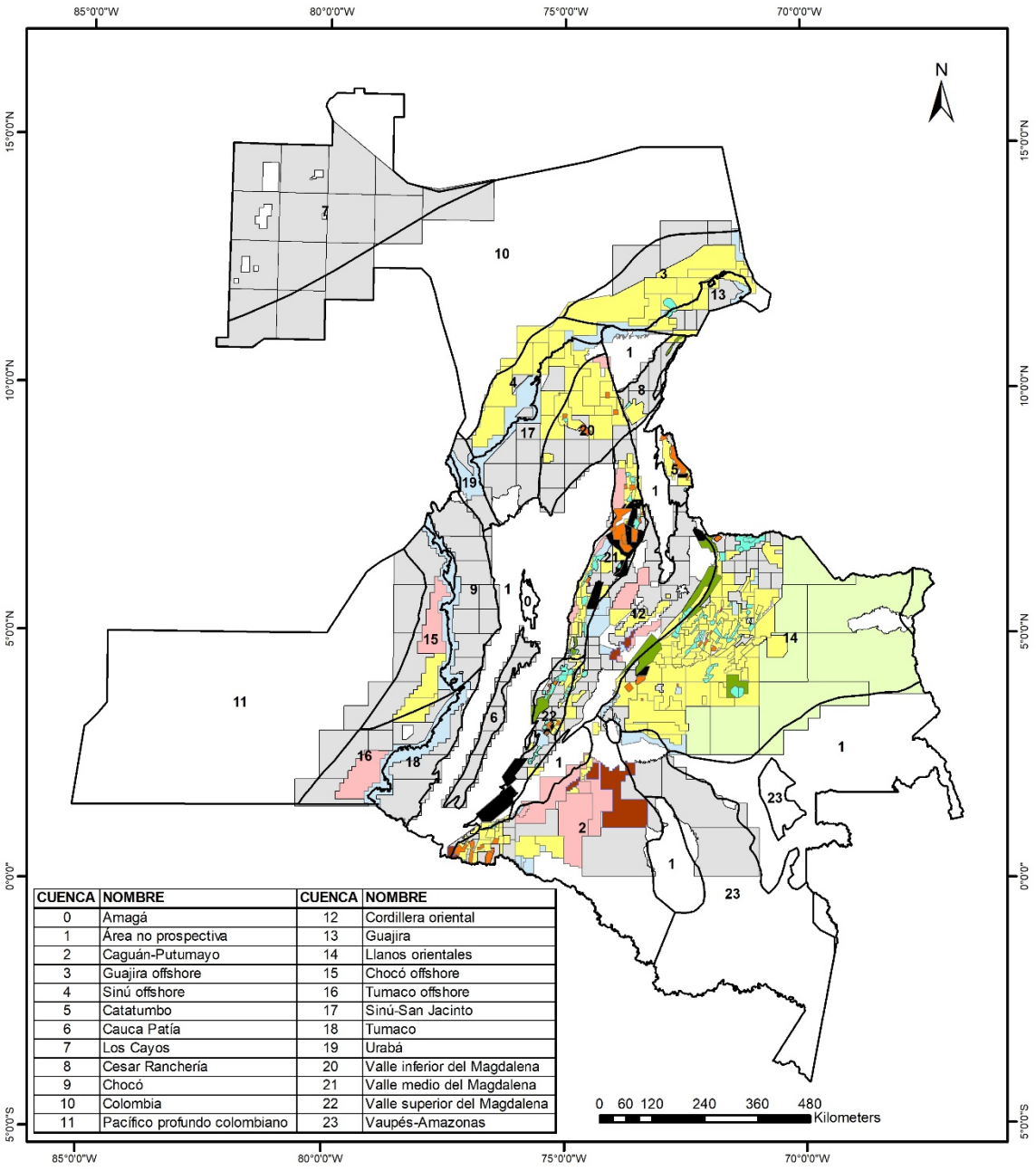
unesp FCT - Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" aup Asociación Universitaria Iberoamericana de Postgrado
Campus de Presidente Prudente
Doctorado en Geografía.
"Urbanización, red urbana y extractivismo. Una visión del caso de Villavicencio (Meta, Colombia)

Fase Trabajo de Campo	Actor	Información
I	Académico - nacional - externo*	Informalidad, hábitat, ciudad informal y proceso de urbanización colombiana.
	Académico - regional - tradicional*	Miembro del anterior equipo de trabajo de revisión de POT
	Académico - regional - tradicional*	Experto en desarrollo regional y comunitario.
	Funcionario público - regional - originario*	Encargado de las temáticas de la RAPE
	Sector privado - local - originaria*	Investigaciones e información del sector comercio.
	Académico - regional - originario*	Ejes de trabajo con respecto a problemáticas socioeconómicas y ambientales de la ciudad.
	Funcionario público - local - originario**	Problemáticas ambientales de la ciudad.
	Sector mixto - regional - reciente**	Principales cambios y dinámica del transporte intermunicipal de pasajeros.
	Antiguo poblador - local - tradicional*	Antiguo poblador, primer fotógrafo de la ciudad
	Funcionario público - local - originario**	Dinámica del mercado laboral regional.
II	Funcionario público - regional - reciente**	Datos generales de origen de la población atendida en el Hospital y área de atención. Principales causas de mortalidad y morbilidad en el Departamento.
	Funcionario público - regional -reciente*	Coordinador del CREEV, generación de información estadística de la economía regional.
	Sector privado - regional - originaria*	Panorama general del sector comercial y de la influencia en el proceso de urbanización de Villavicencio y su red urbana.
	Académico - regional - reciente***	Referencia para entender "Visión regional". Cohorte de la maestría en alianza com Ecopetrol.
	Funcionario público - regional - reciente***	Producción y compilación de datos es realizada y dispuesta en l nivel central (Bogotá).

	Funcionario público - regional - reciente***	Información general. Regional de IGAC "no dispone de suficiente información"
	Sector privado - regional - originaria*	Profundización de la primera entrevista. Informaión relevante sobre la constitución de nuevas centralidades y centros comerciales (*Shopping centers) en la* historia urbana reciente de la ciudad y de la red urbana.
	Funcionario público	Fundamental para compreender proceso de urbanización de la ciudad, verticalización y conflictos interurbanos.
	Funcionario público - regional - tradicional*	Cambio urbano en Castilla la Nueva y su particularidad como ciudad petrolera.
	Funcionario público - regional - originario*	Cambio urbano en Castilla la Nueva y su particularidad como ciudad petrolera.
	Funcionario público - regional - originario*	Infraestructura y desarrollo de obras en el departamento, énfasis en proyectos viales.
	Funcionario público - nacional - externo**	Infraestructura y estadísticas de transporte acuático por puerto. Dificultad para la región.
	Funcionario público - nacional - externo**	Estadísticas de transporte de carga
	Funcionaria pública - nacional - externo**	Normatividad y disposición de documentos de logística.
	Académico - nacional - externo**	Ejes para profundización de la investigación, Problemas regionales tendientes a la metropolización com Bogotá y mercado inmobiliario
	Académico - nacional - externo**	Ejes para profundización de la investigación, Impacto de desplazamiento forzado en la urbanización de Villavicencio y en la reestructuración regional. Peso de ´metrópoli sobre Villavicencio.

*Transcritas
**Sin grabación
***No hay información relevante

APÉNDICE C – Mapas de Tierras 2009, 2013 y 2016

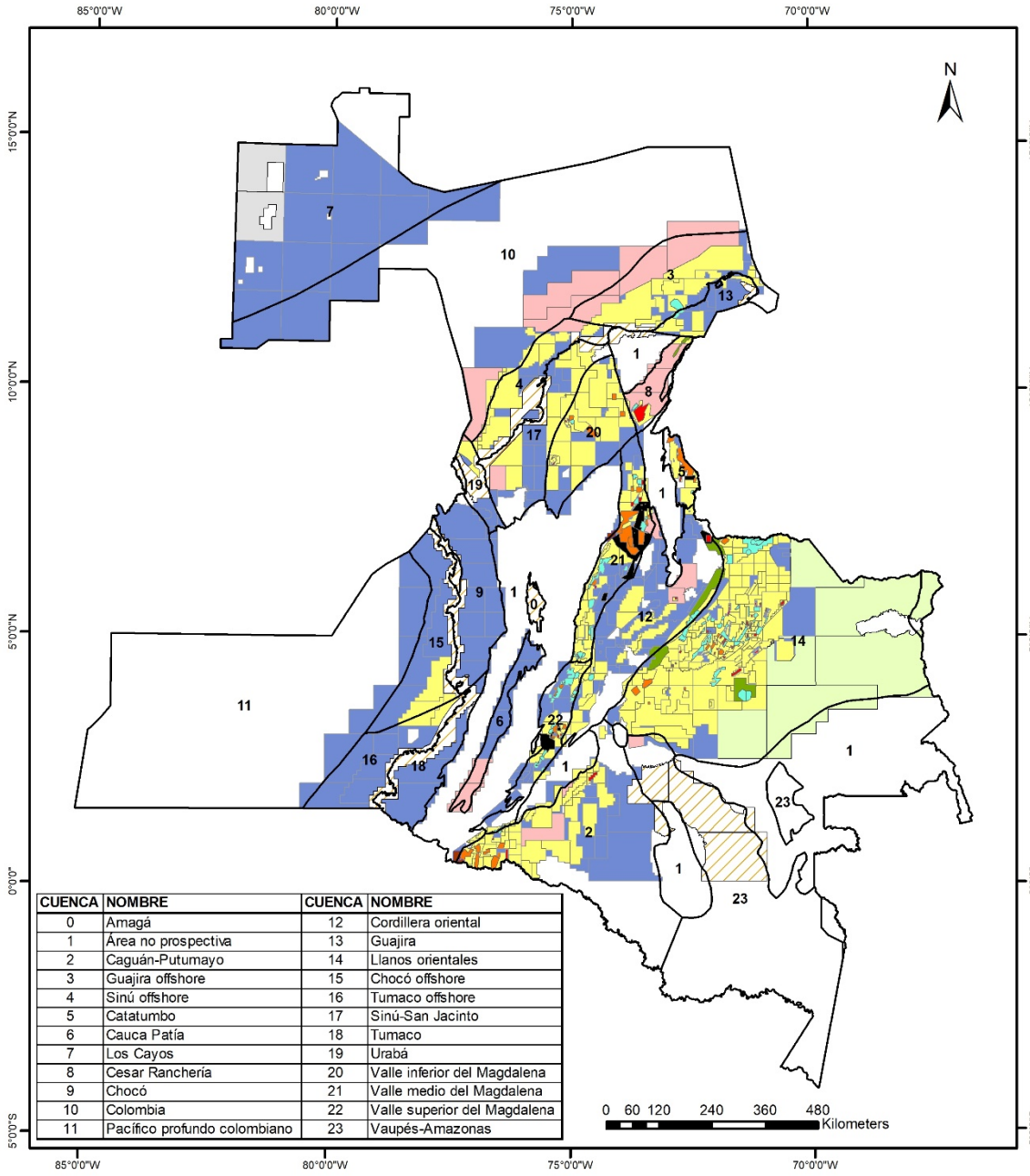


CUENCA	NOMBRE	CUENCA	NOMBRE
0	Amagá	12	Cordillera oriental
1	Área no prospectiva	13	Guajira
2	Caguán-Putumayo	14	Llanos orientales
3	Guajira offshore	15	Chocó offshore
4	Sinú offshore	16	Tumaco offshore
5	Catatumbo	17	Sinú-San Jacinto
6	Cauca Patía	18	Tumaco
7	Los Cayos	19	Urabá
8	Cesar Ranchería	20	Valle inferior del Magdalena
9	Chocó	21	Valle medio del Magdalena
10	Colombia	22	Valle superior del Magdalena
11	Pacífico profundo colombiano	23	Vaupés-Amazonas

Leyenda

- Cuencas
- <all other values>
- Área de Explotación
- Área Disponible
- Área Reservada
- Convenio de Exploración y Explotación
- Convenio de Explotación
- Evaluacion Técnica con ANH
- Exploración con ANH
- Exploración en Asociación con ECP
- Open Roud 2010
- Producción Concesión
- Producción en Asociación con ECP
- Propuesta Admitida para Negociación
- Tea Especial

URBANIZACIÓN, RED URBANA
Y EXTRACTIVISMO
MAPA DE TIERRAS
Junio de 2009
Fuentes: ANH
Sistema de coordenadas: WGS84
Organización: Yolima Devia Acosta



CUENCA	NOMBRE	CUENCA	NOMBRE
0	Amagá	12	Cordillera oriental
1	Área no prospectiva	13	Guajira
2	Caguán-Putumayo	14	Llanos orientales
3	Guajira offshore	15	Chocó offshore
4	Sinú offshore	16	Tumaco offshore
5	Catatumbo	17	Sinú-San Jacinto
6	Cauca Patía	18	Tumaco
7	Los Cayos	19	Urabá
8	Cesar Ranchería	20	Valle inferior del Magdalena
9	Chocó	21	Valle medio del Magdalena
10	Colombia	22	Valle superior del Magdalena
11	Pacífico profundo colombiano	23	Vaupés-Amazonas

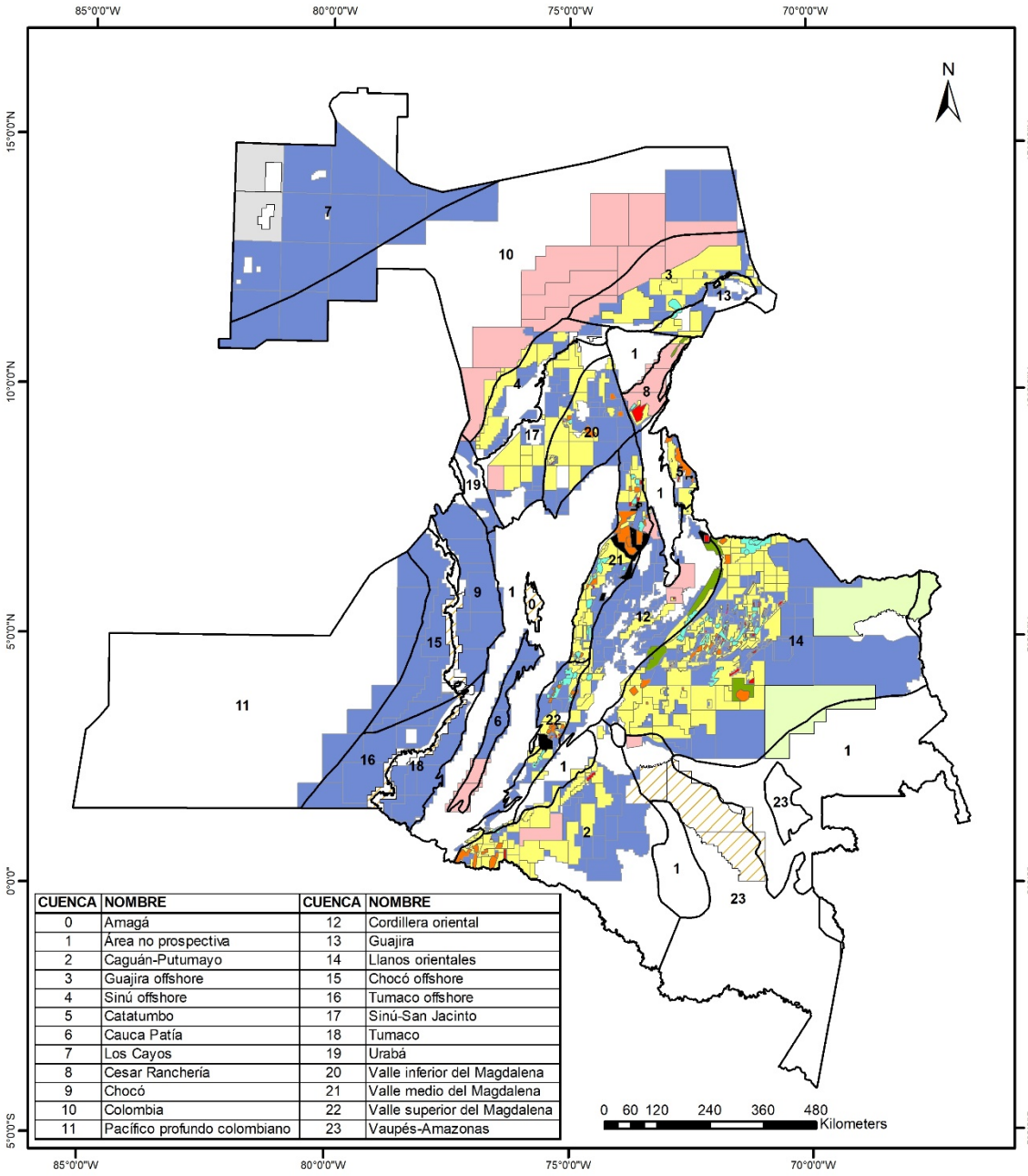
Leyenda

- Cuencas

Tierras 2013

- Área de Explotación
- Área Disponible
- Área Reservada
- Convenio de Exploración y Explotación
- Convenio de Explotación
- Evaluacion Técnica con ANH
- Exploración con ANH
- Exploración en Association con ECP
- Open Round 2010
- Producción Concesión
- Producción en Asociación con ECP
- Propuesta Admitida para Negociación
- TEA Especial

URBANIZACIÓN, RED URBANA
Y EXTRACTIVISMO
MAPA DE TIERRAS
Noviembre de 2013
Fuentes: ANH
Sistema de coordenadas: WGS84
Organización: Yolima Devia Acosta



CUENCA	NOMBRE	CUENCA	NOMBRE
0	Amagá	12	Cordillera oriental
1	Área no prospectiva	13	Guajira
2	Caguán-Putumayo	14	Llanos orientales
3	Guajira offshore	15	Chocó offshore
4	Sinú offshore	16	Tumaco offshore
5	Catatumbo	17	Sinú-San Jacinto
6	Cauca Patía	18	Tumaco
7	Los Cayos	19	Urabá
8	Cesar Ranchería	20	Valle inferior del Magdalena
9	Chocó	21	Valle medio del Magdalena
10	Colombia	22	Valle superior del Magdalena
11	Pacífico profundo colombiano	23	Vaupés-Amazonas

Leyenda

- Cuencas

Tierras 2016

- Área de Explotación
- Área Disponible
- Área Reservada
- Convenio de Exploración y Explotación
- Convenio de Explotación
- Evaluacion Técnica con ANH
- Exploración con ANH
- Exploración en Asociación con ECP
- Open Round 2010
- Producción Concesión
- Producción en Asociación con ECP
- Propuesta Admitida para Negociación
- TEA Especial

URBANIZACIÓN, RED URBANA
Y EXTRACTIVISMO
MAPA DE TIERRAS
Octubre 2016
Fuentes: ANH
Sistema de coordenadas: WGS84
Organización: Yolima Devia Acosta

APÉNDICE D - Matriz de datos de flujo de mercado de alimentos

FCT - Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho"
Campus de Presidente Prudente

Doutorado em Geografia.

"Dinâmicas territoriais, Urbanização e rede urbana. O Caso de Villavicencio, Meta (Colômbia)"

Producto	Procedencia	Departamento	Producción	Destino	P. bioclimático	Vendedores	Intermediarios	Usuarios	Escala
Lulo	Neiva	Huila	Permanente	Villavicencio	Templado	Bogotá	1	Villavicencio	Nacional
Lulo	Bogotá	Cundinamarca	Permanente	Villavicencio	Templado	Bogotá	1	Acacías	
								Granada	
								Puerto López	
								Vichada	
Cebolla Larga	Aquitania	Boyacá	Permanente	Villavicencio	Frio	Aquitania	1	Villavicencio	Nacional
								Acacías	
								Granada	
								Puerto López	
								Vichada	
Papa	Chipaque	Cundinamarca	Temporal	Villavicencio	Frio	Bogotá	1	Villavicencio	Centro
	Ubaté	Cundinamarca				Chipaque	1	Acacías	
	Villapinzón	Cundinamarca						Granada	
								Puerto López	
								Vichada	
Zanahoria	Bogotá	Cundinamarca		Villavicencio	Frio	Bogotá	1	Villavicencio	Centro
						Chipaque	1	Acacías	
								Granada	
								Puerto López	
								Vichada	
Mazorca	Bogotá	Cundinamarca		Villavicencio	Frio	Bogotá	1	Villavicencio	Centro
						Chipaque	1	Acacías	

								Granada	
								Puerto López	
								Vichada	
Ajo	Sabana de Bogotá	Cundinamarca		Villavicencio	Frio	Bogotá	1	Villavicencio	Centro
						Chipaque	1	Acacías	
								Granada	
								Puerto López	
								Vichada	
Remolacha	Bogotá	Cundinamarca		Villavicencio	Frio	Bogotá	1	Villavicencio	Centro
						Chipaque	1	Acacías	
								Granada	
								Puerto López	
								Vichada	
Auyama	Puente Quetame	Cundinamarca		Villavicencio	Cálido	Bogotá	1	Villavicencio	Centro
						Chipaque	1	Acacías	
								Granada	
								Puerto López	
								Vichada	
Hortalizas	Cota	Cundinamarca	Cada 3 - 4 meses, constante	Villavicencio	Frio	Cota	1	Villavicencio	Centro
Jengibre	Bogotá	Cundinamarca		Villavicencio	Frio	Bogotá	1	Villavicencio	Centro
Raices chinas	Bogotá	Cundinamarca		Villavicencio	Frio	Bogotá	1	Villavicencio	Centro
Champiñoes	Bogotá	Cundinamarca		Villavicencio	Frio	Bogotá	1	Villavicencio	Centro
Tomate	Fómeque	Cundinamarca	Permanente	Villavicencio	Frio	Fómeque	1	Villavicencio	Oriente
								Acacías	
								Cubarral	
								Puerto López	
								Restrepo	
Naranja	Lejanías	Meta	Permanente	Villavicencio	Cálido	Lejanías - int	1	Villavicencio	Meta
								Acacías	
								Cumaral	

								Puerto López	
								Pùerto Gaitán	
								Restrepo	
								Medina	
Limón	Lejanías	Meta	Permanente	Villavicencio	Cálido	Lejanías - int	1	Villavicencio	Meta
								Acacías	
								Cumaral	
								Puerto López	
								Pùerto Gaitán	
								Restrepo	
								Medina	
Mandarina	Lejanías	Meta	Permanente	Villavicencio	Cálido	Lejanías - int	1	Villavicencio	Meta
								Acacías	
								Cumaral	
								Puerto López	
								Puerto Gaitán	
								Restrepo	
								Medina	
Guayaba	Restrepo (El Cairo)	Meta	Permanente	Villavicencio	Cálido	Lejanías - int	1	Villavicencio	Meta
								Acacías	
								Cumaral	
								Puerto López	
								Pùerto Gaitán	
								Restrepo	
								Medina	
Cubios	Sabana de Bogotá	Cundinamarca	Semipermanente	Bogotá - Villavicencio	Frio	Sabana de Bogotá	0	Villavicencio	Centro
	Sumapaz	Cundinamarca	Semipermanente	Bogotá - Villavicencio	Frio	Sumapaz	0	Villavicencio	Centro
Chuguas	Sabana de Bogotá	Cundinamarca	Semipermanente	Bogotá - Villavicencio	Frio	Bogotá	1	Villavicencio	Centro
	Sumapaz	Cundinamarca	Semipermanente	Bogotá - Villavicencio	Frio	Bogotá	1	Villavicencio	Centro

Arveja	Sabana de Bogotá	Cundinamarca	Semipermanente	Bogotá - Villavicencio	Frio	Bogotá	1	Villavicencio	Centro
	Sumapaz	Cundinamarca	Semipermanente	Bogotá - Villavicencio	Frio	Bogotá	1	Villavicencio	Centro
Habas	Usme	Cundinamarca	Permanente	Bogotá - Villavicencio	Frio	Bogotá	1	Villavicencio	Centro
Auyama	Puerto Concordia	Meta	Permanente	Villavicencio	Cálido	Villavicencio	1	Bogotá	Meta
Calabaza	Cáqueza	Cundinamarca	Permanente	Villavicencio	Frio	Cáqueza	0	Villavicencio	Centro
Calabacín	Cáqueza	Cundinamarca	Permanente	Villavicencio	Frio	Cáqueza	0	Villavicencio	Centro
Aguacate	Vistahermosa	Meta	Semipermanente	Villavicencio	Cálido	Vistahermosa	0	Bogotá	Meta
	Lejanías	Meta	Semipermanente	Villavicencio	Cálido	Lejanías	0	Bogotá	Meta
	El Castillo	Meta	Semipermanente	Villavicencio	Cálido	Vistahermosa	0	Bogotá	Meta
	Fresno	Tolima	Semipermanente	Bogotá - Villavicencio	Cálido	Bogotá	1	Villavicencio	Nacional
	Mariquita	Tolima	Semipermanente	Bogotá - Villavicencio	Cálido	Bogotá	1	Restrepo	Nacional
								Cumaral	
								Puerto López	
								Castilla	
Manzana	Santiago de Chile		Permanente	Villavicencio	Frio	Bogotá	1	Villavicencio	Internacional
Pera	Santiago de Chile		Permanente	Villavicencio	Frio	Bogotá	1	Acacias	Internacional
Durazno	Santiago de Chile		Permanente	Villavicencio	Frio	Bogotá	1	Guamal	Internacional
								Restrepo	
								Puerto López	
								Puerto Gaitán	
Mora	Chiquinquirá	Boyacá	Permanente	Villavicencio	Frio	Bogotá	1	Villavicencio	Nacional
								Acacias	Nacional
								Guamal	Nacional
								Restrepo	Nacional
								Puerto López	Nacional
								Puerto Gaitán	Nacional
Guayaba	Neiva	Huila	Permanente	Villavicencio	Templado	Bogotá	1	Villavicencio	Nacional

Guanabana	Lejanías	Meta	Semipermanente	Bogotá - Villavicencio	Templado	Bogotá	1	Villavicencio	Nacional
		Valle del Cauca	Semipermanente	Bogotá - Villavicencio	Templado	Bogotá	1	Villavicencio	Nacional
	Mariquita	Tolima	Semipermanente	Bogotá - Villavicencio	Templado	Bogotá	1	Villavicencio	Nacional
Patilla	San Martín	Meta	Permanente	Villavicencio	Cálido	San Martín	1	Villavicencio	Meta
Piña	Puerto Rico	Meta	Permanente	Villavicencio	Cálido	Puerto Rico	1	Villavicencio	Meta
								Acacías	Meta
Maracuyá	Granada	Meta	Permanente	Villavicencio	Templado	Granada	0	Villavicencio	Meta
	Vistahermosa	Meta	Permanente	Villavicencio	Templado	Vistahermosa	0	Villavicencio	Meta
Carne	Villavicencio	Meta	Permanente	Villavicencio	Cálido	Villavicencio	1	Villavicencio	Meta
Pollo	Guamal	Meta	Permanente	Villavicencio		Guamal	0	Villavicencio	Meta
								Puerto Gaitán	Meta
								Rubiales	Meta
Huevos	Saname	Meta	Permanente	Villavicencio	Cálido	Saname	0	Villavicencio	Meta
								Puerto Gaitán	Meta
								Rubiales	Meta
Queso	Vista Hermosa	Meta	Permanente	Villavicencio	Cálido	Vista Hermosa	0	Villavicencio	Meta
								Puerto Gaitán	Meta
								Rubiales	Meta
Yuca	Granada	Meta	Permanente	Villavicencio	Cálido	Granada	0	Villavicencio	Orinoquia
	Cabuyaro	Meta	Permanente	Villavicencio	Cálido	Cabuyaro	0	Puerto Gaitán	Orinoquia
	Barranca de Upía	Meta	Permanente	Villavicencio	Cálido	Barranca de Upía	0	Puerto López	Orinoquia
	Puerto López	Meta	Permanente	Villavicencio	Cálido	Puerto López	0	Yopal	Orinoquia
Plátano	Ariari	Meta	Permanente	Villavicencio	Cálido	Ariari	0	Villavicencio	Orinoquia
	Arauca	Arauca	Permanente	Villavicencio	Cálido	Arauca	0	Puerto Gaitán	Orinoquia
								Puerto López	Orinoquia
								Yopal	Orinoquia
Pescado	Puerto López	Meta	Permanente	Villavicencio	Cálido	Puerto López	0	Villavicencio	Orinoquia
	La Primavera	Vichada	Permanente	Villavicencio	Cálido	La Primavera	0	Bogotá	Orinoquia

	La Pedrera	Amazonas	Permanente	Villavicencio	Cálido	La Pedrera	0	Villavicencio	Orinoquia - Amazonia
								Bogotá	Orinoquia - Amazonia
								Acacías	Orinoquia - Amazonia
								Cumaral	Orinoquia - Amazonia
Carne	Puerto Rico	Meta	Permanente	Villavicencio	Cálido		1	Villavicencio	Centro
	San Juan de Arama	Meta	Permanente	Villavicencio	Cálido		1	Bogotá	Centro
		Casanare	Permanente	Villavicencio	Cálido		1		Centro
Plásticos	Venezuela	Venezuela		Bogota - Villavicencio	X	Bogotá	1	Villavicencio	Internacional
	Bogotá	Cundinamarca		Villavicencio	X	Bogotá	1	Acacías	Centro
	Cúcuta	Norte de Santander		Bogota - Villavicencio	X	Bogotá	1	Granada	Centro
								Puerto Gaitán	Centro
								Yopal	Centro

APÉNDICE E – Flujos aéreos Aeropuerto Vanguardia

Aerolínea	Tipo de servicio			Municipio destino	Departamento destino	Frecuencia	Horario	Vuelos día	Costo trayecto
	Charter	Carga	Pasajeros						
Avianca	0	0	X	Bogotá	Cundinamarca	L-S	8:15 17:23	2	$348.000
Deprisa - Avianca	0	X	0	Bogotá	Cundinamarca	L-S	8:15 17:23	2	
Easy Fly	0	0	X	Bogotá	Bogotá	L-V	9:10 17:05	2	$100.000
Saviare	X		X	San José del Guaviare	Guaviare	Por demanda			
Saviare			X	Leticia	Amazonas	Por demanda			
Saviare			X	Puerto Inírida	Guainía	Por demanda			
Saviare			X	Puerto Carreño	Vichada	Por demanda			
TAC		X	X	Leticia	Amazonas	Por demanda			$1.100.000 $5.500.000
TAC	X	X	X	Inírida	Guainía	Por demanda			
TAC	X	X	X	Puerto Carreño	Vichada	Por demanda			
TAC	X	X	X	Cumaribo	Vichada	Por demanda			
Satena		X	X	Bogotá	Bogotá	Cancelado			
Satena		X	X	Puerto Carreño	Vichada	Jueves	am	1	
Satena		X	X	Puerto Inírida	Guainía	Miércoles	am	1	
Satena		X	X	Mitú	Vaupés	Sábado	am	1	
T&A		X	X	La Macarena	Meta	L-V	7:30	2-3	$215.000
T&A		X	X	Mapiripán	Meta	M,V,S		2-3	$228.000
T&A		X	X	Uribe	Meta	L-V		1	$228.000
T&A	X	X	X	Cumaribo	Vichada	Por demanda			$1.200.000 $1.333.000
T&A	X	X	X	Barranco Minas	Guainía	Por demanda			$1.200.000 $1.333.000
T&A	X	X	X	Puerto Inírida	Guainía	Por demanda			$1.200.000 $1.333.000

Aerolínea	Tipo de servicio			Municipio destino	Departamento destino	Frecuencia	Horario	Vuelos día	Costo trayecto
	Charter	Carga	Pasajeros						
T&A	X	X	X	Puerto Carreño	Vichada	Por demanda			$1.200.000 $1.333.000
Ecoturismo de La Macarena	X	X	X	Mapiripán	Meta	M,Mc,S		1	$215.000
Ecoturismo de La Macarena	X	X	X	Uribe	Meta	L-V		1	$215.000
Ecoturismo de La Macarena	X	X	X	La Macarena	Meta	L-V		1	$215.000
Ecoturismo de La Macarena	X	X	X	Puerto Carreño	Vichada	Mc,D		1	$270.000
Ecoturismo de La Macarena	X	X	X	Villavicencio	Meta	L, Mc		1	$270.000
Ecoturismo de La Macarena	X	X	X	Puerto Inírida	Guainía	L,Mc,V		1	$380.000
Ecoturismo de La Macarena		X	X	Caruru	Vaupés	M,S		1	$315.000
Motta transportes		X	X	Uribe	Meta	L-V	am	1	$200.000
Motta transportes		X	X	La Macarena	Meta	L-V	am	1	$215.000
Motta transportes		X	X	Puerto Inírida	Guainía	L,Mc,J,V	am	1	$380.000
Motta transportes		X	X	Barranco Minas	Guainía	L,Mc,J,V	am	1	$340.000
Motta transportes		X	X	Cumaribo	Vichada	L-V	am	1	$330.000
Motta transportes		X	X	Mapiripán	Meta	M,V,S	am	1	$215.000
Motta transportes		X	X	Mitú	Vaupés	L-V	am	1	$350.000
Soluciones Carter		X	X			Por demanda			
Aeroestar		X	X			Por demanda			

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: Datos obtenidos en trabajo de campo, abril de 2016

APÉNDICE F - Línea de tiempo – eventos económicos y políticos regionales.

Década	Político			Económico		
	Año		Categoría	Año		Categoría
2010-2015	2015	Conpes de la Altillanura	Política pública		Inicia construcción de la Planta de alcohol carburante "Bioenergy", quien es operadora, subsidiaria de Ecopetrol	Biocombustibles
	2014	Proyecto RAPE CENTRAL	Política pública Regionalización			
	2014	Plan Nacional de Desarrollo “Prosperidad para todos”, 2014. Incluye a la Altillanura como subregión de desarrollo	Política pública	2012	Proyecto "Cinturón agroindustrial de la Orinoquia"	Agroindustria
	2014	Conpes 3797 POLÍTICA PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DE LA ORINOQUIA: ALTILLANURA - FASE I	Política pública Regionalización		50% de la producción nacional de petróleo se concentra en Meta y Vichada.	Petróleo
	2012	Sistema General de Regalías - OCAD	Política pública Regalías		Campo Rubiales, la mayor producción desde tercer trimestre de 2010. Pico de producción en 2013 (210.000bd)	Petróleo
2000-2009	2001	Ley 693/2001 Dispone la mezcla de etanol	Política Pública Biocombustibles	2008	Se hace público el hallazgo y la explotabilidad de Campo Rubiales en Puerto Gaitán (Meta)	Petróleo
	2000	Plan Colombia - Eje Meta	Política pública Conflicto armado Lucha antinarcóticos		Instalación de la planta procesadora de Azúcar Manuelita S.A. y Biocastilla. Primer centro biotecnológico en Puerto Gaitán.	Biocombustibles

				2008	5.525 has de coca sembradas en el Departamento del Meta, 447 en Arauca y 3174 en Vichada.	Coca
				2003	$500.000 costo promedio de uma hectárea de tierra en la altillanura	Tierra
				2000	Decae PIB regional por desaceleración de actividad petrolera. Entre 1998 y 2003 Casanare por encima de Meta)	
1990-1999	1999	Fin de la CORPES Orinoquia	Política pública Regionalización	1996	Comienza la producción en los pozos Chichimene, Castilla La Nueva y Apiay, todos en una zona de 30 has conocida como "Distrito Petrolero" En Apiay, Vía Puerto López. Producción de petróleo para exportación, gas para uso doméstico e industrial en Villavicencio y Bogotá	Petróleo
	1999	Creación de una zona de distensión para negociaciones de paz con las FARC en San Vicente del Caguán	CAI	1993	Introducción de maíz y soya en la Altillanura	Agroindustria
	1998	Comienza la escalada paramilitar en la región, se mantiene incluso después de su desmovilización en 2005	CAI	1993	Hallazgo de Cupiagua 1 y Perforación de Cusiana 2 en Campo Cusiana (Casanare)	Petróleo

	1996	Resolución 041 de 1996 del Instituto Colombiano de la Reforma Agraria. Determina las extensiones de las Unidades Agrícolas Familiars por zonas.	Política pública Tierra	1990-1999	Crecimiento acelerado del PBI Orinoquia de 4,1 a 5,9% por explotaciones petroleras en Arauca y Casanare (Viloria, 2009)	
	1993	Ley general 99 de 1993 o Ley ambiental de Colombia	Política púbica Ambiental			
	1991	Constitución política de 1991. Se eliminan Intendencias y Comisarias como entes territoriales y pasan a ser Departamentos	Política pública Ordenamiento territorial		En el contexto de la apertura económica se introducen dos tipos de arroz, una primera variedad apta para suelos ácidos (ICA - CIAT) y arroz secano que produce en un periodo corto y se intercala con pasturas	Agroindustria
	1990	Proceso de "Apertura Económica" como implementación de una política neoliberal: Proyección de la región como área de macroproyectos industriales por disponibilidad de la tierra	Política pública Producción	1988	Perforación de Cusiana 1, descubrimiento de gas y abandono de Cusiana 2 (Casanare)	Petróleo
1980-1989	1989	FARC y ELN hacen presencia en casi todos los Llanos orientales.	CAI	1986	Producción en Caño Limón (Arauca)	Petróleo
	1986	Formación de grupos paramilitares en la zona	CAI	1986	Manuelita con cultivo de palma entra en San Carlos de Guaroa	Agroindustria

	1985	Consejos Regionales de Planificación Política Económica y Social - CORPES, creados bajo la Ley 76 de 1985	Política pública Regionalización	1983	Descubrimiento de Caño Limón con 1'200.000 barriles "nuevo exportador de petróleo" Producción en Arauquita, Saravena y Arauca (Arauca)	Petróleo
	1979	Plan de Desarrollo ganadero en la Altillanura. Primer paquete tecnológico pecuario especial para la región	Política pública Económica			
1970-1979				1978	Disminución de producción de arroz en Villanueva (Casanare). Se establecen dos grandes explotadoras: "Palmares de Oriente" y "Palmares de Casanare", generan ´migración de población afrodescendiente	Agroindustria
				1976	Campos de Apiay	Petróleo
				1976	Auge de la palma se extiende por los llanos. Arroz se extiende a Casanare, principalmente al corredor Villanueva - Yopal	Agroindustria
				1975	Ganadería y cultivo de arroz guían en crecimiento de Villavicencio, Acacías, Guamal, Puerto López y Granada. (En adelante influencia del narcotráfico)	Agropecuaria

	1962	Inauguración de la Séptima brigada del ejército y de la Base aérea de Apiay				
1960-1969	1960	Meta elevado a categoría de departamento, 01 de Julio		1960	Inicia el monocultivo de palma de aceite en el Meta, luego en Casanare.	

Elaboró: Yolima Devia Acosta.

APÉNDICE G - Cursos en educación para el trabajo asociados a la producción de *commodities*

Nombre programa	Institución 16/6/2017	Resolución	Departamento	Ciudad
Perforación de pozos de petróleo	Corporación UNISYSTEM de colombia	0067 de 10/02/2009	Meta	Villavicencio
Seguridad industrial con énfasis en perforación.	Inandina	844 de 10/04/2012	Meta	Villavicencio
Perforación de pozos petroleros.	Inandina	844 de 10/04/2012	Meta	Villavicencio
Producción de pozos petroleros.	Inandina	844 de 10/04/2012	Meta	Villavicencio
Sistema integrado de gestión	Inandina	844 de 10/04/2012	Meta	Villavicencio
Seguridad ocupacional	Inandina	3539 de 30/11/2012	Meta	Villavicencio
Ensamble, instalación y mantenimiento de sistemas de energía alternativa	Inandina	1425 de 12/6/2015	Meta	Villavicencio
Sísmica para la exploración de hidrocarburos	Inandina	3348 de 15/10/2014	Meta	Villavicencio
Operaciones y servicios petroleros	Instituto técnico de educación y capacitación “ITEC"	918 de 17/07/2009	Meta	Villavicencio
Seguridad y protección laboral	Instituto técnico de educación y capacitación “ITEC"	4012 del 10/12/2014	Meta	Villavicencio
Seguridad industrial en operaciones petroleras	Instituto técnico de educación y capacitación “ITEC"	917 de 17/07/2009	Meta	Villavicencio
Perforación de pozos de petróleo	Unidad tecnológica de innovación y emprendimiento superior "UNIES"	0979 de 04/04/2008	Meta	Villavicencio
Producción de pozos de petróleo	Unidad tecnológica de innovación y emprendimiento superior " UNIES "	0979 de 04/04/2008	Meta	Villavicencio

Nombre programa	Institución 16/6/2017	Resolución	Departamento	Ciudad
Seguridad industrial petrolera	Unidad tecnológica de innovación y emprendimiento superior " UNIES "	0979 de 04/04/2008	Meta	Villavicencio
Electromecánica industrial petrolera	Unidad tecnológica de innovación y emprendimiento superior " UNIES "	0979 de 04/04/2008	Meta	Villavicencio
Manejo ambiental y recursos naturales	Unidad tecnológica de innovación y emprendimiento superior " UNIES "	0979 de 04/04/2008	Meta	Villavicencio
Asistencia administrativa para el sector de los hidrocarburos	Unidad tecnológica de innovación y emprendimiento superior " UNIES "	0979 de 04/04/2008	Meta	Villavicencio
Electricista industrial	Unidad tecnológica de innovación y emprendimiento superior " UNIES "	0979 de 04/04/2008	Meta	Villavicencio
Electrónica industrial petrolera	Unidad tecnológica de innovación y emprendimiento superior " UNIES "	637 de 21/05/2010	Meta	Villavicencio
Producción de pozos de petróleo	Unidad tecnológica de innovación y emprendimiento superior " UNIES "	639 de 21/05/2010	Meta	Villavicencio
Perforación de pozos de petróleo	Unidad tecnológica de innovación y emprendimiento superior " UNIES "	640 de 21/05/2010	Meta	Villavicencio
Instrumentación y automatización industrial	Unidad tecnológica de innovación y emprendimiento superior "unies"	2046 de 7/7/2016	Meta	Villavicencio
Electromecánica industrial	Unidad tecnológica de innovación y emprendimiento superior "unies"	2046 de 7/7/2016	Meta	Villavicencio

Nombre programa	Institución 16/6/2017	Resolución	Departamento	Ciudad
Perforación y completamiento de pozos de petróleo	Corporación internacional del petróleo limitada.	273 del 23-2010	Meta	Villavicencio
Manejo de residuos sólidos y líquidos de perforación y producción de pozos de petróleo	Corporación internacional del petróleo limitada.	273 del 23-2010	Meta	Villavicencio
Exploración y sísmica	Corporación internacional del petróleo limitada.	273 del 23-2010	Meta	Villavicencio
Producción de pozos de petróleo y facilidades de superficie	Corporación internacional del petróleo limitada.	273 del 23-2010	Meta	Villavicencio
Estaciones de bombeo y oleoductos	Corporación internacional del petróleo limitada.	273 del 23-2010	Meta	Villavicencio
Reacondicionamiento de pozos de petróleo y servicios especiales	Corporación internacional del petróleo limitada.	273 del 23-2010	Meta	Villavicencio
Refinación de hidrocarburos líquidos	Corporación internacional del petróleo limitada.	273 del 23-2010	Meta	Villavicencio
Procesos de hidocarburos en fase gaseosa	Corporación internacional del petróleo limitada.	273 del 23-2010	Meta	Villavicencio
Asistente administrativo para la industria del petróleo	Corporación internacional del petróleo limitada.	273 del 23-2010	Meta	Villavicencio
Asistente operativo en estaciones de servicio	Corporación internacional del petróleo limitada.	273 del 23-2010	Meta	Villavicencio
Seguridad industrial para la industria del petróleo	Corporación internacional del petróleo limitada.	273 del 23-2010	Meta	Villavicencio

Nombre programa	Institución 16/6/2017	Resolución	Departamento	Ciudad
Recursos naturales y medio ambiente para la industria del petróleo	Corporación internacional del petróleo limitada.	273 del 23-2010	Meta	Villavicencio
Gestión ambiental y recursos naturales	Corporación internacional del petróleo limitada.	273 del 23-2010	Meta	Villavicencio
Seguridad ocupacional	Corporación internacional del petróleo limitada.	273 del 23-2010	Meta	Villavicencio
Asistencia en análisis y producción de información administrativa	Centro de estudios técnicos del Ariari "CETA"	105 del 5-ii/2010	Meta	Villavicencio
Cosecha del fruto de palma de aceite	Centro de estudios técnicos del Ariari " CETA "	105 del 5-ii/2010	Meta	Villavicencio
Creación de empresas y su plan de negocios	Centro de estudios técnicos del Ariari " CETA "	105 del 5-ii/2010	Meta	Villavicencio
Mantenimiento del cultivo de palma de aceite	Centro de estudios técnicos del Ariari " CETA "	105 del 5-ii/2010	Meta	Villavicencio
Siembra de palma de aceite	Centro de estudios técnicos del Ariari " CETA "	105 del 5-ii/2010	Meta	Villavicencio
Perforación de pozos de petróleo	Instituto técnico integral petrolero	2772 del 8-x/2012	Meta	Villavicencio
Seguridad industrial en petróleos	Instituto técnico integral petrolero	2772 del 8-x/2012	Meta	Villavicencio
Producción de pozos y facilidades de superficies	Instituto técnico integral petrolero	2772 del 8-x/2012	Meta	Villavicencio
Auxiliar de campo en la industria del petróleo	Instituto técnico integral petrolero	2772 del 8-x/2012	Meta	Villavicencio
Procedimientos informáticos y mantenimiento de computadores	Instituto técnico integral petrolero	2772 del 8-x/2012	Meta	Villavicencio

Nombre programa	Institución 16/6/2017	Resolución	Departamento	Ciudad
Gestión ambiental y manejo de recursos naturales	Instituto técnico integral petrolero	2772 del 8-x/2012	Meta	Villavicencio
Auxiliar de procesos de control ambiental	Instituto técnico integral petrolero	552 del 17/02/2014	Meta	Villavicencio
Seguridad industrial con énfasis en perforación de pozos de petróleo	Centro de estudios petroleros cetpetrol Villavicencio	356 03/02/2014 0631 d	Meta	Villavicencio
Perforación de pozos de petróleo	Centro de estudios petroleros cetpetrol Villavicencio	356 03/02/2014 0631 d	Meta	Villavicencio
Producción de pozos de petróleo	Centro de estudios petroleros cetpetrol Villavicencio	356 03/02/2014 0631 d	Meta	Villavicencio
Asistente administrativo para la industria petrolera	Centro de estudios petroleros cetpetrol Villavicencio	356 03/02/2014 0631 d	Meta	Villavicencio
Gestión en sistemas de manejo ambiental	Centro de estudios petroleros cetpetrol Villavicencio	356 03/02/2014 0631 d	Meta	Villavicencio
Gestión integral	Centro de estudios petroleros cetpetrol Villavicencio	356 03/02/2014 0631 d	Meta	Villavicencio
Mantenimeinto industrial	Centro de estudios petroleros cetpetrol Villavicencio	2428 del 08/07/2014	Meta	Villavicencio
Mecánica diesel	Centro de estudios petroleros cetpetrol Villavicencio	2428 del 08/07/2014	Meta	Villavicencio
Seguridad ocupacional	Centro de estudios petroleros cetpetrol Villavicencio	3581 del 29/11/2013	Meta	Villavicencio

Nombre programa	Institución 16/6/2017	Resolución	Departamento	Ciudad
Instrumentación industrial	Centro de estudios petroleros cetpetrol Villavicencio	356 03/02/2014 0631 d		Villavicencio
Perforación y producción de pozos de petróleo	Instituto Mayor Del Meta	615 del 21-v/2010	Meta	Villavicencio
Seguridad industrial	Instituto Mayor Del Meta	615 del 21-v/2010	Meta	Villavicencio
Perforación petrolera	Escuela de la industria petrolera Petroschool	1449 del 15-ix/2009	Meta	Villavicencio
Seguridad industrial	Escuela de la industria petrolera Petroschool	1449 del 15-ix/2009	Meta	Villavicencio
Producción de pozos y facilidades de superficies	Escuela de la industria petrolera Petroschool l	1449 del 15-ix/2009	Meta	Villavicencio
Gestión integral en programas de prevención de riesgos industriales h.s.e.q.	Escuela de la industria petrolera Petroschool	1449 del 15-ix/2009	Meta	Villavicencio
Gestión ambiental y recursos naturales	Escuela de la industria petrolera Petroschool	1344 del 29/04/2013	Meta	Villavicencio
Control y manejo de residuos integrales del sector petrolero	Escuela de la industria petrolera Petroschool	1344 del 29/04/2013	Meta	Villavicencio
Asistente administrativo de campo petrolero	Escuela de la industria petrolera Petroschool	1449 del 15-ix/2009	Meta	Villavicencio
Perforación de pozos de petróleo	Escuela técnica iberoamericana	2511 del 28-xi/2011	Meta	Villavicencio
Producción de pozos de petróleo	Escuela técnica iberoamericana	2511 del 28-xi/2011	Meta	Villavicencio
Gestión en sistemas de manejo ambiental	Escuela técnica iberoamericana	2511 del 28-xi/2011	Meta	Villavicencio
Operador de procesos de refinación	Petroleum Gold Energy	1852 del 13/05/2014	Meta	Villavicencio
Perforación de pozos de petróleo y gas	Petroleum Gold Energy	1852 del 13/05/2014	Meta	Villavicencio

Nombre programa	Institución 16/6/2017	Resolución	Departamento	Ciudad
Producción de petróleo y gas	Petroleum Gold Energy	1852 del 13/05/2014	Meta	Villavicencio
Seguridad ocupacional	Petroleum Gold Energy	1852 del 13/05/2014	Meta	Villavicencio
Técnico oficial en construcción	Petroleum Gold Energy	3669 del 1/12/2015	Meta	Villavicencio
Técnico electricista industrial	Petroleum Gold Energy	3669 del 1/12/2015	Meta	Villavicencio
Técnico en palma de aceite	Petroleum Gold Energy	3669 del 1/12/2015	Meta	Villavicencio
Operar sistemas y componentes en perforación de pozos en hidrocarburos	Soctrasuv s.a.s.	3803 del 27/11/2014	Meta	Villavicencio
Operar sistemas de tratamiento de residuos peligrosos	Cotransvial	2686 del 1/8/2014	Meta	Villavicencio
Operar sistemas y componentes en la perforación de pozos en hidrocarburos	Cotransvial	2686 del 1/8/2014	Meta	Villavicencio
Técnico en HSEQ sistemas integrados de gestión y responsabilidad social	Senda instituto para la Formación y Desarrollo Empresarial y Profesional	3737 del 2/12/2015	Meta	Villavicencio

Elaboró: Yolima Devia Acosta. Fuente: SIET https://www.semvillavicencio.gov.co/documents/31-25116.pdf