



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

Caracterización del fenómeno de urbanización en torno a los corredores viales

**La reconfiguración del espacio y de las prácticas en los corredores
viales periurbanos de Yopal**

Natacha Pérez Gokelaere

Universidad Nacional de Colombia

Facultad de artes, Maestría en Ordenamiento Urbano Regional

Bogotá D.C, Colombia

2022

Caracterización del fenómeno de urbanización en torno a los corredores viales

La reconfiguración del espacio y de las prácticas en los corredores viales periurbanos de Yopal

Natacha Perez Gokelaere

Trabajo de investigación presentada(o) como requisito parcial para optar al título de:
magister en Ordenamiento Urbano Regional

Directora: Alice Amandine Beuf
Ph.D en Geografía

Universidad Nacional de Colombia
Facultad de artes, Maestría de Ordenamiento Urbano Regional
Bogotá D.C, Colombia
2021-2022

(Dedicatoria o lema)

A todos los habitantes que dependen económicamente de las carreteras colombianas

Declaración de obra original

Yo declaro lo siguiente:

He leído el Acuerdo 035 de 2003 del Consejo Académico de la Universidad Nacional. «Reglamento sobre propiedad intelectual» y la Normatividad Nacional relacionada al respeto de los derechos de autor. Esta disertación representa mi trabajo original, excepto donde he reconocido las ideas, las palabras, o materiales de otros autores.

Cuando se han presentado ideas o palabras de otros autores en esta disertación, he realizado su respectivo reconocimiento aplicando correctamente los esquemas de citas y referencias bibliográficas en el estilo requerido.

He obtenido el permiso del autor o editor para incluir cualquier material con derechos de autor (por ejemplo, tablas, figuras, instrumentos de encuesta o grandes porciones de texto).

Por último, he sometido esta disertación a la herramienta de integridad académica, definida por la universidad.



Natacha Perez Gokelaere

Fecha DD/MM/AAAA

29/08/2022

Agradecimientos

Agradezco a mi directora Alice Amandine Beuf por su dedicación y acompañamiento, y por ayudarme a tomar siempre distancia con mi trabajo.

A la comunidad de profesores de la Universidad Nacional por permitir los espacios de discusión que inspiraron este trabajo.

A mi familia y amigos por el apoyo, la ayuda y la paciencia.

A mi compañero Juan Felipe Mendieta por el acompañamiento en los trabajos de campo y los debates que me ayudaron a consolidar este trabajo.

A todos los entrevistados por compartir sus experiencias y opiniones.

Resumen

Caracterización del fenómeno de urbanización en torno a los corredores viales

La reconfiguración del espacio y de las prácticas en los corredores viales periurbanos de Yopal

A través de un estado del arte sobre el fenómeno de urbanización en los corredores viales salientes de la ciudad de Yopal, Casanare, se discute la definición de los conceptos de urbano, rural y periurbano. Se parte de un diagnóstico morfológico, político, económico e histórico del fenómeno de urbanización en el área de estudio para redefinir los espacios, y distinguir necesidades de planificación territorial. El trabajo se elaboró en tres partes, una caracterización espacial del fenómeno de urbanización en los corredores, una indagación histórica sobre los procesos de producción de los corredores viales y un análisis cuantitativo y cualitativo sobre la incidencia de la urbanización en las prácticas de movilidad. Con este análisis, se pudo concluir sobre el significado del espacio urbano en los corredores viales y hacer recomendaciones para la planificación territorial en términos de calificación de usos de suelo, definiciones de espacio público y necesidades a tomar en cuenta en la planificación desde el concepto de derecho a la ciudad integrando ciertas variables como el derecho a la movilidad, el derecho al espacio público, el derecho a la seguridad y el derecho al ocio.

Palabras clave: urbano, periurbano, rural, corredores viales.

Abstract

Characterization of the phenomenon of urbanization around road corridors. The reconfiguration of space and practices in the peri-urban road corridors of Yopal

Through a state of the art on the phenomenon of urbanization in the outgoing road corridors of the city of Yopal, Casanare, the definition of the concepts of urban, rural and peri-urban is discussed. It is based on a morphological, political, economic and historical diagnosis of the urbanization phenomenon in the study area to redefine the spaces, and distinguish territorial planning needs. The work was developed in three parts, a spatial characterization of the phenomenon of urbanization in corridors, a historical investigation of the production processes of road corridors, and a quantitative and qualitative analysis of the incidence of urbanization in mobility practices. With this analysis, it was possible to conclude on the meaning of urban space in road corridors and make recommendations for territorial planning in terms of land use qualification, definitions of public space and needs to be taken into account in planning from the concept of right to the city integrating certain variables such as the right to mobility, the right to public space, the right to security and the right to leisure.

Keywords: urban, peri-urban, rural, road.

Contenido

	1. Pág.
1 Dicotomía urbano-rural y los corredores viales.....	19
1.1 La definición de espacios urbanos, rurales y periurbanos	20
1.1.1 <i>Entre espacio urbano, ciudad y suelo urbano.....</i>	<i>20</i>
1.1.2 <i>Espacio rural o suelo rural.....</i>	<i>21</i>
1.1.3 <i>Espacio de transición, suelo periurbano y rurbano.....</i>	<i>23</i>
1.2 Desde la planificación territorial y urbana	25
1.2.1 <i>La ciudad neoliberal.....</i>	<i>25</i>
1.2.2 <i>Ruralidad y desarrollo.....</i>	<i>28</i>
1.2.3 <i>Los corredores viales desde los usos de suelo y la normativa.....</i>	<i>31</i>
1.3 Conclusiones	33
1.4 Contexto territorial	35
1.4.1 <i>El piedemonte llanero.....</i>	<i>35</i>
1.4.2 <i>El poblamiento histórico.....</i>	<i>37</i>
1.4.3 <i>La economía dependiente del sector petrolero.....</i>	<i>42</i>
1.4.4 <i>Contexto político.....</i>	<i>44</i>
2 Caracterización espacial.....	48
2.1 Caracterización regional	48
2.1.1 <i>Eje vial Yopal Morichal.....</i>	<i>49</i>
2.1.2 <i>Eje vial Yopal y el Morro.....</i>	<i>51</i>
2.1.3 <i>Eje vial Yopal, la Chaparrera.....</i>	<i>53</i>
2.1.4 <i>Eje vial vía Tacarimena, y vía Matepantano.....</i>	<i>54</i>
2.1.5 <i>Eje vial La Marginal de la Selva tramo Yopal-Aguazul.....</i>	<i>57</i>
2.2 Caracterización local	59
2.2.1 <i>Morfología de los corredores viales: espacio público.....</i>	<i>59</i>
2.2.2 <i>Morfología de los corredores viales: masas construidas.....</i>	<i>63</i>
2.2.3 <i>Morfología de los corredores viales: transformación de la densificación.....</i>	<i>77</i>
2.2.4 <i>Actividades: Desde la planificación territorial.....</i>	<i>81</i>
2.2.5 <i>Actividades, desde la realidad percibida en el territorio:.....</i>	<i>87</i>
2.3 Los corredores viales en la dinámica urbano-rural	91
2.3.1 <i>Los corredores viales como espacio urbano.....</i>	<i>93</i>
2.3.2 <i>Los corredores viales como espacio rural.....</i>	<i>97</i>
3 Los procesos de producción de los corredores viales.....	101
3.1 La planificación y transformación territorial de la infraestructura vial	102
3.1.1 <i>La técnica y el transporte en el siglo XX.....</i>	<i>102</i>
3.1.2 <i>La transformación normativa.....</i>	<i>107</i>
3.2 La planificación y transformación territorial de las actividades económicas	114

3.2.1	<i>Sectores económicos del extractivismo</i>	114
3.2.2	<i>Configuración del espacio público</i>	117
3.2.3	<i>Efectos en las masas construidas</i>	117
3.2.4	<i>Efectos en la planificación</i>	119
3.2.5	<i>Fenómeno de densificación</i>	120
4	Reconfiguración de las prácticas de movilidad cotidiana	125
4.1	El derecho a la ciudad	125
4.1.1	<i>Que territorio</i>	125
4.1.2	<i>Qué derecho</i>	126
4.1.3	<i>Para quién</i>	128
4.2	Reconfiguración de la movilidad cotidiana	131
4.2.1	<i>Movilidad regional y urbana</i>	131
4.2.2	<i>Uso del espacio público</i>	133
4.2.3	<i>Razones de desplazamiento</i>	136
4.2.4	<i>Tipos de transporte</i>	137
4.2.5	<i>Necesidades en términos de derecho a la ciudad</i>	139

Lista de gráficos

	Pág.
<i>Gráfico 1 Demografía de Aguazul ciudad y Municipio fuente: Elaboración propia a partir de los censos nacionales del DANE</i>	40
<i>Gráfico 2 Demografía de Yopal ciudad y Municipio fuente: Elaboración propia a partir de los censos nacionales del DANE</i>	40
<i>Gráfico 3 PIB por departamentos, fuente: elaboración propia a partir del DANE</i>	43
<i>Gráfico 4 partición al PIB de Casanare por sector de actividades fuente: elaboración propia</i>	43
<i>Gráfico 5 Morfología Fuente: Elaboración propia</i>	73
<i>Gráfico 6 Categorización de usos de suelo fuente: elaboración propia</i>	95
<i>Gráfico 7 Corema distribución de las tipologías de viviendas fuente: elaboración propia</i>	124
<i>Gráfico 8 Distribución de actores desde una perspectiva económica, fuente: elaboración propia</i>	129
<i>Gráfico 9 Operaciones aéreas anuales por aeródromo fuente: Aeronáutica Civil</i>	132
<i>Gráfico 10 Conteo de los tipos de transporte fuente: elaboración propia</i>	137
<i>Gráfico 11 Movilidad cotidiana entre el 26 y el 27 de noviembre fuente: elaboración propia</i>	138
<i>Gráfico 12 Tipos de transporte fuente: elaboración propia</i>	138

Lista de mapas

<i>mapa 1 Descripción ambiental fuente: elaboración propia</i>	35
<i>mapa 2 Expansión de la huella urbana de Yopal. Fuente: Elaboración propia</i>	41
<i>mapa 3 corredores viales fuente: elaboración propia</i>	49
<i>mapa 4 Eje vial Yopal Morichal Estructura Ambiental y Catastro, fuente: elaboración propia</i>	50
<i>mapa 5 Eje vial Yopal y el Morro, Estructura Ambiental y Catastro, fuente: Elaboración propia</i>	52
<i>mapa 6 Eje vial Yopal la Chaparrera, Estructura Ambiental y Catastro, fuente: elaboración propia</i>	53
<i>mapa 7 Eje vial Yopal via Tacarimena, Estructura Ambiental y Catastro, fuente: elaboración propia</i>	56
<i>mapa 8 Eje vial Yopal Aguazul Estructura Ambiental y Catastro, Fuente: Elaboración propia</i>	57
<i>mapa 9 Configuración de la infraestructura vial fuente: Elaboración propia</i>	61
<i>mapa 10 conformación de las vías Tacarimena (1.) y Matepantano (2.) fuente: elaboración propia</i>	62
<i>mapa 11 Ubicación de construcciones entre 2007 y 2021 en el corredor vial entre Yopal y Aguazul fuente: elaboración propia</i>	78
<i>mapa 12 Ubicación de construcciones entre 2007 y 2021 en las vías Tacarimena y vías Matepantano, Fuente: Elaboración propia</i>	80
<i>mapa 13 suelos suburbanos, de expansión y corredores viales suburbanos de los POT Y EOT Fuente: Elaboración propia</i>	83
<i>mapa 14 Vocación de Uso de Suelo fuente: Elaboración propia a partir de datos de DANE, INVIAS e IGAC</i>	85
<i>mapa 15 conflicto de Uso de suelo fuente: Elaboración propia a partir de datos de DANE, INVIAS e IGAC</i>	85
<i>mapa 16 Capacidad de Uso de Suelo fuente: Elaboración propia a partir de datos de DANE, INVIAS e IGAC</i>	86
<i>mapa 17 Catastro y actividades tramo Yopal Aguazul fuente: elaboración propia</i>	87
<i>mapa 18 Catastro y actividades tramo vía Tacarimena fuente: elaboración propia</i>	90
<i>mapa 19 Corema del espacio urbano fuente: elaboración propia</i>	97
<i>mapa 20 red de ferrocarriles y puertos en 1950 fuente: elaboración propia a partir de Roca. et.al (2014) y Nieto (2011)</i>	104
<i>mapa 21 Red Primaria, Secundaria y Terciaria 166.233 Km. fuente: Ospina, 2004</i>	106
<i>mapa 22 urbanizaciones alrededor de la Guafilla fuente: elaboración propia</i>	120
<i>mapa 23 Formas de urbanización (1955-1996) fuente: Dureau, Florez (2001)</i>	121
<i>mapa 24 Sistemas de transportes y vías fuente: elaboración propia</i>	131

Lista de ilustraciones

<i>Ilustración 1 Vía que bordea el río Cravo Sur fuente: elaboración propia</i>	<i>54</i>
<i>Ilustración 2 Rotonda que conecta los corredores vía Tacarimena y vía Matepantano fuente: elaboración propia.....</i>	<i>55</i>
<i>Ilustración 3 Viviendas en la marginal de la selva fuente: elaboración propia.....</i>	<i>65</i>
<i>Ilustración 4 Estación de servicio en la Marginal de la Selva tramo Yopal-Aguazul Fuente: Elaboración propia</i>	<i>65</i>
<i>Ilustración 5 entrada de finca en la marginal de la selva Fuente: elaboración propia</i>	<i>66</i>
<i>Ilustración 6 señalética en la Marginal de la selva Fuente: elaboración propia.....</i>	<i>66</i>
<i>Ilustración 7 Vivienda de dos pisos sobre la Marginal de la Selva fuente: elaboración propia</i>	<i>67</i>
<i>Ilustración 8 Vivienda unifamiliar cerca de la Guafilla Fuente: Elaboración propia</i>	<i>68</i>
<i>Ilustración 9 Vivienda unifamiliar cerca de la Aguazul Fuente: Elaboración propia</i>	<i>68</i>
<i>Ilustración 10 Molino en la vía de la Marginal de la Selva Fuente: elaboración propia¡Error! Marcador no definido.</i>	
<i>Ilustración 11 Ejemplo de señalética sobre infraestructura en la vía Tacarimena Fuente: elaboración propia</i>	<i>71</i>
<i>Ilustración 12 vivienda con bloques y revestimiento en la vía Matepantano Fuente: elaboración propia</i>	<i>72</i>
<i>Ilustración 13 Pórtico de entrada de finca en la vía Tacarimena Fuente: elaboración propia.....</i>	<i>72</i>
<i>Ilustración 14 Vivienda aislada de la vía Fuente: elaboración propia.....</i>	<i>74</i>
<i>Ilustración 15 Restaurante sobre la vía Tacarimena con infraestructura de hangar Fuente: elaboración propia.....</i>	<i>74</i>
<i>Ilustración 16 Venta de parcelas de viviendas campestres sobre la vía fuente. Fuente: elaboración propia ..</i>	<i>75</i>
<i>Ilustración 17 Uso de la vía Marginal de la Selva Fuente: Elaboración propia</i>	<i>134</i>
<i>Ilustración 18 Ciclista en la vía Tacarimena fuente: Israel Maldonado (2021)</i>	<i>135</i>
<i>Ilustración 19 Ganado en la vía Matepantano fuente: elaboración propia.....</i>	<i>136</i>

Lista de abreviaturas

Abreviatura	Término
ANH	Agencia Nacional de Hidrocarburos
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CINEP	Centro de Investigación y Educación Popular
DNP	Departamento Nacional de Planeación
DTS	Diagnóstico Técnico de Soporte
EOT	Grupo Interagencial sobre Flujos Migratorios
GIFMM	Mixtos
ICC	Esquema de Ordenamiento Territorial
IGAC	Índice de Competitividad de ciudades
IDEAM	Instituto Geográfico Agustín Codazzi
LOOT	Ley de Ordenamiento Territorial
PBOT	Plan Básico de Ordenamiento Territorial
PDD	Plan de Desarrollo Departamental
POMCA	Plan de Ordenamiento Territorial
POT	Reforma Rural Integral
RRI	

Introducción

El espacio urbanizado de la ciudad de Yopal se expande mediante un fenómeno de periurbanización más allá del área urbana definida institucionalmente. Este es un estudio del proceso de expansión urbana en los bordes de esta ciudad que engloba poco a poco las áreas rurales.

Yopal es una ciudad con dos grandes particularidades. La primera consiste en su crecimiento demográfico acelerado excepcional, que se vio acompañado del auge de la actividad petrolera de la región, la ciudad pasó de tener 16.351 habitantes en 1985 a 150.000 habitantes en 2020 (DANE, 2018). Este crecimiento de casi 10 veces su población en sólo 35 años, hace que Yopal sea una de las cinco ciudades con mayor expansión urbana de Colombia (Ángel, et. al, 2013). Incluso se prevé que el área de la ciudad se extenderá hasta 7 veces entre 2010 y 2040 (Ángel, et. al, 2013).

La segunda consiste en la inestabilidad de su gobernabilidad. Los antecedentes políticos de la ciudad han generado conflictos con el suelo y reforzado la expansión de su huella urbana. Como lo menciona Dureau y Flórez, la fuerza de las urbanizaciones informales causaron que *“el espacio urbano se extienda hoy en día de manera desordenada, con una ruptura radical del continuum urbano de las épocas anteriores y una concentración de la precariedad en algunas zonas”* (2000, p 51).

Por otro lado, La ciudad es descrita como *“una ciudad con un alcalde a punto de ser destituido por firmar contratos irregulares y donde no hay acueducto ni agua potable (...), los políticos han convertido las urbanizaciones piratas en un botín para elegirse”* (Silla Vacía, 2014). Uno de los ejemplos más recientes y con mayor influencia de esta particularidad, es la *“ciudadela de la bendición”*: un terreno rural de 110 hectáreas que se subdividió y vendió a 10 000 familias para construcción de viviendas (2014). Este acto tuvo

como consecuencia el encarcelamiento de John Jairo Torres quien después sería elegido desde la cárcel como alcalde (LaFM, 2017).

Estas dos características hacen de la ciudad un sistema complejo y reducen las posibilidades de generar y aplicar un proyecto territorial. Se propone estudiar la manera en la cual se sigue expandiendo la ciudad en los corredores viales del área rural, a pesar del fin de la fiebre petrolera en 2010.

La expansión de la huella urbana toma varias formas en función de los momentos históricos. Una es la subdivisión de suelo en el borde de las vías del área rural que no responde a la normativa de uso de suelo para estos terrenos. Asimismo, la subdivisión de suelo se ha visto combinada con la densificación e instauración de nuevos usos para vivienda, la restauración, actividades agroindustriales, entre otros. Estas dinámicas y cambios morfológicos que disuelven más las fronteras entre los espacios urbanos, periurbanos y rurales, exigen una evaluación del fenómeno en su transversalidad y una redefinición de las necesidades que se generan para que la planificación territorial pueda evolucionar con las realidades y las necesidades específicas.

Siendo así, se consideró hacer un estudio sobre los espacios de los corredores viales para proponer una reflexión, en miras a integrar las transformaciones territoriales en las herramientas de planificación territorial. A partir de un marco teórico sobre la definición de los espacios rurales, periurbanos y urbanos, se subdividió el estudio en tres grandes objetivos: 1. caracterizar el fenómeno de subdivisión desde la morfología y las actividades, 2. comprender las razones del fenómeno desde la implementación del neoliberalismo en el territorio, y 3. mostrar las consecuencias en la reconfiguración del espacio rural y urbano, en términos de movilidad y desde las teorías críticas del espacio neoliberal.

Ante todo, se considera el espacio en esta investigación como un espacio geográfico: *“espacio accesible a la sociedad, es cualquier punto de la superficie terrestre que se vea afectado o que afecte de alguna manera a la humanidad.”* (Banco de la República, n-d). De este modo, se comprende todos los cuerpos y movimientos de una sociedad en un cuerpo físico permitiendo definirlo según el enfoque de análisis.

Por otro lado, nos referimos al paisaje para distinguir lo urbano de lo rural como herramienta que interroga un cierto tipo de apropiación (individual o colectiva). Existen varias interpretaciones del paisaje en su análisis epistemológico debido a su inexistencia en idiomas como el latín¹ (Thomas, 2006). Parte de estas interpretaciones han llegado a una definición como la "*Parte de un país que la naturaleza presenta a un observador*" (Robert, et.al., 2008).

En su reflexión sobre la percepción de lo real mediante la relación entre la imagen y la visión, Merleau-Ponty denota como la experiencia de la profundidad revela que la percepción no es la pura materialidad, sino que sugiere pertenencia al mundo (1964). La subjetividad de la experiencia de cada cuerpo a través del ojo implica la construcción de un paisaje propio a cada individuo. Sin embargo, si nos referimos a la sociedad y al patrimonio desde la sociedad, cada sociedad construye sus códigos de interpretación, sus valores y sus tradiciones. De esta forma, la arquitectura se concibe desde un contexto social, lo cual hace que se percibe y se convierte en un objeto apropiado culturalmente por una comunidad específica. En la planificación territorial esta percepción se usa para componer una idea del paisaje como una herramienta para la gestión. Aparece entonces el concepto de paisaje para poder concebir un territorio desde la apropiación y la idea de proteger y conservar. Paralelamente, este se vincula a la idea de gestión del paisaje tanto para el patrimonio como para el medio ambiente.

Sin embargo, la noción de paisaje como concepción colectiva tiene poca aplicación en Colombia. Esta es confusa desde su concepción jurídica (Molina Saldarriaga, 2012). Es por eso que en este trabajo se concentra la concepción del paisaje a una visión exclusiva desde el individuo con su experiencia, el tiempo, la morfología y los simbolismos asociados. Así esta concepción contribuye a la construcción de los espacios por la población desde su experiencia y visión de un paisaje interno que busca reproducir en el territorio.

¹ El locus contribuye en las diferentes formas de percibir el medio espacial como presentarse en el espacio. Por otro lado, el loci consiste en las formas de juzgar el lugar tanto desde la estética o de los componentes entre otros. Para mayor información (Thomas, 2006)

Este estudio permitió redefinir las necesidades que se generan a partir de la subdivisión del suelo alrededor de los corredores viales analizados. Se revela la forma actual del espacio urbano y rural y se examinan las reconfiguraciones de la movilidad desde el derecho a la ciudad y la ecología política.

Área de estudio

Para analizar el fenómeno de densificación en torno a los corredores viales, desde la presentación del contexto territorial se da cuenta de la importancia de contextualizar este fenómeno dentro del ámbito urbano regional desde las actividades agrícolas, petroleras y de transporte. Así se podrá entender las dinámicas de polarización del área urbana de Yopal con los bordes rurales, y con los demás polos urbanos como Aguazul al igual que la transición entre el espacio rural y urbano.

Alcance temporal

Este estudio busca entender los tiempos que componen esta imagen paisajística actual, para entender el espacio en su estado de subdivisión parcelaria sobre los corredores viales.

La historia de la conformación del poblamiento indica el estado de despoblamiento de las zonas rurales y la condensación de la gente en las ciudades. Es por ello que se propone estudiar el proceso de densificación en los corredores viales de Yopal entre 2007 y 2020, momento en el cual se redujo considerablemente la violencia en el territorio. Además, el contexto económico permite elaborar el alcance temporal del análisis de las implementaciones del neoliberalismo en el territorio desde la actividad petrolera, agrícola y pecuaria.

Metodología

En primer lugar, se observa la importancia de la morfología y del tejido como parte de las descripciones de los espacios. Se observa la morfología tanto **ambiental** como de tejido urbano para elaborar un panorama de un espacio que responde y difiere de la definición normativa de suelo urbano, rural y periurbano. Es por eso que el primer aspecto de la caracterización espacial hace foco en este estudio en la comprensión morfológica y la representación simbólica que conlleva la percepción de cada espacio.

En segundo lugar, las diferentes teorías sobre las manifestaciones espaciales que se han traído en esta reflexión se pueden clasificar igualmente desde la territorialización de la teoría neoliberal en los diferentes espacios. Las diferentes aplicaciones del neoliberalismo presentadas en este documento invitan a describir los corredores de manera sectorial y así poder caracterizar los espacios incluyendo esta variable de la implementación política neoliberal.

En tercer lugar, se hace una reflexión sobre la adaptación del concepto del espacio urbano y rural en el marco de esta reconfiguración territorial desde la movilidad cotidiana. Así, se visibilizan las nuevas necesidades que surgen en términos de movilidad y construcción de los corredores viales para sugerir un acercamiento teórico desde la teoría crítica urbana y más precisamente desde el derecho a la ciudad. De esta forma, se podrá destacar algunas de las falencias existentes en la gestión del territorio.

1 Dicotomía urbano-rural y los corredores viales

El fenómeno de urbanización sobre los corredores viales salientes de Yopal, y en la transición urbano rural, se presenta en apariencia como caótico desde su composición morfológica. Esta coyuntura implica exponer en un primer capítulo, el marco teórico sobre los conceptos de espacios rurales, urbanos y periurbanos. Sus definiciones incluyen los debates alrededor de las caracterizaciones espaciales, políticas y sociales.

El capítulo se divide en dos partes, una primera que discute los conceptos de urbano, rural y periurbano desde el espacio como morfología y tejido, y desde su conformación a través de la planificación como la ciudad neoliberal y la asociación de ruralidad y desarrollo. En la segunda parte, se presenta el contexto territorial desde los ámbitos geográficos, económicos, demográficos y políticos.

1.1 La definición de espacios urbanos, rurales y periurbanos

1.1.1 Entre espacio urbano, ciudad y suelo urbano

Partiendo de las similitudes del término urbano y ciudad, se reconoce que ambos términos hacen referencia a esa gran agrupación de población en un espacio que se transforma con el tiempo debido a su carácter mutante. Sin embargo, se distinguen por Levy a través de la ciudad concebida como entorno espacial específico, y la “urbanidad” como condición e implementación de un modo de habitar posibilitado por la ciudad (2013).

La discusión sobre la definición de la ciudad permite regresar a una revisión histórica en la cual es necesario abstraerse de la forma y organización espacial debido a la diversidad de expresiones de agrupaciones de poblaciones según las civilizaciones (Jiménez, 2015). Esto permite tener definiciones orientadas en las funciones de las ciudades: *“Más que una masa de estructuras, la ciudad es un complejo de funciones interrelacionadas y en constante interacción; no sólo una concentración de poder sino una polarización de la cultura.”* (Mumford, 1961, p.109). Asimismo, se puede observar varias reflexiones sobre las ciudades como las de Fishman (1990) que indica cómo las ciudades son constituidas por las familias y las actividades de estas en el espacio.

Por otro lado, Lefebvre (1974) expresa mediante un estudio de los procesos de urbanización el fenómeno social de lo urbano designando la “sociedad urbana” que absorbe la producción agrícola de una forma conceptual. La característica de ciudades en transformación continua permite definir a autores como Harvey (2004) la ciudad como un espacio que no se fija en el tiempo, espacio que está conformado por transformaciones espaciales y morfológicas derivadas de los procesos sociales.

Cada una de estas definiciones y estudios permite resaltar el carácter social de la ciudad y de lo urbano. La cosmovisión de la sociedad define el modelo de vivir en el espacio. De igual manera, la simbología de lo estético y moral explica una conceptualización y percepción social de la ciudad.

Las investigaciones del fenómeno urbano, han demostrado que las dinámicas del urbano sobre lo rural conllevan a la *“condición urbana mundial contemporánea”*, que comprende

el fenómeno de expansión urbana mediante la urbanización y la primacía de lo urbano sobre lo rural. (Brenner, 2014; Lefebvre, 1974; Harvey, 2005; entre otros autores).

Por otro lado, el espacio urbano es definido desde la planificación urbana y la institucionalidad, las redes y servicios, la demografía y el uso de suelo. Efectivamente, las redes y servicios han sido sistemas de calificación de lo urbano por su importancia para la planificación (POT, Yopal, 2013). La estadística demográfica por su lado es usada en la normativa colombiana para distinguir el suelo urbano del suelo rural (CEPAL, 2013). Por último, en la constitución, lo urbano se constituye actualmente desde el uso de suelo y servicios públicos, lo cual autoriza cierto tipo de actividades en este (Art 313 de la constitución de 1991, y Art 31 de la ley 388).

Por otro lado, espacialmente, los espacios urbanos toman un rol como centros jerarquizados desde un patrón de localización pensados como centros de distribución de bienes y servicios (Souto, Benedetti, 2011).

A pesar de la dificultad de definición que sugieren estas discusiones, se establece algunas características para determinar lo que es urbano:

- Tanto lo urbano como el término urbanización y rural son conceptos teóricos: dan cuenta de un estado de la sociedad en el espacio.
- Lo urbano es una composición de un proceso histórico
- Las dimensiones socioespaciales de lo urbano y la urbanización son dinámicas y se transforman en el tiempo polimórficamente.
- El suelo urbano se define institucionalmente a partir de datos demográficos, usos de suelo y servicios públicos
- Lo urbano es opuesto a lo rural
- Lo urbano se expande mediante el fenómeno de urbanización (esto implica tanto concentración como expansión físico y conceptual)
- Lo urbano es un fenómeno planetario

1.1.2 Espacio rural o suelo rural

El espacio rural: *“trata de espacios cuya baja densidad relativa del poblamiento deja lugar a los campos y los bosques en su uso de suelo, sin embargo, no es necesariamente*

dedicado a la agricultura en su economía como en una sociedad. Lo rural comprende los pueblos y pequeñas ciudades que son centros de servicios públicos y privados.”

(Lévy, J., & Lussault, M, 2013, p.884).

Al indicar la inclusión de ciudades dentro de la definición de rural, esta definición invita a disociar lo urbano de las ciudades. Dentro de esta disociación cabe también resaltar, una manera de caracterizar el espacio rural a saber a través de la asociación dicotómica del espacio rural como la ausencia del espacio urbano (CEPAL, 2013).

Por otro lado, Lévy, J. y Lussault, M (2013) resaltan otra manera de caracterizar el espacio rural resultante de un enfoque agrícola en el territorio. Esto incluye todas las dinámicas y actividades derivadas de esta actividad incluyendo unas dimensiones caracterizables del uso del suelo y de la tenencia de la tierra. Actualmente, la complejidad de la mixidad de actividades y dinámicas que se observan tanto en el campo como en las ciudades obligan entonces de partir sobre la distinción que el campo no es imprescindiblemente rural, puede ser urbano. Por otro lado, las ciudades no son obligatoriamente urbanas y pueden ser rurales.

A través de estas dos definiciones se puede entonces establecer el espacio rural como lo opuesto a lo urbano en el cual existe una predominancia de la actividad agrícola así que todas las actividades derivadas de estos procesos incluyendo el establecimiento de pueblos y ciudades que sigan esta dinámica. También es importante resaltar la imbricación del espacio urbano en el rural para resaltar la dificultad de definición de este y el aspecto fracturado que componen tanto el espacio urbano como rural. Para poder caracterizarlo, existen diferentes conceptos tales como el espacio, el paisaje o el territorio. Por otro lado, la definición del Estado retoma el carácter dicotómico definiendo el espacio rural como la ausencia del espacio urbano, y agregando su composición mediante los usos agrícolas, ganaderos, forestales, de explotación de recursos naturales y actividades análogas (capítulo IV de la ley 388).

Por otro lado, autores como Berque (2011) parten de la epistemología de lo urbano, rural y salvaje para integrar este tercer espacio como el espacio no incluido en estos dos conceptos dicotómicos. Tanto desde el Episteme o del Ereme, el autor agrega un espacio

incorporado, apropiado e integrado (rural y urbano) y otro excluido por no ser usado por el que lo califica (salvaje).

En este sentido, se puede discutir los territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie en Colombia descritas por Margarita Serge (2011), espacios que hacen parte del territorio colombiano sin ser regidos bajo el poder del Estado.

Además, en términos temporales, se califica de espacio rural sobre un espacio preexistente que es entonces el espacio salvaje. Esto permite cuestionar las denominaciones que se pueden dar del “espacio salvaje” de Berque. Efectivamente, en Colombia, la existencia de los bosques primarios o sociedades y comunidades que son preexistentes a la apelación rural del espacio indican que no hacen parte del espacio rural. Sin embargo, su integración en el territorio país nación, hacen imposible su caracterización como espacio salvaje lo cual permite denominar un nuevo término para estos territorios que no deben o no pueden ser usados en términos neoliberales y capitalistas por la nación. Este espacio indomesticable por la Nación se caracteriza mediante la inhabilidad de intervención a través de la herramienta tecnocrática de la mercantilización del suelo, lo cual obliga a distinguir el espacio urbano, el espacio rural y el espacio de conservación

El espacio rural se define como lo opuesto a lo urbano en el cual existe una predominancia de la actividad agrícola y todas sus actividades derivadas incluyendo el establecimiento de pueblos y ciudades que sigan esta dinámica. Sin embargo, este espacio excluye el espacio “salvaje” compuesto por “los territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie”. También es importante resaltar la imbricación del espacio urbano en el rural que influye en la dificultad de definirlos y distinguirlos. El territorio está fragmentado por la presencia de estos dos espacios que los componen, expresión y abigarramiento del encuentro entre las sociedades.

1.1.3 Espacio de transición, suelo periurbano y rurbano

Hoy en día la discusión de los urbanistas hace intervenir términos como el de la *“citta difusa”*, *“Zwischenstadt”*, *rurbanización*, *periurbanización* o *“La ville franchisée”* entre otros. Esta discusión gira alrededor de la expansión y transformación física constante de la

ciudad estrechamente unidas implicando un cambio constante en las entradas de las ciudades que dejan de ser expresadas físicamente.

Por otro lado, en su estudio sobre las diferentes formas de periurbanización en Europa y América, Avila (2001), resalta las discusiones sobre las manifestaciones espaciales retomando la idea de un "retorno al campo" o contraurbanización (Berry, 1976) o de un "renacimiento" de las zonas no metropolitanas (Kayser, 1993).

Asimismo, se resalta la expresión espacial más común en Europa del proceso de periurbanización a través de la conformación de coronas o espacios periféricos concéntricos, "en las cuales se entrelazan actividades económicas y formas de vida que manifiestan características, tanto de los ámbitos urbanos como de los rurales." (Ávila, 2001), diferente de la expresión América Latina que se ha configurado la urbanización a lo largo de los ejes de salida de las ciudades y, por los poblamientos difusos. "En un momento determinado, tiene lugar la ocupación de toda una zona geográfica con dominancia rural, provocando de manera espectacular la penetración urbana, sea en un valle o en una vertiente: sería el caso del valle de Chalco en la cuenca de México." (Ávila, 2001),

Los suburbios: La suburbanización es un término más comúnmente en Estados Unidos que "corresponde a un espacio semiurbano, con alternancia de usos urbanos recientes y actividades semi- rurales, de fuerte tendencia a ser urbanizadas" (Juan Leonardo González-Plazas, 2009).

Zwischenstad es el paisaje urbanizado o la ciudad paisaje, es decir, "*el tipo de área edificada que se encuentra entre los antiguos centros históricos de las ciudades y el campo abierto, entre el lugar como un espacio de vida y los no lugares de circulación, entre los pequeños ciclos económicos locales y la dependencia del mercado mundial.*" (Sieverts, Cabrera Manzano, 2014, p.119). Este término usado para poner en cuestión la relación entre el planificador y el fenómeno en sí, se usa este término para poder discutir los problemas de espacios intermedios internacionalizados mediante expresiones espaciales y territoriales extremadamente diversas.

La cita difusa como una interpretación epistemológica a partir de una organización espacial como "forma" de la ciudad permite dar cuenta del fenómeno territorial de suburbios en el

caso italiano. Indovina utiliza el término de rurbanización para distinguir el proceso evolutivo de la ciudad difusa que afecta a la periferia de ciertas ciudades al comienzo asociado al espacio periurbano. La parte interna de la interfase corresponde al periurbano y la externa, al rururbano. Donde termina el periurbano comienza el rururbano (Indovina, 2009).

En resumidas cuentas, existen diferentes expresiones espaciales del espacio periurbano que se distinguen por la conformación de sus tejidos. En este estudio sobre los corredores viales salientes de la ciudad de Yopal, se hace entonces la distinción entre el espacio periurbano y el espacio rururbano asociando el término periurbano al espacio de transición entre lo urbano y lo rural. Trata de este espacio anteriormente rural que se está urbanizando y que se compone entonces por características urbanas y rurales confundidas tomando morfologías, tejidos y dinámicas diferentes según el lugar. El espacio rururbano se asocia entonces a su continuidad, pero de forma más dispersa.

1.2 Desde la planificación territorial y urbana

1.2.1 La ciudad neoliberal

La neoliberalización de la ciudad

El neoliberalismo como indicado anteriormente interviene como una alternativa a los proyectos políticos liberales, keynesianos y de bienestar. Debido a la diversidad de formas, programas y proyectos que el neoliberalismo ortodoxo y heterodoxo puede tomar, autores como Hackworth (2007) o Puello-Socarrás (2013) tratan de determinar unas características comunes en todas.

Antes de entender las diferentes interpretaciones y expresiones del neoliberalismo en la ciudad es importante precisar sus características fundamentales como marco de reflexión. Para empezar, el neoliberalismo es la etapa más reciente del capitalismo. Se usa el término de capitalismo salvaje consolidado en dos momentos históricos en el cual se mercantiliza hasta la vida humana y se deshumaniza sustancialmente el Hombre (Puello-Socarrás, 2013). Además, el neoliberalismo es un proyecto económico y político de clase que busca el desarrollo (y por ende reconoce el subdesarrollo) a través de la estrategia de

acumulación basándose en la sujeción y subordinación del Mercado. En complemento, no todos sus ámbitos están en crisis; es plural, dinámico, resiliente, radicalmente autoritario, eminente colonialista, y es una ideología diversa y compleja no monolítica (Puello-Socarrás, 2013).

Para comprender las expresiones de las teorías neoliberales en la ciudad, partimos de la descripción de la neoliberalización de Margit Meyer que la define como *“la dimensión política de la “reestructuración regulatoria” hacia la creciente mercantilización y mercantilización de todos los ámbitos de la vida social”* (Meyer, 2018 p 483). Además, no puede producir un equilibrio en parte por al carácter inestable y la naturaleza evolutiva de los regímenes neoliberales de acumulación y modos de regulación, así como las interconexiones relacionales entre los espacios neoliberalizantes dentro de un sistema de gobernanza transnacional (Brenner et al., 2010; Meyer M, 2018). Los proyectos de neoliberalización se ven confrontados con la espacialización de los programas anteriores (como el fordismo, el desarrollismo nacional o el socialismo de estado) sugiriendo un carácter desigual de la hegemonía neoliberal a través del “neoliberalismo abigarrado”. (Margit Meyer, 2018).

La hegemonía neoliberal y los proyectos de neoliberalización se expresan en lo urbano reconfigurando las formas de hacer ciudad. Estos denotan una configuración compleja que implica la adaptación local de las regulaciones políticas neoliberales, por un lado, y la adaptación espacial de los principios neoliberales por el otro. Este proceso no se presenta como terminado, sino que se expresan simultáneamente aspectos keynesianos y aspectos de política neoliberal que varían su profundidad entre ciudades y países.

Las regulaciones políticas neoliberales se perciben en la ciudad a través de acciones como la implementación de salarios bajos, la preservación de condiciones de trabajo inseguras, la restricción de los derechos de los inquilinos y de los trabajadores, y la formación de la deuda como facilitador de niveles habituales de consumo continuo y técnica disciplinaria (Margit Meyer, 2013). De hecho, existe un cambio en la formulación de políticas cada vez más dependiente de los intereses comerciales, inmobiliarios, promotores e inversores (todos ellos cada vez más globales). En consecuencia, estas políticas dejan de ser subordinadas a las instituciones del estado local electo y sus burócratas. Además, este cambio es facilitado por una reorientación de objetivos en la política urbana. La meta se

ha convertido en facilitar el funcionamiento sin restricciones del "mercado". Asimismo, las políticas del urbanismo neoliberal se han caracterizado por la valorización deliberada de los bienes raíces, de políticas urbanas creativas y políticas punitivas (de austeridad).

Por otro lado, una de las características espaciales más relevantes de esta ciudad neoliberal es la consolidación cada vez más fuerte de la desigualdad mediante aspectos de polarización espacial y de precarización social del urbanismo neoliberal. (Margit Meyer, 2013). Hawkorth (2007) señala que el neoliberalismo también se expresa espacialmente mediante el fenómeno de urbanización combinando y generando formas de destrucción (por ejemplo, en los sectores de vivienda pública, espacio público, bienestar redistributivo, sindicatos) y creación (nuevas instituciones y prácticas, cooptación, consorcios, gobierno-empresas, políticas laborales).

Por lo tanto, el espacio urbano actual es una manifestación del paradigma del neoliberalismo que detrás de la transformación de la estructura del poder, tiene efectos que aumentan la desigualdad. Estas características de ciudad neoliberal no sólo se perciben en lo que es la ciudad sino en el espacio urbano debido al efecto de neoliberalización, causante del fenómeno de urbanización y expansión urbana. Esto permite entonces ubicar al fenómeno de densificación de los entornos de los corredores viales como parte de este fenómeno. Se puede entonces asociar estas características de la ciudad neoliberal al espacio urbano:

- La ciudad neoliberal es hegemónica: Se caracteriza por una mercantilización extrema que se expresa espacialmente mediante regulaciones políticas.
- La ciudad neoliberal se expande
- La ciudad neoliberal no es singular
- La ciudad neoliberal es desigual

Los movimientos teóricos de resistencia

Existe una resistencia tanto conceptual como práctica que busca alternativas a la ciudad neoliberal. Desde el derecho a la ciudad o de la ecología política urbana, se busca resolver los paradigmas del neoliberalismo tanto desde el mismo neoliberalismo como desde movimientos antineoliberales.

El derecho a la ciudad surge desde la teoría urbana crítica (obra de escritores de izquierda o académicos radicales del período posterior a 1968 como Henri Lefebvre, 1968; David Harvey, 2013; Manuel Castells, 2014 entre otros), para determinar quién tiene derecho a la ciudad, quiénes son los actores potenciales, los "agentes del cambio", y qué los mueve a proponer o a oponerse al cambio básico. Su significado depende en todo de quién lo llene y qué significado le otorgue (Marcuse, 2012). Considera que tanto los financieros y promotores como los sin techo y sin papeles pueden, y tienen derecho a reclamarlo. Asevera que la ciudad tradicional y su forma de reconocer el derecho han muerto, asesinados por el desarrollo capitalista desenfrenado (Harvey, 2013).

1.2.2 Ruralidad y desarrollo

Para entender la conceptualización de lo periurbano, se propone en primera instancia retomar la noción de lo rural con enfoque en las transformaciones que han aparecido al respecto en las políticas territoriales. Venimos desde una conceptualización del campo compuesta por creencias colectivas que asocian ciertos hábitos sociales y cosmovisiones a la tierra, (Echeverri, 2011; Ávila, 2005) que revelan como lo rural se percibe “a través de los rezagos que padece y su menor dotación en capital productivo” (Gaudin, 2019, p. 14).

En este sentido, esta conceptualización se ve conjugada a una situación demográfica de concentración de población en las ciudades (80% de la población viven en las ciudades en el caso de América Latina) sumado a unas sucesiones de éxodos rurales notorios a lo largo del siglo XX para el caso colombiano (Sánchez Steiner, 2008). Esta situación, se ve acompañada de una serie de conceptos que transforman la visión de lo rural debido a la adopción de proyectos y programas políticos que han derivado del neoliberalismo.

La teoría neoliberal aparece como una reacción para afrontar la crisis estructural y global del capitalismo tardío (Hayek, Friedman). Considerado como “*la fase ulterior en este modo de producción social*” (Puello-Socarras, p.22, 2015), busca revisar las lógicas y contradicciones inherentes a la acumulación incesante del capital (Puello-Socarras, 2015). Es a veces considerado como oposición al “*laissez-faire*” del liberalismo clásico que define el individualismo y el utilitarismo con categorías abstractas de la libertad de elección y con el cálculo racional del agente económico individual en los mercados. Sobre la base de este

concepto genérico, el llamado "*laissez-faire*" postula la eliminación de las interferencias especialmente del Estado. (Sunkel, O. & Zuleta, G. 1990)

Tomando en cuenta las transformaciones rurales en América Latina, se puede decir que la "*revolución verde*" es característica de la reforma neoliberal del capitalismo en los años ochenta. La biotecnología se ha erigido en la forma tecnológica central en miras al desarrollo agrícola propuesto con el ideal de luchar contra el hambre mundial. Sin embargo, el régimen alimentario neoliberal es el cambio entre la era de sobreproducción y precios bajos, a otra de sobreproducción y volatilidad en los precios, en la cual la biotecnología ha aumentado la actividad agrícola y la gama reducida de cultivos afectando una disputa por un pequeño grupo de agentes económicos con intereses variados y antagónicos amenazando la agricultura campesina. (Otero, 2013).

En el caso colombiano, la revolución verde, (que empezó en México en 1943) se extendió en menos de una década a Colombia para su instauración en 1950 a través del programa de ciencias agrícolas fragilizando más el sistema de tenencia de la tierra. Este había empezado a ser fragilizado en la segunda mitad del siglo XIX, período en el cual la economía local se había volcado hacia la exportación de productos agrícolas (Kalmanovitz, et.at, 2002). Los derechos de propiedad sobre las tierras que pasaban del Estado a manos privadas fueron discriminatorios en cuanto a la población campesina. Esto dio lugar a una distribución muy desigual de la tierra en Colombia, con coeficientes de Gini que son uniformemente más altos de 0.8, lo que la hace parte del grupo de países de peor distribución en el mundo (Binswanger y Deininger, 1997).

A partir de mediados del siglo XX, América Latina adoptó un modelo de desarrollo que priorizaba el sector industrial asociando la ruralidad a esquemas pre-modernos y atrasados del desarrollo. Hubo políticas sectoriales promotoras de la agricultura empresarial, tendientes a amortiguar el efecto de otras políticas con orientación industrial y urbana (Rodríguez, et.al, 2015). Además, las políticas orientadas a la agricultura estuvieron al servicio de una élite con capacidad de aplicar el paquete tecnológico de la revolución verde para el cual se diseñaron las medidas (Holt Giménez, 2006).

El punto de inflexión de la implementación del proyecto político neoliberal fue con el gobierno de Gaviria (mandato 1990-1994) y con la constitución de 1991 reflejantes de una

ideología a favor de la apertura económica y la centralidad del mercado para el desarrollo económico a través de un posicionamiento ortodoxo. Mediante el denominado “*Estado Social de Derecho*”, se promueve garantizar, velar y proteger los derechos de propiedad y se permite “*la emergencia y constitución del sector, bajo el estatuto de “inversionistas” y sus decisiones se inscriben al interior de ese formato como “inversiones”*” (Giraldo-Días et.al,2016, p.168) a costa de los derechos sociales de los demás. Se busca pasar de un modelo de desarrollo intervencionista a un modelo abierto, sujeto a la competencia a través de controles de importaciones, precios de sustentación y precios de cosechas. (Giraldo-Días, et.al,2016)

Estos modelos de desarrollos económicos se han implementado a costa de los recursos naturales y de la población campesina contribuyendo a la crisis del neoliberalismo. Las consecuencias sociales y ambientales de esta conceptualización neoliberal de una sociedad de mercado han revelado la necesidad de repensar conceptos como el desarrollo rural. En este sentido, aparecen nuevas conceptualizaciones desde el neoliberalismo como el “*desarrollo sostenible*” (Wolfgang Sachs) y el “*desarrollo a escala Humana*” (Max-Neef, 1993) así como conceptualizaciones antineoliberales como el “*buen vivir*” (Acosta, 2014) o “*Suma qamaña*” (Huanacuni Mamani, 2010). Se busca un reencuentro entre el hombre y el medio ambiente. Dentro del marco productivo, aparecen conceptos como sostenibilidad, sustentabilidad y equidad entre otros, en miras a controlar la producción sin salirse de la hegemonía neoliberal de la primacía de la sociedad de mercado.

En síntesis, se entiende como la ruralidad se ha visto como un espacio de producción sirviendo de la ciudad a través de la variante del liberalismo y neoliberalismo. Asimismo, la orientación conceptual de lo rural está en debate actualmente frente a las repercusiones destructoras del medio ambiente, y marginalizadoras hacia los campesinos entre otros habitantes del campo colombiano. Esta situación se ha visto mezclada al problema de tenencia de la tierra, a la expansión del límite de la frontera agraria y a la reducción de proteccionismo agrícola revelando una concepción del espacio rural desde una perspectiva económica como un espacio de extracción de recursos y uso intensivo y tecnificado del suelo para aumentar los ingresos.

Desde el Estado Nación y la sostenibilidad, al poder de las comunidades sobre el territorio desde el buen vivir, los roles de lo rural y lo agrícola siguen en discusión dentro de una

complejidad de actores interventores poniendo en cuestión la visión puramente económica del espacio rural.

En conclusión, lo rural es un concepto que dicotómicamente de lo urbano se compone de unas dinámicas y características espaciales que sirven lo urbano. Desde la agricultura al extractivismo, se observan toda una serie de actividades que contribuyen al cotidiano y desarrollo de lo urbano orientado hacia el productivismo. Dentro de la caracterización de lo rural, aparecen una serie de discusiones como la nueva ruralidad que hacen un llamado a la necesidad de complejizar la comprensión de las dinámicas urbano-rurales, así como la necesidad de entender la diversidad social que compone este espacio negativo de lo urbano que en nuestro país no está únicamente orientado hacia lo urbano como lo muestran las teorías del buen vivir y vivir bien. Es por eso que se propone una distinción en este trabajo entre el espacio urbano, el espacio rural y el espacio de conservación.

Además, es esencial ubicar algunas problemáticas que reflejan que lo rural es un espacio heterogéneo en el cual lo urbano se entrelaza y se expande. Desde las sociedades abigarradas del neoliberalismo se observa una superposición en el territorio de una multiplicidad de sociedades históricas. Por otro lado, la desigualdad como característica del neoliberalismo no solo se observa en el espacio urbano sino también entre lo urbano y rural y dentro de la ruralidad misma acentuada por el contexto de violencia en el país y la lucha por la tenencia de la tierra provocando desplazamientos constantes de los habitantes del espacio rural.

1.2.3 Los corredores viales desde los usos de suelo y la normativa

Desde un punto de vista espacial, existen definiciones que buscan únicamente entender el proceso de periurbanización a través de los usos de suelo como las demostradas por Pintos en 1991. Precisamente, la normativa colombiana diferencia los espacios mediante usos de suelos categorizados como suelo urbano, rural, de expansión, suburbano y de conservación (Art 30, ley 388, 1997). La ley 388 diferencia el uso de suelo en periferia urbana como de expansión urbana y suburbano. En este sentido, el suelo de expansión urbana es dedicado a la futura expansión de la mancha urbana y el suelo suburbano se constituye de *“las áreas ubicadas dentro del suelo rural, en las que se mezclan los usos del suelo y las formas de vida campo-ciudad”* (Art 34, ley 388, 1997).

Por otro lado, la definición del suelo rural de la ley 388 mencionada en el punto 1.1.2 del presente documento, el suelo rural es considerado como: la periferia que no es percibida a futuro dentro de la mancha urbana, es considerada de manera dissociada del espacio urbano, como un componente rural en la planificación colombiana, regresando a la paradoja de la dicotomía urbano-rural. En resumen, se integra el espacio intermedio en una casilla rural o urbana que genera una contradicción desde la definición de lo rural como ausente de lo urbano. Sin embargo, el mercado inmobiliario diferencia estos suelos dentro del ámbito rural.²

Existen lineamientos para los corredores viales suburbanos. Su importancia aparece en 1997 en conjunto con las demás definiciones de uso de suelo, y sus lineamientos se determinan en 2007 con el decreto 3600 y en 2015 en el decreto 1077, para proponer umbrales de densidad, población y dimensiones. Por otro lado, se especifica en el mismo decreto que este uso de suelo solo puede existir en las vías de primer y segundo orden que ellas mismas están regidas bajo un marco demográfico y morfológico. Esta particularidad colombiana de distinguir el suelo suburbano de los corredores viales suburbanos manifiesta la importancia que toman estos en la configuración de las dinámicas territoriales. Asimismo, plantea un cuestionamiento sobre la regulación según el tipo de vía.

En resumidas cuentas, este análisis del espacio periurbano habla de espacio incluido en el fenómeno de urbanización, o el espacio de transición entre el suelo rural y el suelo urbano, lo cual implica que hace parte del espacio urbano. Sin embargo, desde las herramientas de gestión y planificación territorial, lo periurbano aparece como un espacio rural. Efectivamente, la caracterización dicotómica de lo urbano rural y la definición de lo rural como la ausencia de lo urbano hace que lo periurbano se considere como no urbano y así, como rural. Esto genera una paradoja y resalta el carácter mercantilista de las herramientas de planificación territorial. A lo largo de este documento, se observará la

² Esta afirmación se elabora a partir de la consulta a una inmobiliaria y un promotor inmobiliario particular (cuyos nombres no serán divulgados) ubicados en la ciudad de Yopal. Estos indicaron una variabilidad de precios en los cuales se observa un cambio considerable en función de la especulación inmobiliaria. Por otro lado, anunciaron un nuevo cambio hecho por la entidad gubernamental para permitir la subdivisión suelo rural a una dimensión inferior a 2 hectáreas lo que acaba de generar un nuevo cambio en la especulación inmobiliaria que subió el precio del suelo rural.

desconexión entre las herramientas de gestión y la realidad del ordenamiento territorial en este espacio periurbano, repensando sus fronteras y sus componentes.

1.3 Conclusiones

En conclusión, esta exploración sobre el concepto de espacio urbano permite diferenciar el espacio del suelo urbano que es ante todo una herramienta tecnocrática que permite definir los usos de suelo y así continuar la mercantilización del suelo más allá de las ciudades.

Por otro lado, la ciudad neoliberal es una expresión del espacio urbano que posee una serie de características espaciales y tecnocráticas. En este sentido, las consecuencias sociales y ambientales han generado una serie de movimientos de resistencia desde la teoría y la práctica. Asimismo, la urbanización neoliberal genera un fenómeno de abigarramiento como la superposición de las diversas sociedades históricas que no se han podido integrar completamente en la expresión espacial de lo urbano neoliberal.

Esto permite interrogar sobre la diferencia entre el espacio urbano y el espacio rural tanto desde sus debates teóricos, como su uso en la normativa y la expresión del neoliberalismo en este espacio. El espacio urbano y rural son conceptos que se pueden distinguir mediante dos grandes ejes a saber su conformación espacial y la manera en la cual se implementan las políticas. Actúan dicotómicamente y dependientes el uno del otro y el espacio urbano se expande mediante el fenómeno de urbanización sobre el espacio rural que está delimitado por los límites geopolíticos nacionales.

Además, el espacio rural se distingue del espacio de conservación que no debe seguir una neoliberalización ya sea por particularidades ambientales o por la presencia de sociedades que tienen otros modelos de ordenamiento territorial como los resguardos indígenas en Colombia. Por último, el fenómeno de urbanización se expresa a través del suelo periurbano y rural que se distingue según sus conformaciones y tejidos espaciales. Estos hacen parte del espacio urbano que se expande sobre el espacio rural.

Por otro lado, los términos espacios urbanos y rurales se distinguen de los términos de los suelos urbanos, periurbanos y rurales que hacen parte de un sistema de planificación que actúa conforme al mercado y a programas políticos que derivan de una idea del desarrollo

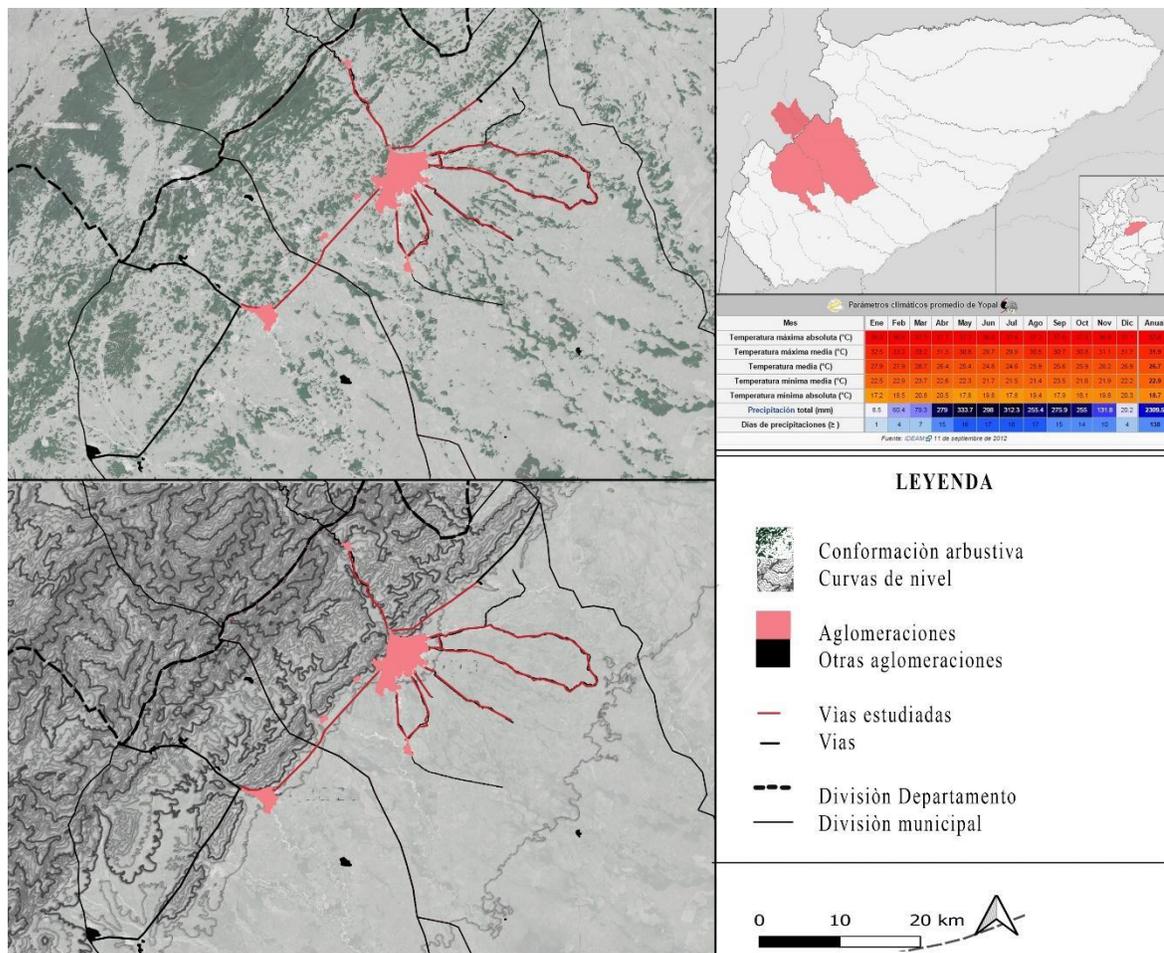
y progreso. Asimismo, esta visión de Modernidad y el desarrollo de nuestra sociedad se ha encargado de crear límites que excluyen de su “realidad” todo aquello que no se parece a ellos mismos. Aparece entonces una sociedad fragmentada compuesta de sociedades y en la cual una prima sobre las demás mediante la exclusión tanto en el espacio rural como urbano. Esta exclusión social se discute desde movimientos de resistencia dentro y contra el sistema neoliberal como la justicia espacial, el derecho a la ciudad o la ecología urbana para alertar sobre esta realidad y experimentar alternativas.

Es por eso que se propone analizar un ejemplo de fenómeno de urbanización en los corredores viales retomando los dos grandes ejes que permiten definir los espacios urbanos y rurales a saber la conformación del espacio y la implementación de las políticas neoliberales en él, y así, discutir las necesidades sociales que surgen en este territorio. El contexto territorial permite elaborar el marco temporal y espacial en el cual se establece este fenómeno de urbanización.

1.4 Contexto territorial

A continuación, se hace un estado del arte del contexto territorial de los municipios de Aguazul, Yopal y Labranzagrande desde sus dimensiones geográficas, demográficas, económicas, políticas y en aspectos de movilidad. Gracias a esta descripción, se da cuenta del contexto de las dinámicas locales en relación a las dinámicas regionales, nacionales e internacionales en torno a los corredores viales analizados.

1.4.1 El piedemonte llanero



mapa 1 Descripción ambiental fuente: elaboración propia

Los llanos colombianos, compuestos en un 80% de sabana, tienen una superficie de aproximadamente 200 mil kilómetros cuadrados de extensión. También denominadas

llanuras Orinoquense, las cuales comprenden los departamentos de Casanare, Meta, Vichada, Arauca y parte de Guainía, se constituyeron por *“la cuenca de un mar interior que en el transcurso de millones de años se fue rellorando con sedimentos provenientes de la Cordillera Oriental de los Andes y el macizo de Guayana.”* (Consejo Regional de Planificación Económica y Social de la Orinoquia, 1998, p. 10). En esta cuenca se formaron hundimientos que conformaron una batea de planicies inundables. Los llanos colombianos se delimitan en el Sur, Este y Norte mediante los ríos Guaviare, Orinoco y Arauca respectivamente, y al Oeste y parte del Norte con el piedemonte andino. Además del río Orinoco, el Este también es delimitado por la frontera político administrativa con Venezuela (ver mapa 1).

El piedemonte que antiguamente estaba cubierto por bosques tropicales con abundantes recursos de fauna, flora y maderas, hoy ampliamente sustituidos por pastos artificiales y vegetación arbustiva³ toma una gran importancia en la historia del poblamiento ya que sus ríos han representado las entradas a la Orinoquia y el punto de comunicación con el resto del país. Por otro lado, sus planicies son llanos bajos estriados de bosques de galería o morichales caracterizados por un poblamiento escaso y una difícil adaptación por sus pobladores.

El estudio está ubicado en los municipios de Yopal, Aguazul y Labranzagrande, situados en el piedemonte de la cordillera andina caracterizados por una conformación arbustiva densa (ver mapa 1). Estos, toman gran importancia en la historia del poblamiento porque sus ríos han representado las entradas para la comunicación entre los llanos orientales y el resto del país.

Los municipios estudiados Aguazul, Labranzagrande y Yopal se encuentran entre dos cuencas a saber la cuenca del río Cusiana y la cuenca del río Cravo Sur con una entrada vial al centro del país respectivamente. La temperatura anual varía entre 25 y 30 ° C con una precipitación promedio que oscila entre 8 a 400 mm por mes (IDEAM). La configuración de estos ríos en el sector del piedemonte es propicia a las avenidas torrenciales debido a su conformación generando el poblamiento dificultoso (POMCA). Las

³José de Caldas, F, (1998). *Colombia: país de regiones*. Santafé de Bogotá, Colombia: [Colombia]: Cinep ; Colciencias,.

dos ciudades de los municipios Aguazul y Yopal, están ubicadas al comienzo de las planicies con riesgos de inundación leves.

1.4.2 El poblamiento histórico

El análisis demográfico presentado expone un contexto histórico para elaborar una comprensión del uso del espacio y la ubicación de los pueblos y sus dinámicas. En este sentido se propone visitar los momentos históricos de predominancia política y económica con sus repercusiones en la configuración territorial de Casanare y a escala más local de Yopal.

La conquista y la colonización

Las naciones indígenas prehispánicas, se encontraban distribuidas en la totalidad de la Orinoquia. Los asentamientos permanentes que tenían sistemas productivos se ubicaban en el piedemonte, por lo contrario, las naciones nómadas de cazadores-recolectores se trasladaban por las amplias extensiones de sabanas, humedales y bosques de galería de las llanuras de la Orinoquia (Herrera Sossa, 2005). Todos efectuaban intercambios comerciales entre ellos y con las naciones externas (andinas y amazónicas) (2005).

El descubrimiento de Casanare por el poblamiento hispánico se inició por el piedemonte de la cuenca del río Casanare y del río Pauto, luego esta área resultaría subordinada a relaciones de servidumbre en 1560 con la creación de encomiendas que dieron lugar a los correspondientes asentamientos hispánicos. Subsiguientemente, el poblamiento hispano se extendió sobre la cuenca del río Cravo Sur aprovechando sus circuitos de comercio en la cordillera oriental de Los Andes, los cuales, iniciados por los encomenderos se transformaron en los corredores de comunicación que hoy conectan con Bogotá y Tunja (Herrera Sossa, 2005).

El proceso de colonización regional dirigido por el Imperio Español (Estado-Central-Trasnacional) se intensificó con el establecimiento de Haciendas y Misiones que en los Llanos se emplazaron entre 1662 y 1767. Eso influenció en la consolidación de una estructura económica local, sustentada en el trabajo servil indígena y en actividades pecuarias (ganados cimarrones), mineras (sal), y semi-industriales (textiles). Esta

producción se articulaba comercialmente a la economía colonial ubicada en el altiplano y en el río Meta.

La ausencia de “El Dorado” no impidió la desarticulación y desaparición de las comunidades indígenas que poseían, según los cronistas españoles, patrones sedentarios en su organización. Esta desaparición de pueblos indígenas dejó territorios desocupados étnicamente, en particular en el piedemonte del Meta y Casanare (Gómez, 1987).

Las misiones

Las Misiones permitieron la ocupación territorial de áreas marginales a las zonas principales de la conquista hispánica. En Los Andes, se ubicaban en la estribación oriental de la Cordillera, y en las planicies de selvas y sabanas en el oriente Andino. Ligadas a importantes cuencas hidrográficas navegables con conexión al océano Atlántico como los ríos Orinoco, Amazonas y Paraná, en cuyas regiones habitan diversas naciones indígenas que fueron sujetas a la evangelización y al trabajo servil (Herrera Sossa, 2005).

El establecimiento de Misiones en Casanare entre los siglos XVII y XIX no sólo tenían el propósito planificado por el Estado central (trasatlántico). Este consistía en la creación de una base productiva con la explotación de la población indígena (civilizar) en labores textiles y ganaderas. Paralelamente, su establecimiento correspondió con una política estatal que buscaba posicionar el control soberano de La Corona en América en contraposición a las colonizaciones emprendidas por otros Estados imperiales europeos, principalmente Portugal (Ramón Gutiérrez, 2013)

Los jesuitas ejercían sistemas de planificación y ordenamientos de la población bajo primicias específicas que permitían adecuarse productivamente, económicamente y culturalmente. Los pueblos del Casanare, testigos gravitantes de las acciones bélicas de la independencia, tuvieron una lánguida evolución, donde no quedan rasgos claramente marcados de los modos de ocupación del espacio de las antiguas misiones jesuitas. En los últimos años la localización de importantes yacimientos petroleros ha determinado el crecimiento de la ciudad de Yopal, mientras que la violencia se ha apoderado de la región afectando a los antiguos pueblos misionales como Labranzagrande (Ramón Gutiérrez, 2013).

Después de la guerra de independencia

Tras la guerra de independencia a principios del siglo XIX, la población de Casanare quedó empobrecida por sostener una economía de guerra sin compensación de ningún tipo. La principal consecuencia fue la devastación de la estructura económica que había sido acumulada por las órdenes religiosas durante los siglos XVI y XVII (caballos, ganado, personas). Esta fue usada para financiar la guerra además del daño incurrido en la población civil a través de desplazamientos forzados, despojos y la resultante de una población discapacitada de excombatiente del ejército libertador. Esta población quedó en la miseria mientras la guerra se extendía por los demás países de América (Rausch, 1994).

En efecto, luego de la guerra de independencia el hato ganadero de Casanare había desaparecido, y la población pasó de 22000 habitantes en 1810 a 15.948 en 1835 (Rausch, 1994). En el escenario económico y político, el territorio de Casanare resultó destruido durante la guerra de independencia, teniendo como efecto de mayor trascendencia histórica la ruptura del proyecto de desarrollo autonómico que se gestaba a partir del poblamiento marginal del llanero sobre las sabanas en las fronteras internas de la Hacienda y el Hato.

A comienzos del siglo XX, el piedemonte se vuelve un lugar de tímida colonización en la cual se establecen nuevos poblamientos como Yopal en 1915 (Paredes Vega, Hernández Leal, 2013). Sin embargo, el suceso de conflictos y de violencia en Colombia han afectado este territorio en una desolación de los núcleos urbanos y una despoblación de la Orinoquia a finales del siglo XIX y a comienzos del siglo XX y en los 50, impidiendo una consolidación económica, social y política de la sociedad en este territorio. (Domínguez, 1994).

Yopal fundada entonces a comienzos del siglo XX se creó para permitir el descanso del ganado antes de su travesía por la cordillera para su comercialización en Boyacá y Cundinamarca. En la época de la violencia, se transformó en un punto estratégico de estadía para el ejército y un lugar de migración para la población rural que huía del conflicto (Franco-Izasa, 1976) antes de volverse la capital del departamento y una ciudad petrolera.

Al final del siglo XX

Las ciudades de Yopal y Aguazul son recientes, fundadas oficialmente al comienzo del siglo pasado y han tenido un crecimiento demográfico acelerado al final del siglo XX. El censo nacional del DANE refleja el crecimiento demográfico fulgurante de Yopal y Aguazul (Gráfico 1 y 2).

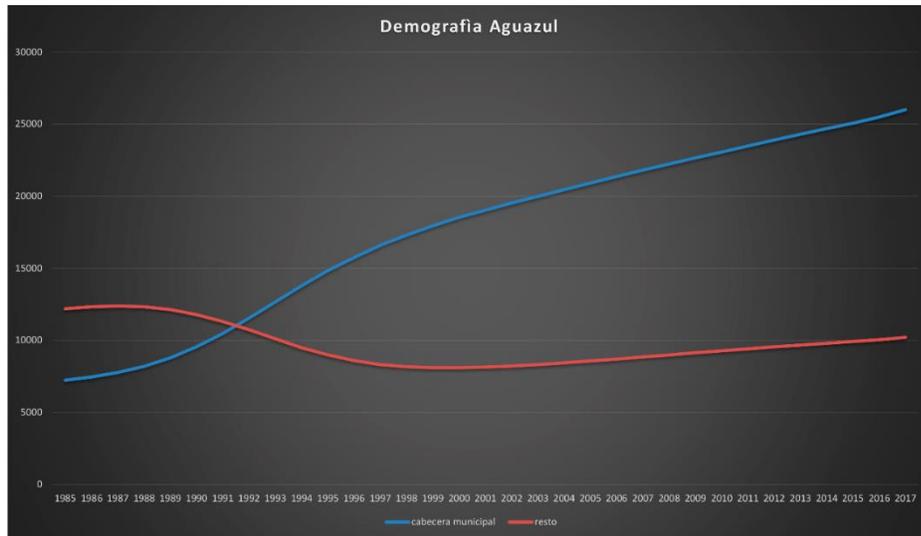


Gráfico 1 Demografía de Aguazul ciudad y Municipio fuente: Elaboración propia a partir de los censos nacionales del DANE

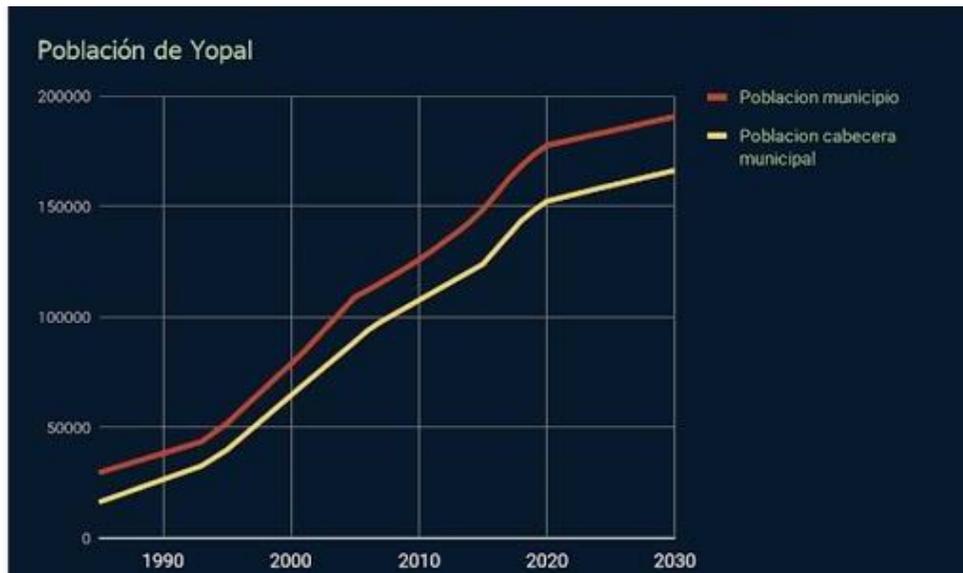
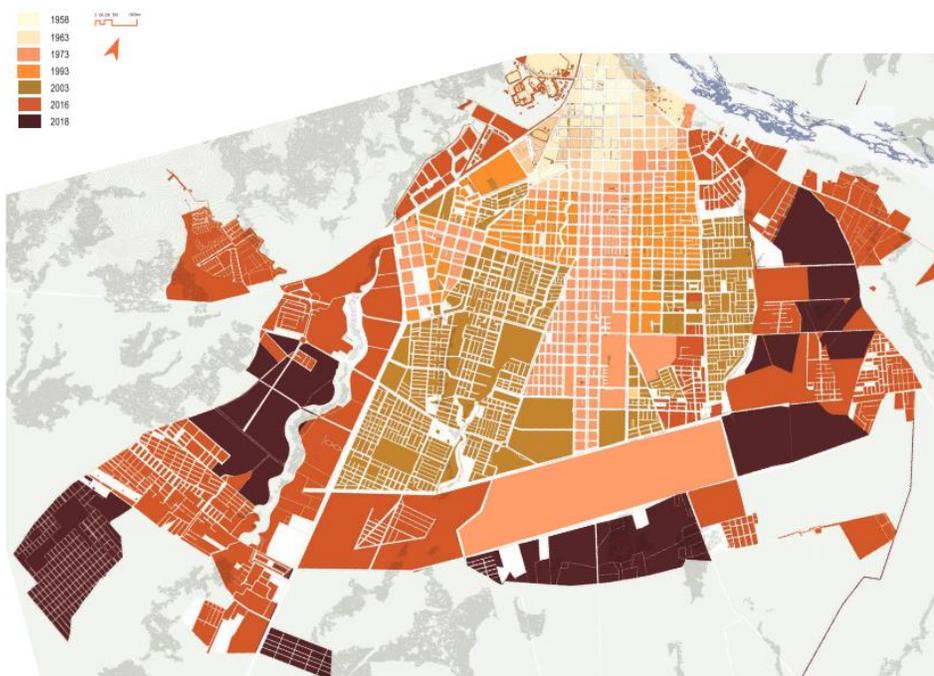


Gráfico 2 Demografía de Yopal ciudad y Municipio fuente: Elaboración propia a partir de los censos nacionales del DANE

Las reservas de hidrocarburos no estaban en jurisdicción de la capital de Casanare, es decir Yopal, y el boom petrolero se vivió más especialmente en Aguazul y Tauramena que tuvo incidencia directa en el destino de la ciudad. Con el fortalecimiento de la actividad extractivista a finales de 1990, aparecen nuevos actores que constituyen la ciudad como las compañías multinacionales, las oleadas de inmigrantes que se conforman de profesionales y prestadores de servicios varios (incluido el de la prostitución). Esta velocidad de transformación se ve confrontada a la ineficacia de los actores locales para gestionar, y a la presencia de los actores armados: FARC, el ELN y paramilitares.



mapa 2 Expansión de la huella urbana de Yopal. Fuente: Elaboración propia

Finalmente, este cambio demográfico se expresa espacialmente por el crecimiento físico fulgurante de la ciudad que se expande hacia los lados 10 veces su área en menos de 50 años (mapa 2).

Conclusión

En resumidas cuentas, el departamento de Casanare se caracteriza a lo largo de la historia por un poblamiento escaso y complejo debido a la difícil domesticación del territorio y al contexto político de violencia constante.

Finalmente, es a través de la economía petrolera que el departamento vivió un crecimiento demográfico y una consolidación de sus ciudades. Sin embargo, la incertidumbre acerca del futuro de esta economía y el tipo de trabajo que se oferta (empleos por quincena) hacen que la situación demográfica en la ciudad sea inestable y efímera (Dureau, Florez, 1991).

1.4.3 La economía dependiente del sector petrolero

A escala regional, los departamentos de la Orinoquía (Meta, Casanare, Vichada, Arauca) no tienen una participación importante en el PIB del país. El departamento del Meta es el que tiene la mayor con una diferencia ya que esta es el doble de la de Casanare que la segunda desde 2010. (Ver Gráfico 3). Esto revela una fuerte desigualdad entre los departamentos de la Orinoquía y el resto, así como entre los mismos departamentos de la región.

Por otro lado, el aporte mayor en Casanare es la participación del sector extractivo. Sin embargo, este es inconstante, por ejemplo, en 2010, la caída global de los precios del petróleo a nivel mundial afectó la producción nacional. El impacto de la volatilidad de los precios del petróleo afecta no solo en el sector de producción petrolero, sino que tiene diferentes incidencias económicas. Por ejemplo, se destaca a nivel sectorial cambios considerados “grandes” en los precios y la reducción de las exportaciones agrícolas e industriales (Perrilla, 2010).

En este sentido, el gráfico 3, ilustra a través de la participación sectorial en el PIB como el crecimiento de la participación de la actividad extractivista está extremadamente desigual frente a las demás actividades revelando su influencia e inconstancia. (Ver Gráfico 4).

Por lo contrario, el comercio y la agricultura han ido teniendo mayor participación a través del PIB en Casanare constantemente y moderadamente a través del tiempo. Su crecimiento se incrementa después de la caída de la participación en el PIB de la actividad petrolera después de 2010. El sector de la agricultura parece ser el más influenciado debido a su fuerte crecimiento en cada caída de la participación del sector extractivista (gráfico 4).

Finalmente, entre 2019 y la actualidad se ve una disminución del PIB de la actividad petrolera y del comercio acompañado del incremento de la agricultura (Gráfico 4). Este se

produce en un contexto de una de las más grandes caídas del PIB nacional del país (6,8 %) afectando todos los sectores productivos a excepción del sector agrícola que tuvo un crecimiento positivo (LaRepública, 2021).

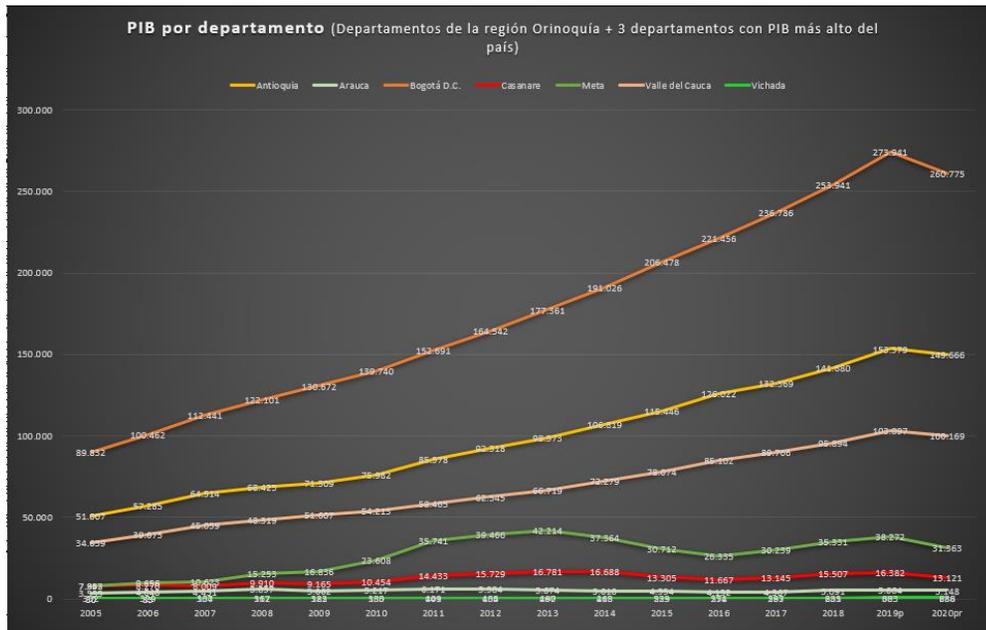


Gráfico 3 PIB por departamentos, fuente: elaboración propia a partir del DANE

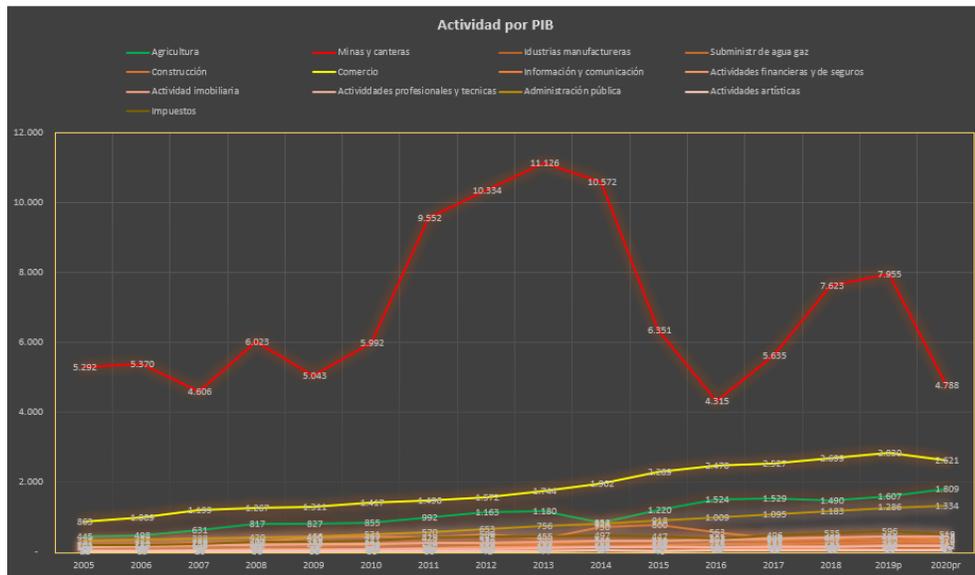


Gráfico 4 participación al PIB de Casanare por sector de actividades fuente: elaboración propia

1.4.4 Contexto político

Precisiones sobre el neoliberalismo

Antes que todo, es importante resaltar algunos aspectos imprescindibles a la comprensión de la implementación neoliberal en el territorio. Desde la diferencia entre programa y proyecto político neoliberal, los proyectos políticos se distinguen dentro de la misma teoría neoliberal como posneoliberales, desarrollistas, liberales ortodoxos y heterodoxos entre otros, y se concretizan a través de programas políticos. Estos permiten aterrizar los ideales políticos en los territorios mediante los diferentes instrumentos: planes, programas, proyectos, leyes entre otros.

Las economías del sector petrolero y agrícola en Casanare siguen el modelo extractivista. El extractivismo se incorpora en los programas políticos a partir de consideraciones teóricas entendiéndolo como un patrón de acumulación dependiente de economías de enclave, y constituido por la explotación de grandes volúmenes de bienes comunes exportados como *commodities*. Asimismo, se realiza con mecanismos de alto impacto y de forma intensiva atribuyéndole tanto la actividad petrolera como en la actividad agroindustrial de monocultivos (Gudynas 2013). Por otro lado, se asocia la idea del extractivismo a la de productivismo que según Giddens se ve reflejado en la frase: “*más es y será siempre mejor*” (1994, p.185).

Es por eso, que a continuación, se presenta la manera en la cual se consolida el extractivismo en el territorio como parte del neoliberalismo y cómo incide en la caracterización espacial de los corredores viales analizados en el capítulo 2.

El encuentro entre parapolítica y política

Uno de los factores importantes a tomar en cuenta en los procesos de construcción y urbanización de la ciudad en el departamento de Casanare es la inestabilidad de gobernabilidad. Los antecedentes políticos de la ciudad han generado conflictos con el suelo y reforzado la expansión de su huella urbana. Como lo menciona Françoise Dureau y Carmen Elisa Flórez, la fuerza de las urbanizaciones informales causaron que “*el espacio urbano se extienda hoy en día de manera desordenada, con una ruptura radical del*

continuum urbano de las épocas anteriores y una concentración de la precariedad en algunas zonas" (2013, p 51).

Asimismo, la ciudad es descrita como *"una ciudad con un alcalde a punto de ser destituido por firmar contratos irregulares y donde no hay acueducto ni agua potable (...), los políticos han convertido las urbanizaciones piratas en un botín para elegirse"* (Arenas, 2014). Uno de los ejemplos más recientes y con mayor influencia de esta particularidad, es "ciudadela de la bendición". Un terreno rural de 110 hectáreas que se subdividió y vendió a 10 000 familias para construcción de viviendas (Arenas, 2014). Este acto tuvo como consecuencia el encarcelamiento de John Jairo Torres quien después sería elegido desde la cárcel como alcalde (LaFM, 2017)

Además, las manifestaciones diferenciadas en el territorio como el de urbanización entre otros, se explica en parte por el vínculo entre el paramilitarismo y la política en el departamento de Casanare y Meta, Camilo Nieto revela una comprensión de solo uno de los múltiples aspectos que se derivaron del proceso de expansión paramilitar: el fenómeno de la parapolítica (2012).

Partiendo de la idea que de la conformación del Estado y la confrontación armada son dos dimensiones transversales (en todos los casos regionales de paramilitarismo y política), los procesos de formación del Estado son retroalimentados por los procesos de inserción y expansión de los grupos armados en el territorio y la población. Esto se debe en parte por la esencia misma del Estado que permite el monopolio de la violencia y de la autoridad se ha ido insertando. Asimismo, el hecho que este Estado este dependiente del conjunto de relaciones sujetas al cambio y la negociación constantes hace que también sea sujeto a la relación estrecha con la parapolítica. haciendo visible un rol del paramilitarismo. Este, *"desafía, sustituye y complementa el monopolio estatal de la violencia, redefine el orden y la autoridad construidos por el gobierno y logra acercarse a la clase política."* (Nieto, p. 2012). Finalmente, esta relación se hace visible de distintas maneras además de la violencia como lo es la presencia de redes clientelistas y la política contenciosa (Nieto, 2012).

Para el año 2013, Casanare ya había tenido ocho gobernadores, seis de los cuales fueron destituidos por delitos como: concierto para delinquir y peculado, vínculos con

paramilitares, irregularidades en contratación, enriquecimiento ilícito, sobrecostos en contratos, entre otros (Redacción Política, 2013). Parte de los factores que pueden explicar los casos de corrupción es la falta de preparación en el manejo financiero y la falta de control ciudadano en la inversión de las regalías. Por ejemplo, en el municipio de Aguazul y Yopal, se encuentran los conocidos “elefantes blancos”, obras que se han financiado en tiempo de bonanza, pero que están inconclusas o abandonadas porque no tienen mayor utilidad, como la Manga de Coleo o el parque del Arroz. Contrasta que no se han construido universidades ni hospitales en Aguazul que beneficien a los casanareños.

El clientelismo debilita el poder institucional ya que impide la aplicación de las leyes. Este disfuncionamiento institucional es en sí la prueba de la ineficacia del Estado. El clientelismo es multidimensional y se refleja como problema administrativo, político, cultural y comportamental (Duarte, 2003). Además, la fragilidad institucional que genera, se refuerza recíprocamente en una especie de círculo vicioso (García Villegas, Revelo Rebolledo, 2018). Este, se puede caracterizar en 3 grandes aspectos: tradicional, moderno y comercial probando su antigüedad y adaptación a todo cambio institucional (Guerrero García, 2014).

Esta *“práctica legendaria en la historia política nacional; práctica que es generalmente unida al carácter elitista del sistema político y de la fragilidad del Estado”* se trata más que todo de *“una manera de vivir, una cultura y hasta una concepción de sociedad”* (García Villegas, Revelo Rebolledo, 2018). Se refleja en 4 aspectos a saber, la delegación de las funciones públicas, la aceptación de la incapacidad del Estado en no poder tener una presencia completa, la transmisión de recursos a las regiones sin recriminación, y la presencia de la violencia y a su vez las tensiones entre legal e ilegal apaciguadas (mezclado con la «falta de democracia», se ponen en valor estas prácticas clientelistas para calmar los conflictos) (García Villegas, Revelo Rebolledo, 2018).

En Casanare, el encuentro entre política y parapolítica mediante el clientelismo se hace particularmente desde alianzas políticas. Así la confrontación armada está estrechamente relacionada con la economía petrolera y su geografía. La vinculación entre paramilitares y políticos toma forma de expansión, financiación y control territorial paramilitar. El clientelismo político aparece como herramienta para generar alianzas o contraprestaciones. Por ejemplo, las actividades de protección a las explotaciones

petroleras desarrolladas en los años 1980 en el piedemonte de Arauca, Casanare y Meta ampliaron el poder de algunos terratenientes y generaron capitales que se invirtieron posteriormente en la palmicultura. En el nuevo latifundismo conformado de esta manera convergieron las relaciones de poder de los terratenientes tradicionales con las generadas por las economías ilegales (Garay et.al, 2008).

2 Caracterización espacial

El presente capítulo presenta la primera etapa del estudio del territorio que consiste en caracterizar el fenómeno de subdivisión de parcelas en los bordes de los corredores viales. Mediante una descripción detallada, se presenta el área de estudio de manera multiescalar retomando las variables de espacio y paisaje para exponer el fenómeno de subdivisión de suelo y revelar la reconfiguración del espacio urbano y rural. La escala regional observa la ubicación de los corredores viales en el espacio y el tiempo, así como las diferencias que se observan en su conformación morfológica en un mismo corredor. Por otro lado, la escala local revela los detalles de las actividades, morfología, percepciones y temporalidades que han transformado y transforman las diferencias observadas a escala regional.

2.1 Caracterización regional

En un principio, se erige un replanteo de la estructura ambiental y de la situación catastral y productiva de todos los corredores viales como característica morfológica. Comparando el catastro a la unidad de análisis productiva UAF⁴, se observa los corredores con menos potencial productivo agrícola. Por lo tanto, se consideraron todas las vías que salen de la ciudad de Yopal (Mapa 3) y se identificaron todas las parcelas que bordean los corredores viales. Para mayor precisión se clasificaron las parcelas en función de su área y su capacidad productiva. Adicionalmente, se realizó una visita de campo para calificar los lugares en los cuales se concentraban los terrenos considerados como no productivos desde la noción de UAF. (ver Mapa 4 a 8)

⁴ Definición de la Unidad Agrícola Familiar (UAF): “La empresa básica de producción agrícola, pecuaria, acuícola o forestal, cuya extensión permita con su proyecto productivo y tecnología adecuada generar como mínimo dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes, permitiendo a la familia remunerar su trabajo y disponer de un excedente capitalizable que coadyuve a la formación de su patrimonio. La Unidad Agrícola Familiar no requerirá normalmente para ser productiva 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.” (FAO, 2013). Esta se considera de mínimo 45 hectareas para el departamento de Casanare (RESOLUCIÓN No. 041 DE 1996).

En complemento, se indaga sobre los procesos históricos de las actividades productivas de los pueblos, veredas y ciudades con las cuales se comunican los corredores a través de publicaciones, documentos técnicos territoriales, libros y artículos.

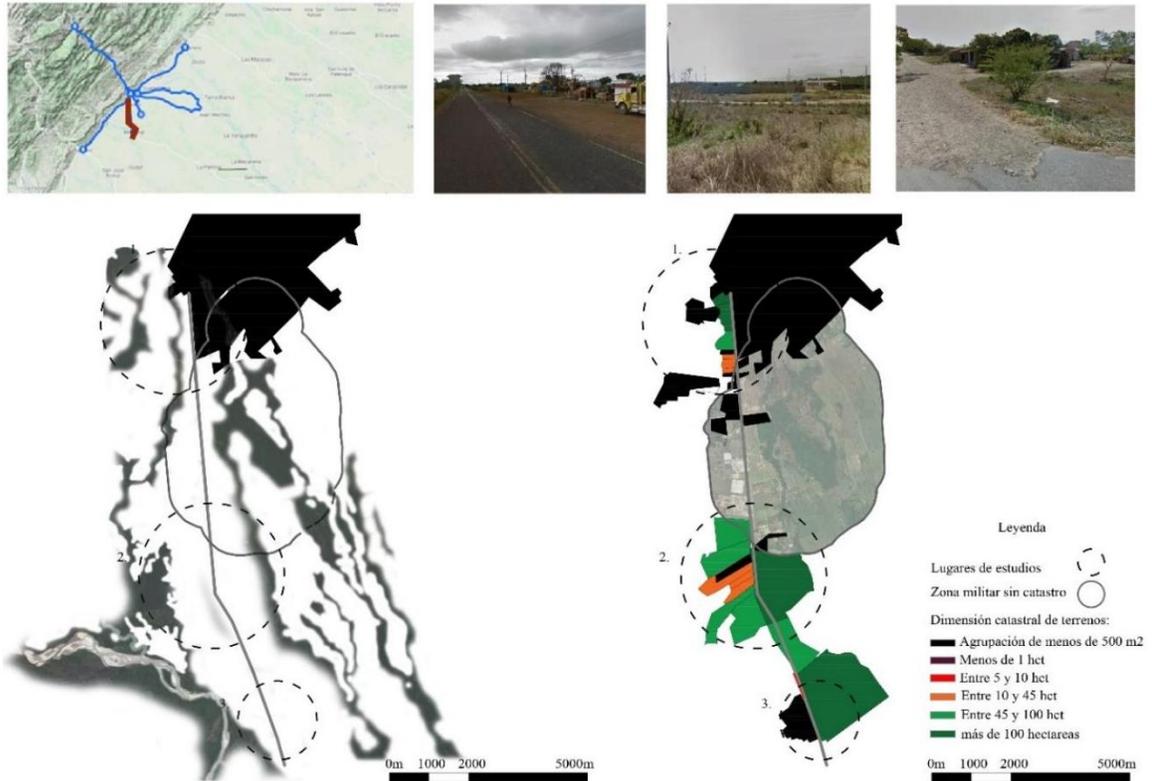


mapa 3 corredores viales fuente: elaboración propia

2.1.1 Eje vial Yopal Morichal

El corregimiento de Morichal que está situado en el mismo municipio de Yopal a 10 km de la ciudad fue fundado a mediados del siglo XX aproximadamente a unos 700 metros del río Charte (ver Mapa 4), área donde se explota material de arrastre. Es uno de los centros poblados más importantes de Yopal por su demografía que se ha densificado al interior del perímetro del caserío. Sin embargo, a sus alrededores se están adecuando terrenos para hacer urbanizaciones; esto incluye el área entre el río y el caserío y la construcción de

viviendas aledañas a lo largo de la vía por donde los paleros sacan el material del río. (UPME-UPTC, 2014)



mapa 4 Eje vial Yopal Morichal Estructura Ambiental y Catastro, fuente: elaboración propia

La metodología de visualización catastral para el estudio de este corredor vial se ve afectada por la presencia de un terreno militar (área visualizada desde imagen satelital) impidiendo el acceso a la información catastral en los lugares aledaños. Sin embargo, se observa mediante la visualización satelital superpuesta, la presencia de infraestructuras y urbanizaciones. Por otro lado, el mapa 4 resalta el carácter difuso de la huella urbana en el intercalado de las manchas urbanas compuestas por agrupaciones de terrenos inferiores a 500m² con terrenos entre 5 hectáreas a más de 100 hectáreas en los límites entre la ciudad y el área rural.

Desde el aspecto de las actividades productivas en el territorio, la información catastral del mapa 4 revela que los terrenos situados a lo largo de la carretera tienen en su mayoría una dimensión suficiente para ser agrícolas o ganaderas desde la perspectiva de la UAF. Esta

información se confirma con las fotografías georreferenciadas de amplios territorios pastorales. Por lo contrario, la superficie de Morichal que se observa en el mapa 4 indica de un tejido urbano no difuso. Además, los alrededores del pueblo en su mayoría son grandes territorios con una dimensión mayor a 100 hectáreas, indicadores de terrenos ganaderos o agrícolas a excepción de un pequeño sector de la llegada a Morichal desde Yopal del lado que está generando un corredor de pequeños terrenos con dimensiones inferiores a 5 hectáreas.

En pocas palabras, este corredor vial se caracteriza por una delimitación difusa entre la ciudad de Yopal y el espacio rural. Posee un espacio de transición periurbano que no se puede analizar por la falta de acceso a la información (territorio militar). Por otro lado, Morichal es un pueblo rural con fronteras netamente delimitadas y distinguibles de las áreas ganaderas agrícolas sobre el corredor vial.

2.1.2 Eje vial Yopal y el Morro

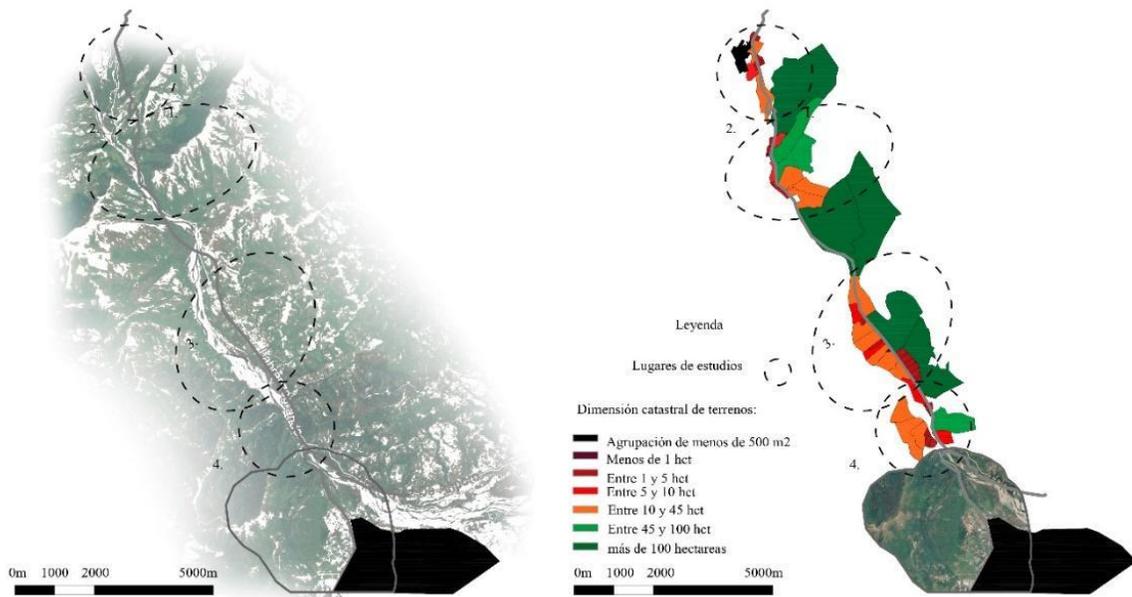
La vía entre la ciudad de Yopal y el corregimiento del Morro se encuentra sobre la vía al corregimiento de Labranzagrande (primer corregimiento del departamento contiguo a Boyacá). El Morro está situado en el mismo municipio de Yopal a 15 km de la ciudad. Históricamente, esta vía era la entrada a la cordillera que se usaba para conectar el departamento con Sogamoso y Bogotá. Se usaba para comercializar el ganado que se llevaba caminando hasta Sogamoso en una travesía que podía durar 1 semana (entrevista 1, Anexo B).

Además, la conformación del caserío se originó hacia los años 1900 cuando algunos pobladores de Labranzagrande y Páez, vinieron en busca de oportunidades de vida. Sin embargo, los hechos violentos de los años 50 causaron su destrucción y fue quemado. Años más tarde, con la explotación petrolera, el corregimiento volvió a surgir debido a la presencia de los yacimientos de Pauto y Floreña (El tiempo, 1996).

El mapa 5 muestra como la vía bordea el río Cravo Sur dentro de la cordillera oriental, Existe una arborización constante que revela poca agricultura. Por otro lado, la estructura catastral revela una constancia a lo largo de la vía. Del lado del río, los terrenos son demasiado pequeños para ser productivos según la UAF, pero del tamaño adecuado del

otro lado de la vía. No existe información para la salida de la ciudad ya que se encuentra un terreno militar (área visualizada desde imagen satelital) que impide sacar la información. Sin embargo, la ciudad se termina morfológicamente con un límite preciso que es constituido por un lado por el río y por el otro por la carretera.

Desde el lado del Morro, el límite no es preciso, se condensan una cantidad de terrenos de dimensiones que oscilan entre menos de 1 hectárea a 10 hectáreas lo que interroga sobre el uso que se le está dando a estos lotes. No garantizan un uso no agrícola, pero sin la realidad de que si lo son no son suficientemente productivos para ese único uso.



mapa 5 Eje vial Yopal y el Morro, Estructura Ambiental y Catastro, fuente: Elaboración propia

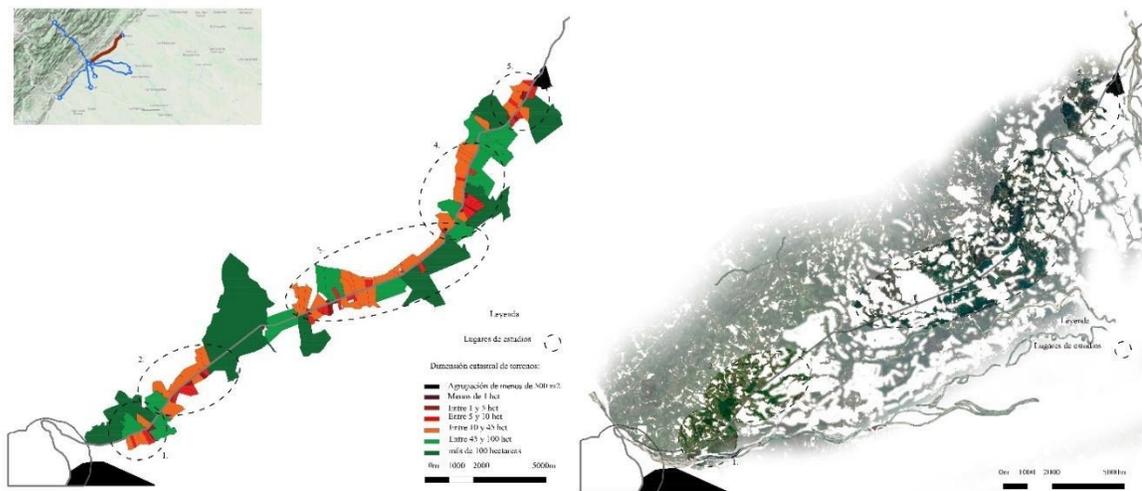
Para resumir, este corredor vial es poblado a lo largo de la carretera, pero con una geografía accidentada que impide que se expandan la población. Sin embargo, no se trata

de un espacio denso o de la prolongación discontinua de la ciudad de Yopal ya que no se ven terrenos con superficies inferiores a 1 hectárea o 500m².

2.1.3 Eje vial Yopal, la Chaparrera

La vía entre la ciudad de Yopal y el corregimiento de la Chaparrera. La vía de la Marginal de la Selva es la que conecta Yopal, Villavicencio y Bogotá con el norte de la Orinoquía. Permite llegar hasta Arauca y a Venezuela. Es la ruta de paso alternativa usada por parte de los migrantes “caminantes” que vienen desde Venezuela para evitar el Páramo de Berlín y las bajas temperaturas de la vía Pamplona (Norte de Santander)—Bucaramanga (Santander), considerada la ruta principal de acceso (GIFMM, 2020).

La información sobre la conformación del corregimiento es escasa, actualmente es el único Centro poblado del municipio que cuenta con una estructura adecuada para una plaza de mercado la cual opera en un área de 800 m². El corregimiento tiene un uso de suelo industrial por lo cual se usa este sector para el comercio relativo a la agroindustria. (PBOT, 2003)



mapa 6 Eje vial Yopal la Chaparrera, Estructura Ambiental y Catastro, fuente: elaboración propia

Según el mapa 6, la cobertura vegetal es un indicador de la ubicación de la vía en pleno piedemonte sobre el costado de la montaña compuesto por una estructura arborizada

densa⁵. La información catastral revela una morfología constante con terrenos con dimensiones que oscilan entre 5 y más de 100 hectáreas. El único punto con una agrupación particular de terrenos con dimensiones pequeñas y no productivas según los estándares de la UAF se encuentra en la conurbación del corregimiento de La Chaparrera indicando una posible expansión de este.

Se puede entonces decir que este corredor vial está ubicado en una geografía ligeramente accidentada en la cual existe una conformación arbustiva densa. La mayoría de los terrenos son extensos y propicios a una actividad ganadera o agrícola. Por otro lado, el corregimiento de la Chaparrera tiene un rol conector entre Yopal y el resto del departamento ya que es un punto de comercialización de productos agroindustriales para los vehículos que se dirigen a las grandes extensiones ganaderas y agrícolas. Así mismo, se observa una densificación y posible urbanización alrededor de este punto estratégico.

2.1.4 Eje vial vía Tacarimena, y vía Matepantano



Existen dos vías que vinculan Yopal y la vereda de Tacarimena que no tiene ni corregimiento o caserío constituido a lo largo de las vías o en la vereda misma de Tacarimena. Las dos vías conectan en una rotonda recientemente renovada. Desde el aspecto geográfico, la primera parte de la vía Tacarimena bordea el río Cravo Sur por lo cual la vegetación es densa y los árboles frondosos. Se puede observar en

Ilustración 1 Vía que bordea el río Cravo Sur fuente: elaboración propia

⁵ Elemento característico del piedemonte cómo se explica en el apartado 1.5.1 contexto geográfico

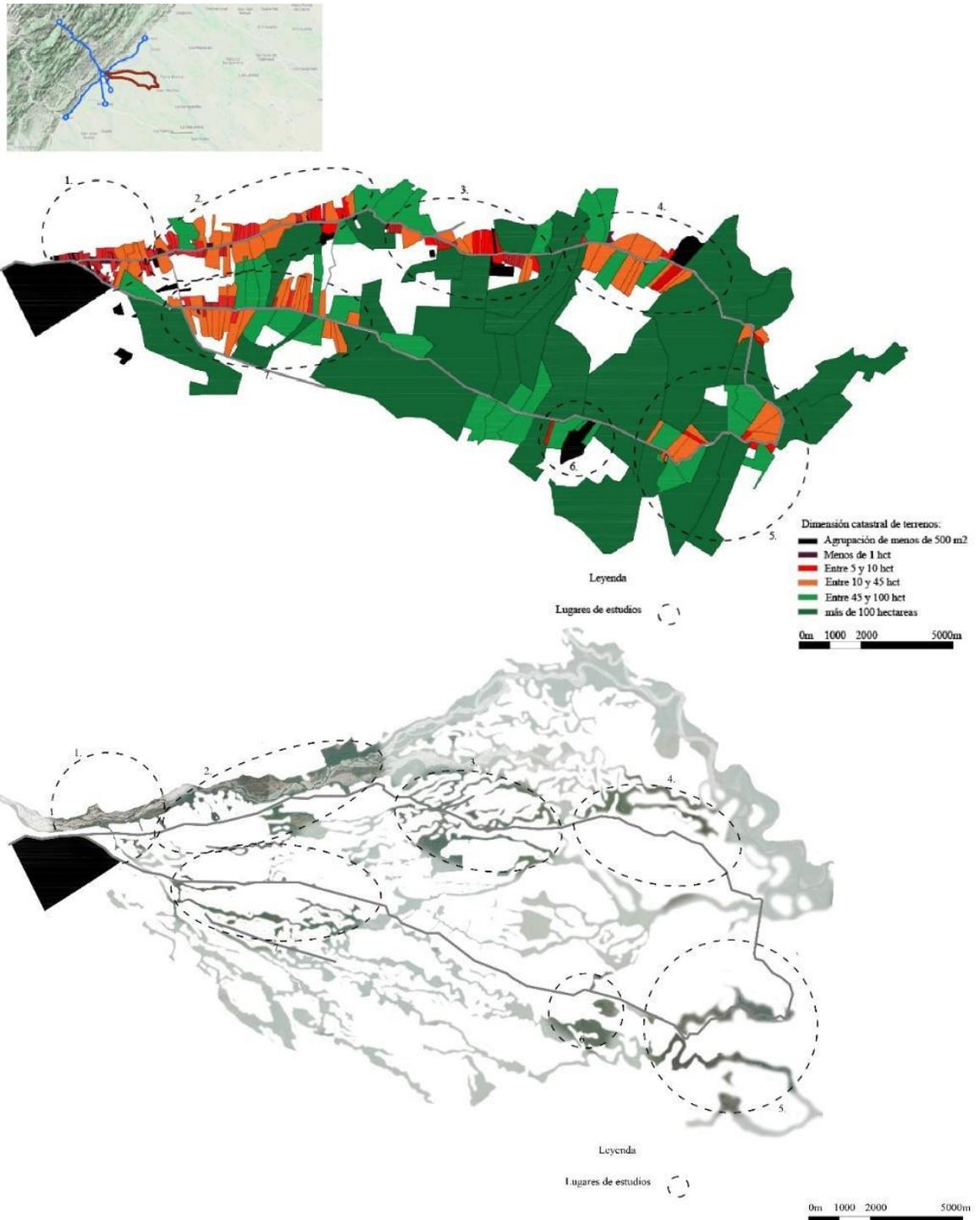


Ilustración 2 Rotonda que conecta los corredores vía Tacarimena y vía Matepantano fuente: elaboración propia

ciertas partes un trabajo paisajístico controlado que pone en escena estas características ambientales.

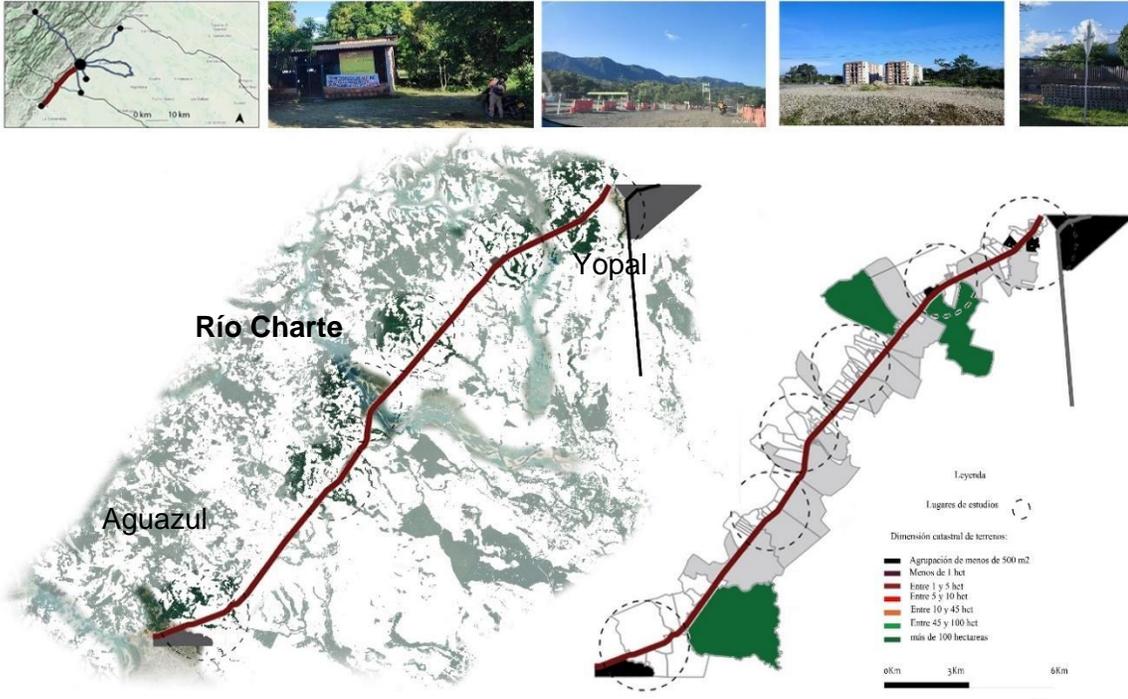
El resto de la infraestructura vial se encuentra en las planicies llaneras. Estas se ven interrumpidas por un corredor de vegetación más frondosa que indica la presencia de fuentes hídricas (ver cartografía 7). Para evitar inundaciones la vía se encuentra en un terraplén o en altura que atraviesa las planicies.

El mapa 7 igualmente permite identificar una fuerte densificación a lo largo de la infraestructura vial, más marcado a la salida de la ciudad. Por otro lado, existen 5 sectores con un proceso de urbanización por una agrupación de terrenos inferiores a 500 m². Sobresalen siete áreas con agrupación de terrenos no productivos según la UAF que indican de una diversificación del uso del suelo y distanciamiento al uso agrícola y/o pecuario.



mapa 7 Eje vial Yopal via Tacarimena, Estructura Ambiental y Catastro, fuente: elaboración propia

2.1.5 Eje vial La Marginal de la Selva tramo Yopal-Aguazul



mapa 8 Eje vial Yopal Aguazul Estructura Ambiental y Catastro, Fuente: Elaboración propia

La vía llamada “la marginal de la Selva” en el tramo Yopal-Aguazul es la que conecta Bogotá y Villavicencio con Yopal. Esta se usa de esta manera desde la creación de la vía durante la explotación petrolera marginalizando la ruta real entre Yopal y Labranzagrande (PBOT, 2003). Como precisado anteriormente, esta vía se usa actualmente por los “caminantes” venezolanos, por lo cual se ha instaurado un campo de descanso a la salida de la salida de Yopal (GIFMM, 2020).

La cartografía 8 permite identificar la división entre los municipios de Yopal y Aguazul por el río Charte por una parte, por otro lado, la vía bordea el piedemonte y se encuentra entre el límite entre la montaña y las planicies.

Desde el punto de vista catastral, se observa 6 áreas de subdivisión de los terrenos haciendo que no puedan ser productivos desde la medida de la UAF. La visita de campo y las fotografías reflejan de una sucesión de actividades complejas que varían de los molinos

arroceros y de una actividad agropecuaria a parqueaderos de maquinaria para el petróleo, moteles, restaurantes, vivienda de 1 a dos pisos como torres de edificios.

En síntesis, todas las vías poseen áreas de concentración de parcelas que no poseen las dimensiones mínimas para ser productivas. Sin embargo, se identifican dos vías (vía entre Yopal y Aguazul, y las vías Tacarimena y Matepantano) con mayor variedad de actividades alrededor de los corredores que se distancian de un uso de suelo agrícola o ganadero, lo cual se analiza a continuación.

2.2 Caracterización local

A continuación, la escala de caracterización local permite detallar dos corredores a saber las vías Tacarimena y Matepantano (mapa 7, punto 2.1.4) y el corredor de la “Marginal de la Selva” (mapa 8, punto 2.1.5) debido a la cantidad de subdivisión de parcelas que se observa desde el catastro, y a la importancia de infraestructuras que se ven a lo largo de las vías. Se hace un estudio de los corredores elegidos desde las variables de morfología y actividades. La caracterización morfológica se focaliza en el análisis de la configuración del espacio público y las percepciones en el análisis en la composición del espacio público, el tejido de densificación y la masa construida. Las actividades que constituyen el espacio se analizan mediante una comparación de los lineamientos del uso de suelo en la normativa colombiana con su uso real. Para ello, se evalúa la vocación, el conflicto y la capacidad de uso de suelo registrado en torno al corredor vial desde el IGAC en comparación con una visita de campo que consistió en georreferenciar todas las actividades productivas y de vivienda que se observaron a lo largo de los corredores viales.

2.2.1 Morfología de los corredores viales: espacio público

Desde la planificación

A nivel nacional, el decreto 879 de 1998 define el espacio público como dedicado a las necesidades urbanas, omitiendo los intereses comunes de los habitantes y usuarios del espacio rural. Por otro lado, a escala local, los Documentos Técnicos de Soporte (DTS) de Yopal y Aguazul dan cuenta de las maneras en la cual se comprende de espacio público para la elaboración de mantenimiento, diseño y construcción de estos.

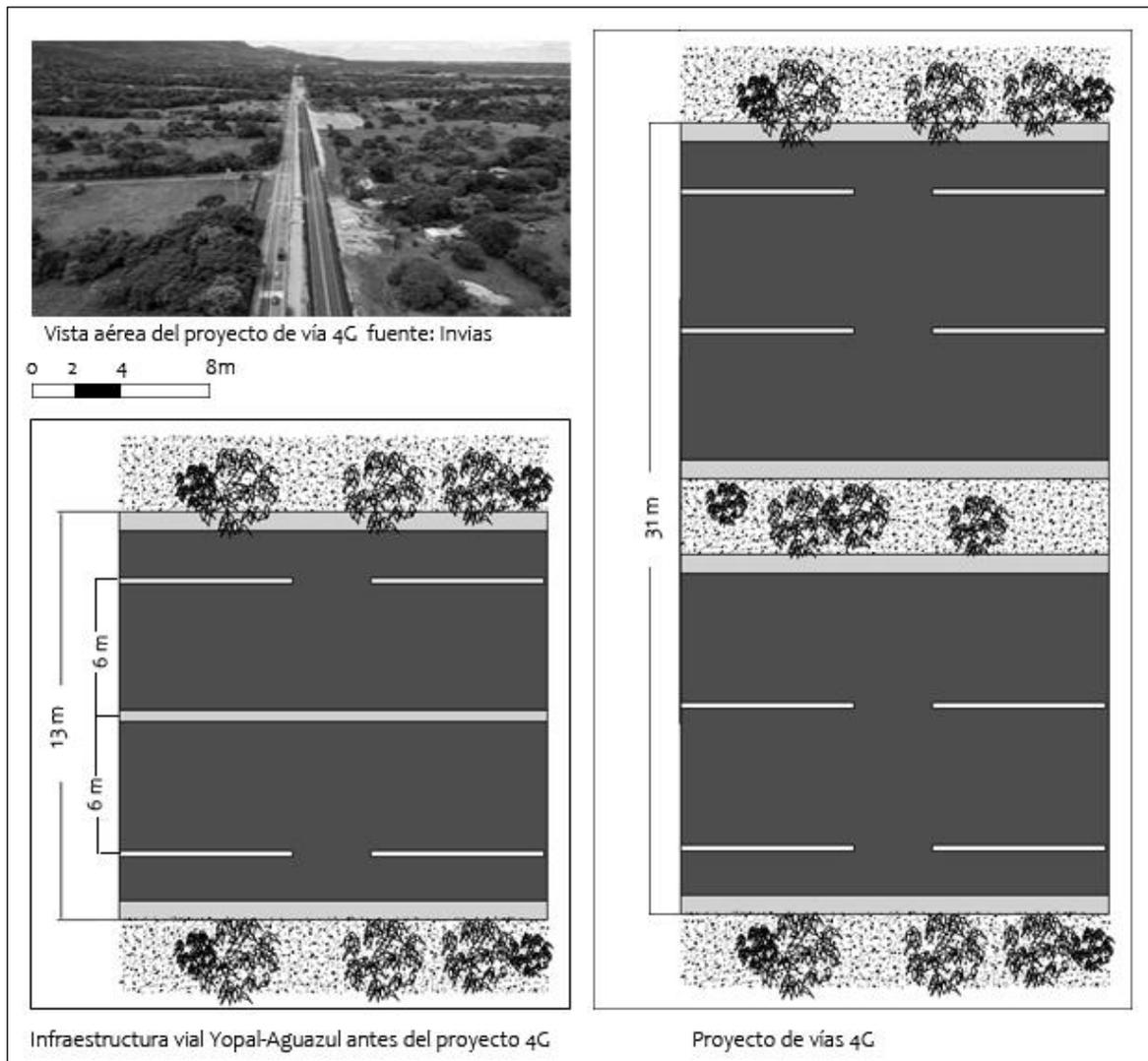
Para el caso de Yopal, el DTS para el POT revela de qué manera el espacio público tiene como objetivo ser aprovechado como conector ambiental y así promover la conservación del medio ambiente. Esta ideología no ha tenido una aplicación lograda como lo demuestra el Plan de Desarrollo (PDD, 2000-2005) en su diagnóstico sobre las necesidades que se ven en los espacios públicos. Por lo tanto, estos dos textos indican una comprensión

exclusivamente urbana del espacio público. Se reconoce una falla en el diseño del espacio público que es inadecuado a todos sus usuarios, pero no se ve este análisis para la integralidad del espacio que compone el municipio. El DTS agrega un valor de conservación al espacio público rural como conector entre lo rural y urbano. Sin embargo, existe una falta clara de involucramiento del espacio público rural en los planes de ordenamiento territorial desde el POT y PDD del municipio de Yopal.

La definición del espacio público del DTS para el EOT de Aguazul es más integral. Sin embargo, el EOT de Aguazul no supo retomar esta definición en los espacios rurales y urbano ya que ubicó la definición de espacio público en *“componente urbano espacial del municipio de Aguazul”* indicando la visión exclusivamente urbana del espacio público y olvidando su rol en todo el territorio. Además, su definición no precisa la diferencia entre espacio rural y urbano se traiciona de nuevo en la explicación de la metodología para la comprensión del espacio público del Diagnóstico ya que se hace únicamente con los habitantes del área urbana (DTS para el EOT de Aguazul).

“Marginal de la selva”

El corredor vial entre Yopal y Aguazul denominado “La Marginal de La Selva”, está en transformación (vías 4G) debido a un proyecto de construcción en curso (ver mapa 9). El objetivo de un proyecto de esta envergadura es reducir los tiempos de trayecto entre las dos ciudades como lo refleja la iniciativa de ampliar la cantidad de carriles para que los vehículos puedan doblar los vehículos más lentos, o la priorización los puentes peatonales a las intersecciones (Invias, 2020). Esto permite entender cómo este proyecto está hecho para facilitar el transporte de productos hacia los demás departamentos. Sin embargo, al generar puentes y mayor velocidad de flujo vehicular, se acentúa la división del territorio impidiendo el paso entre ambos lados de la vía.



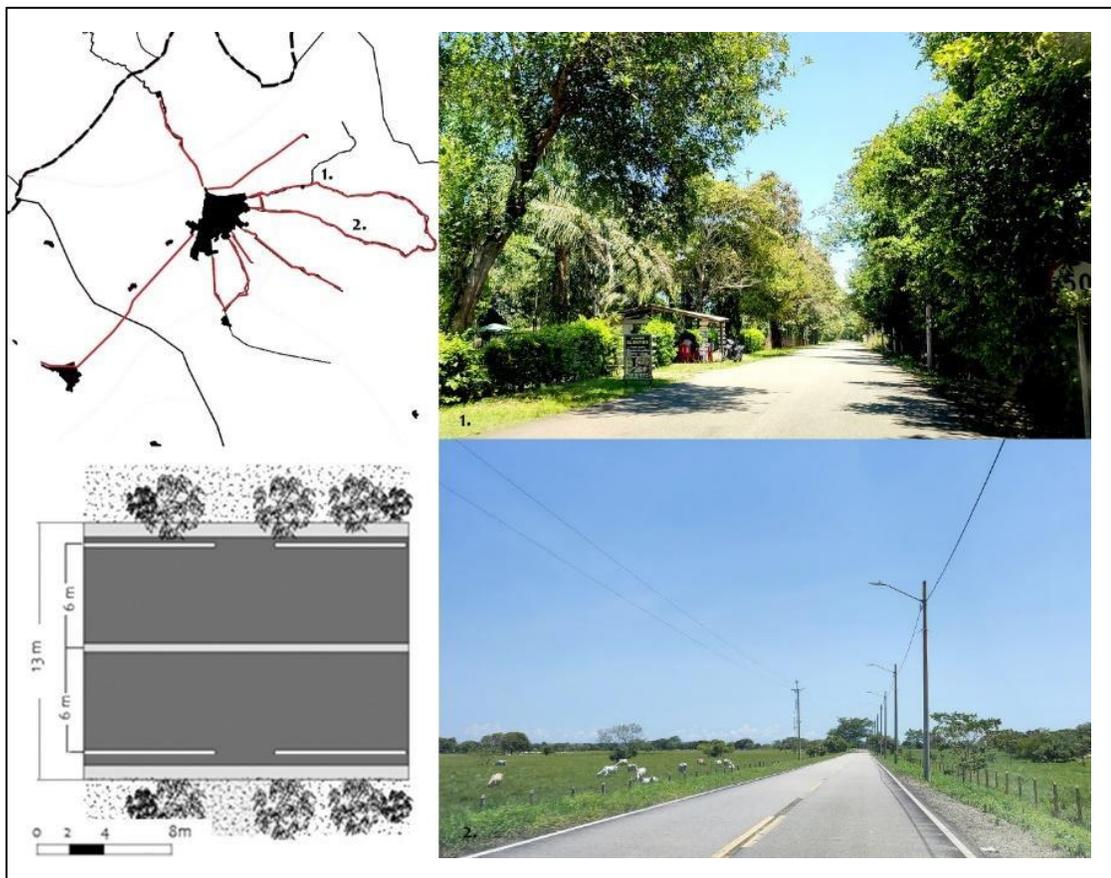
mapa 9 Configuración de la infraestructura vial fuente: Elaboración propia

Las vías Tacarimena y Matepantano

Las vías Tacarimena y Matepantano tienen el mismo tamaño de espacio público, sin embargo, se distinguen por la frondosidad de la estructura arbustiva (Mapa 10, Ilustración 1), por la calidad de mantenimiento y por los usuarios de la vía. Por un lado, la vía Tacarimena tiene una estructura arbustiva densa y alta en todo su largo generando sombra y atrayendo las aves como el garcero (Mapa 10, Ilustración 2). Por otro lado, la vía Matepantano, se encuentra en las planicies llaneras alejado de los morichales por lo cual,

se observa la presencia de ganado y de cultivos de la actividad agrícola y forestal que se da en el sector (Maíz, arroz, teca entre otros) (Mapa 10, Ilustración 2).

Un segundo aspecto que diferencia las dos vías es la calidad de mantenimiento de ambas (Mapa 10, Ilustración 2). Por un lado, la vía Tacarimena tiene sus límites en parte escondidos por la vegetación, así como las demarcaciones viales borradas. Por otro lado, la vía Matepantano parece estar recientemente modificada. El sistema de iluminación solar está en curso de instalación y la vía se encuentra en altura para evitar inundaciones.



mapa 10 conformación de las vías Tacarimena (1.) y Matepantano (2.) fuente: elaboración propia

2.2.2 Morfología de los corredores viales: masas construidas

Al caracterizar las masas construidas, se revela una visión societal (urbana, rural) de la manera de vivir en estos espacios, a través del estilo arquitectónico y de la relación que poseen las infraestructuras con la vía.

Debido a la cantidad de infraestructuras existentes en el borde de las vías se orienta el análisis únicamente a partir de lo percibido desde las vías como investigador al momento de hacer los recorridos. De esta forma se presenta una percepción individual y una interpretación paisajística a partir de lo que se observó de estas infraestructuras estando en el corredor vial. El análisis de la masa construida se hizo a partir de una visita de campo en la cual se tomaron fotografías de todas las infraestructuras visibles desde la vía. A partir de este registro georreferenciado se destacaron cinco variables de análisis: el tipo de actividad, la elaboración de la distinción entre espacio público y privado con los cerramientos y la ubicación de la infraestructura respecto a la vía, la señalética visible en términos de información publicitaria e información vial, los materiales usados y las proporciones morfológicas de las masas visibles (ver anexo A).

La vía Marginal de la Selva

No hay muchas infraestructuras que representen la actividad agrícola y pecuaria a excepción de los molinos que siguen un modelo de infraestructura genérico desconectado del territorio. Es decir, es una arquitectura que no se integra en el paisaje elaborando un diálogo con su contexto, sino que importa una tipología de infraestructura colocada en el espacio. Por otro lado, se observa una gran cantidad de viviendas, parqueaderos y lugares de comercialización de materiales que comunican directamente con la vía lo cual implica sus interacciones con el espacio público y con el flujo vehicular del área. Finalmente, en la categoría de viviendas, se observa un modelo de infraestructura tipo que se multiplica en el territorio (tanto en el espacio urbano de las ciudades de Yopal y Aguazul como en las carreteras), eso permite cuestionar el aspecto rural del espacio que rodea las vías.

Para las estaciones de servicios los materiales usados, las técnicas constructivas y las proporciones morfológicas de las masas visibles son representaciones que siguen una arquitectura utilitaria desconectada de la visión tradicional que se estaba dando de la arquitectura excluyente de la realidad de consumo y de una arquitectura de élite orientada

a las utopías conceptuales. Asimismo, esta arquitectura sigue los fundamentos del capitalismo y del neoliberalismo en la idea de mercantilización y rendimiento en términos de costo beneficio. Este se percibe no solo en la promoción publicitaria a través de la señalética sino a través de las elecciones de materiales de bajo costo y técnicas constructivas simples en el diseño y construcción de las estaciones de servicio. Se puede partir de la evidencia que la arquitectura necesita capital para construirse, y dentro de esta relación se puede destacar varios vínculos que se establecen entre el capitalismo y la arquitectura. Por un lado, la arquitectura construida sin arquitecto concilia las capacidades económicas y el funcionalismo para poder lograr habitar dignamente (Gabriel, 2010). Esto permite comprender la existencia del arquetipo de vivienda construido sin arquitecto (ilustración 7). El vínculo entre la accesibilidad de los materiales de construcción y el arquetipo de la vivienda permite emitir la hipótesis que la arquitectura sigue un mercado internacional de los materiales de construcción.

Esta arquitectura posmoderna y genérica se observa tanto en suelos urbanos como rurales, sin embargo, se puede decir que denotan unas características típicas de la ciudad genérica descrita por Rem Koolhaas (1994) indicando una posible característica del fenómeno de urbanización como expansión de lo urbano, en este sentido urbano como condición global social.

El análisis del anexo A revela la existencia de una mayoría de infraestructuras de una planta seguido de infraestructuras de dos pisos. Las construcciones de uno o dos pisos siguen en su mayor parte un arquetipo de vivienda con techo de dos pendientes en metal ondulado sobre muros de textura lisa y pintada de colores. Las ventanas poseen rejas metálicas de protección y cada casa posee un pórtico delantero usado para la venta de frutas y alimentos transformados (ilustración 7).



Ilustración 3 Viviendas en la marginal de la selva fuente: elaboración propia



Ilustración 4 Estación de servicio en la Marginal de la Selva tramo Yopal-Aguazul Fuente:
Elaboración propia



Ilustración 5 entrada de finca en la marginal de la selva Fuente: elaboración propia



Ilustración 6 señalética en la Marginal de la selva Fuente: elaboración propia



Ilustración 7 Vivienda de dos pisos sobre la Marginal de la Selva fuente: elaboración propia

Por otro lado, se observan igualmente conjuntos de edificios en construcción cerca de la carretera entre Yopal y Aguazul (Ilustración 8 y 9). Estos edificios están ubicados en las áreas más remotas de los suelos de expansión urbana generando vivienda urbana aislada de las ciudades. Las entradas de estos conjuntos no dan directamente sobre la vía estudiada reforzando el hecho de su aislamiento. Se trata de edificios entre 4 (Ilustración 9) y 8 (Ilustración 8) pisos de altura (entre 12 m y 24 m de altura), lo cual equivale a la altura de los árboles de la región. Las viviendas unifamiliares refieren a una arquitectura sencilla, sobria. Los volúmenes de las edificaciones cumplen con los mismos criterios compositivos; el cuadrado y el rectángulo las formas por excelencia, superficies lisas sin más detalles que el material expuesto. En ambos casos se resalta una simetría entre los volúmenes y un ritmo regulado por las ventanas y las aperturas a través de un trabajo de fachado característico del estilo arquitectónico posmoderno.



Ilustración 8 Vivienda unifamiliar cerca de la Guafilla Fuente: Elaboración propia



Ilustración 9 Vivienda unifamiliar cerca de la Aguazul Fuente: Elaboración propia

No hay muchas infraestructuras que representen la actividad agrícola y pecuaria a excepción de los molinos que siguen un modelo de infraestructura genérico desconectado del territorio. Es decir, es una arquitectura que no se integra en el paisaje elaborando un diálogo con su contexto, sino que importa una tipología de infraestructura colocada en el espacio. Por otro lado, se observa una gran cantidad de viviendas, parqueaderos y lugares de comercialización de materiales que comunican directamente con la vía lo cual implica sus interacciones con el espacio público y con el flujo vehicular del área. Finalmente, en la

categoría de viviendas, se observa un modelo de infraestructura tipo que se multiplica en el territorio (tanto en el espacio urbano de las ciudades de Yopal y Aguazul como en las carreteras), eso permite cuestionar el aspecto rural del espacio que rodea las vías.

Para las estaciones de servicios los materiales usados, las técnicas constructivas y las proporciones morfológicas de las masas visibles son representaciones que siguen una arquitectura utilitaria desconectada de la visión tradicional que se estaba dando de la arquitectura excluyente de la realidad de consumo y de una arquitectura de élite orientada a las utopías conceptuales. Asimismo, esta arquitectura sigue los fundamentos del capitalismo y del neoliberalismo en la idea de mercantilización y rendimiento en términos de costo beneficio. Este se percibe no solo en la promoción publicitaria a través de la señalética sino a través de las elecciones de materiales de bajo costo y técnicas constructivas simples en el diseño y construcción de las estaciones de servicio. Se puede partir de la evidencia que la arquitectura necesita capital para construirse, y dentro de esta relación se puede destacar varios vínculos que se establecen entre el capitalismo y la arquitectura. Por un lado, la arquitectura construida sin arquitecto concilia las capacidades económicas y el funcionalismo para poder lograr habitar dignamente (Gabriel, 2010). Esto permite comprender la existencia del arquetipo de vivienda construido sin arquitecto (ilustración 7). El vínculo entre la accesibilidad de los materiales de construcción y el arquetipo de la vivienda permite emitir la hipótesis que la arquitectura sigue un mercado internacional de los materiales de construcción.

Esta arquitectura posmoderna y genérica se observa tanto en suelos urbanos como rurales, sin embargo, se puede decir que denotan unas características típicas de la ciudad genérica descrita por Rem Koolhaas (1994) indicando una posible característica del fenómeno de urbanización como expansión de lo urbano, en este sentido urbano como condición global social.

El análisis del anexo A revela la existencia de una mayoría de infraestructuras de una planta seguido de infraestructuras de dos pisos. Las construcciones de uno o dos pisos siguen en su mayor parte un arquetipo de vivienda con techo de dos pendientes en metal ondulado sobre muros de textura lisa y pintada de colores. Las ventanas poseen rejas metálicas de protección y cada casa posee un pórtico delantero usado para la venta de frutas y alimentos transformados (ilustración 7).

La vía Matepantano y Tacarimena

Las vías Tacarimena y Matepantano tienen una composición paisajística muy distinta de la vía de la “Marginal de la Selva”. Se percibe una serie de infraestructuras dedicadas al ocio ya sea como vivienda de campo o como restauración que siguen un estilo arquitectónico del estilo posmoderno que resalta su condición reciente. Estos se combinan con el arquetipo de la vivienda esparcido por todas las vías. La mayoría de las actividades se ubican al margen de las vías, pero cada infraestructura llama la atención a través de pórticos o cárteles que indican las entradas o las actividades que se pueden encontrar.

Las fincas tienen importancia a lo largo de los corredores viales debido a los pórticos de entradas que expresan su presencia (ver anexo A). Estas se mezclan con la conformación de conjuntos de viviendas campestres que está creciendo en el territorio, y la construcción, aunque escasa en la vía Tacarimena y considerable en la vía Matepantano de viviendas que se construyen de dos o más pisos en terrenos demasiados pequeños para desarrollar una actividad ganadera o agrícola. Además, algunas se distinguen por estar pegadas las unas a las otras sin espacios intermedio entre medianeras (Anexo A).

Por otro lado, se destaca que la mayoría de la infraestructura se encuentra apartada de la vía, lo cual indica una comunicación indirecta con el corredor vial. Hay una transición entre el espacio público y privado considerable haciendo de la vía un espacio realmente separado de las actividades que se encuentran a su alrededor. El análisis de los tipos de cerramientos refleja esta transición ya que solo un pequeño porcentaje de las actividades registradas tienen acceso directo a la vía sin estar cercadas.

Además, la mayoría de las actividades se separan de la vía con la tradicional manera de alambre para cercar los espacios en el campo Colombia, lo cual puede verse como un indicador de percepción social individual de un espacio rural por cada actor del territorio que ha tomado la decisión de implementar este tipo de material para diferenciar el espacio público (la vía) de sus espacios privados.

La vía Tacarimena y Matepantano se diferencian particularmente por la presencia de señalética en la vía. La vía Tacarimena demuestra una gran cantidad de carteles informativos sobre la actividad que existe en las infraestructuras alrededor de la vía

contrariamente a la vía Matepantano. Estos carteles son puestos en frente de la infraestructura mezclados con afiches publicitarios (Ilustración 11).



Ilustración 10 Ejemplo de señalética sobre infraestructura en la vía Tacarimena Fuente:
elaboración propia

La mayoría de las infraestructuras están construidas en bloques de cemento o ladrillo con un revestimiento de cemento y pintura. Existe una desconexión evidente con la naturaleza, vinculada con esa economía arquitectónica que depende de la importación de materiales (ver ilustración 12). Asimismo, el hecho que no exista información en una gran parte de las infraestructuras es debido a la lejanía de la infraestructura con la vía resaltando el distanciamiento voluntario con la vía (ver ilustración 13).



Ilustración 11 vivienda con bloques y revestimiento en la vía Matepantano Fuente: elaboración propia



Ilustración 12 Pórtico de entrada de finca en la vía Tacarimena Fuente: elaboración propia

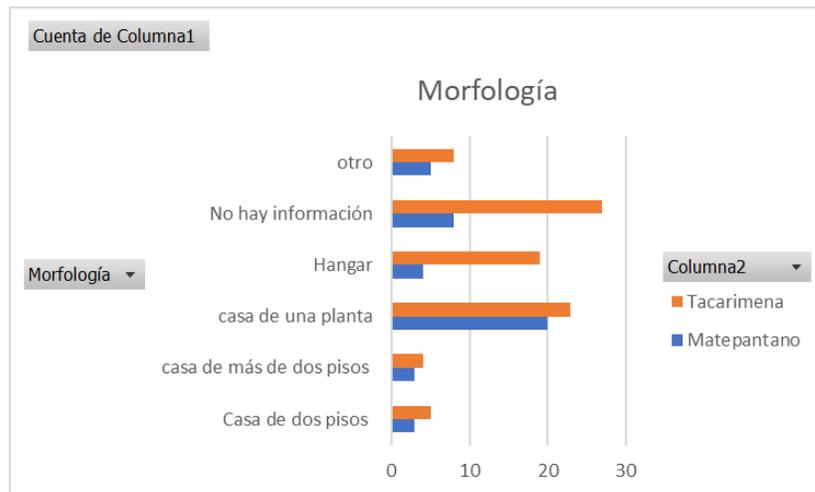


Gráfico 5 Morfología Fuente: Elaboración propia

Finalmente, el gráfico 5 refleja cómo dos grandes modelos de infraestructuras se están consolidando en la vía a saber las infraestructuras de una planta y los hangares. La primera es el modelo de construcciones de una planta que corresponden al arquetipo de la vivienda con un techo de dos aguas (ver ilustración 14). Por otro lado, el arquetipo de los hangares se construye para acoger los restaurantes que están proliferando a lo largo de los corredores viales (ver ilustración 15). Es importante precisar que existe un tercer modelo que no se puede analizar ya que no se ve desde la vía. Se trata de las viviendas campestres ubicadas en los condominios. Su distanciamiento con la vía hace que se hayan integrado a la categoría “sin información” pero los afiches publicitarios dan a imaginar una mayoría de modelos de infraestructuras posmodernas (ilustración 16).



Ilustración 13 Vivienda aislada de la vía Fuente: elaboración propia



Ilustración 14 Restaurante sobre la vía Tacarimena con infraestructura de hangar Fuente: elaboración propia



Ilustración 15 Venta de parcelas de viviendas campestres sobre la vía fuente. Fuente: elaboración propia

Conclusiones

Este análisis de la infraestructura simplifica la complejidad de la diversidad de las infraestructuras en orden de poder discutir un panorama de la relación entre el espacio público y privado. No busca hacer generalidades sobre las tipologías de infraestructuras del territorio que se debería entonces categorizar bajo muchas más variables. Además, este estudio no es exhaustivo ya que por la falta de documentación no se puede registrar todas las actividades. Por lo contrario, fue la resultante de la interpretación de las actividades que se podían ver desde la vía lo cual da espacio a un margen de error en la calificación de estas. Sin embargo, esta presentación permite al lector sumergirse no sólo en la estructura de los corredores, sino que le permite a cada lector, imaginarse sus paisajes individuales de lo que existe en los corredores viales a partir de una representación fotográfica y descriptiva del espacio tanto en espacio público y masas construidas.

El prejuicio presente en cada humano permite asociar símbolos y adjetivos a unos conceptos en la mente de cada quien. Por ejemplo, desde los prejuicios, cada individuo tiene una interpretación personal del término rural, así como preferencias de estilos arquitectónicos según sus deseos sociales. De este modo, las masas construidas dan cuenta de los prejuicios y de los ideales de la modernidad o dignidad de cada individuo que ha participado en la construcción de las infraestructuras en el territorio. Esta se refleja tanto en la forma, en la materialidad y en los métodos usados para la construcción en arquitectura.

Por ejemplo, se destaca la importancia de la importación de productos del exterior en el sector de la construcción, ya que este usa de materiales exclusivamente provenientes del comercio internacional o de otros departamentos. Además, el estilo posmoderno es un reflejo de la ciudad genérica y del espacio urbano como se verá en el capítulo 4.

2.2.3 Morfología de los corredores viales: transformación de la densificación

La transformación de la densificación de los corredores viales permite entender sus temporalidades. Para eso, se ubicó la infraestructura visible en todos los alrededores de las carreteras estudiadas en 3 tiempos a saber 2007, 2017 y actualmente. Así se pudo ver cómo se pasó de un espacio poco construido a un espacio de alta concentración de infraestructuras.

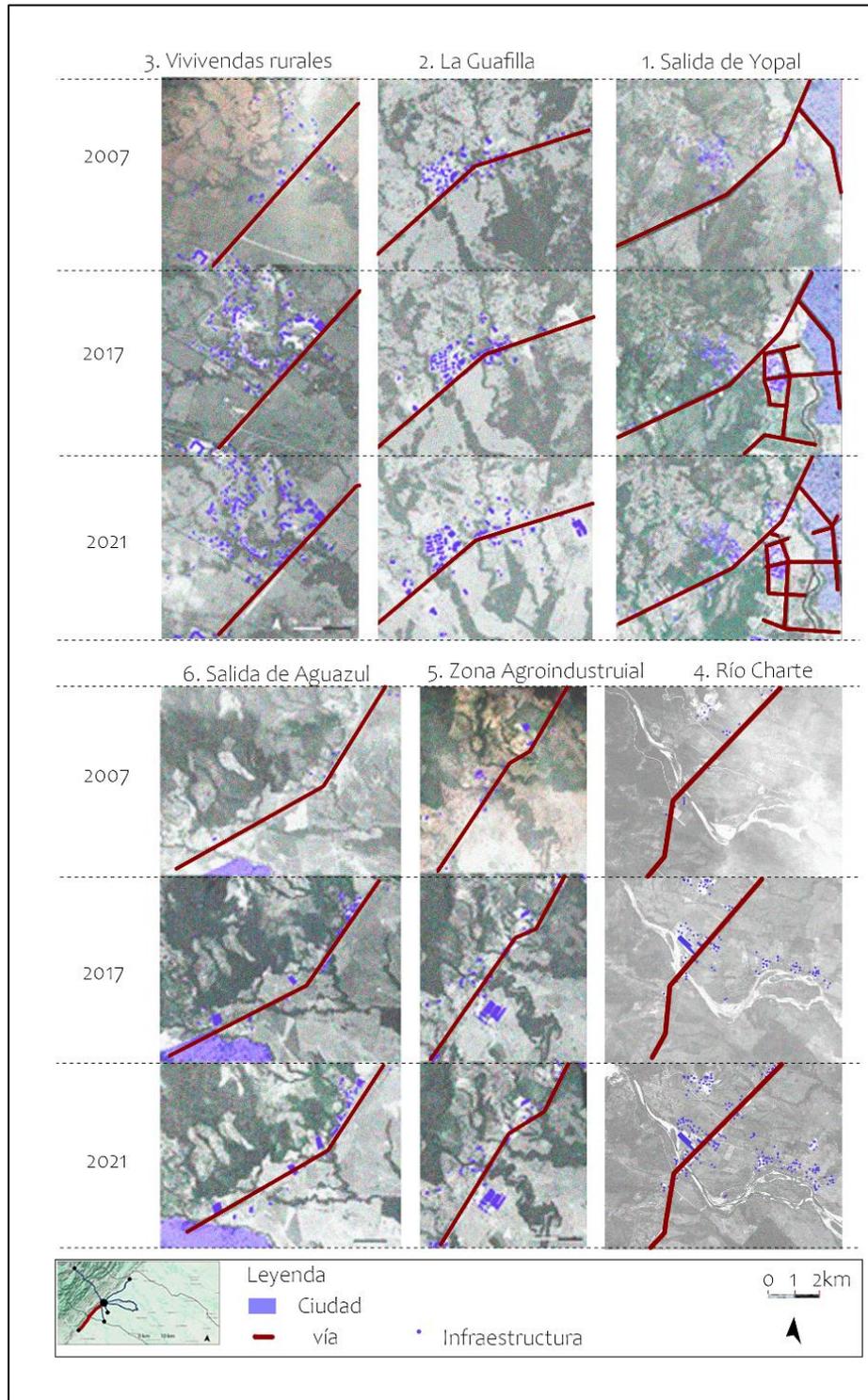
- Corredor vial entre Yopal y Aguazul:

En este análisis se recuperó a través de cartografía satelital y fotografías aéreas ubicadas temporalmente de la infraestructura y masa construida visible. Los bordes del eje vial se han ido densificando fuertemente entre 2007 y 2017 para luego expandirse o consolidarse entre 2017 hasta ahora. Se identificó así 6 áreas de densificación que seguido su propio proceso de densificación diferenciado (Mapa 12):

En “la salida de Yopal” los bordes de la marginal de la selva se densificaron entre 2007 y 2017. Sin embargo, entre 2017 y la actualidad no ha habido mayor cambio en esta área. Por otro lado, se puede presenciar cómo la zona entre la carretera y la ciudad se ha ido densificando fuertemente hasta la actualidad. En 2007, había una zona urbanizada independiente de la ciudad y de la vía. Con el tiempo esta zona quedó englobada dentro de la expansión urbana por su extensión hacia la carretera y por la expansión de la ciudad.

El caserío de “La Guafilla” que era preexistente a 2007 se ha ido expandiendo considerablemente entre 2007 hasta la actualidad. Antes ubicada únicamente en un costado de la carretera creció de manera difusa en torno a la vía.

Contrariamente, el área de viviendas rurales apareció entre 2007 y 2017 para seguir expandiéndose hacia el norte. Se puede presenciar la velocidad de densificación debido al hecho que ya es considerablemente más grande que el caserío de la “Guafilla”. Además, su tejido es más organizado lo cual permite suponer que es una urbanización planificada para el ordenamiento de las vías y la creación de manzanas.



mapa 11 Ubicación de construcciones entre 2007 y 2021 en el corredor vial entre Yopal y Aguazul fuente: elaboración propia

La zona del río Charte se densificó al igual que la de las viviendas rurales entre 2017 y 2021 después de su aparición entre 2007 y 2017 aunque de manera difusa lo cual genera la aparición de un nuevo asentamiento a lo largo del río ligeramente más al sur en un área alejada de la carretera.

Finalmente, en el área de la salida de Aguazul se observa como esta ciudad no se está expandiendo. Existe una ligera densificación mediante un tejido difuso de construcciones, pero alineado con la vía que toma importancia entre 2017 y 2021.

En resumidas cuentas, existe un fenómeno claro de densificación en los bordes de la vía que se dan dentro del contexto de la expansión de la ciudad de Yopal, por un lado, pero también bajo unas lógicas propias e independientes de la expansión del suelo urbano. Esto se generó en puntos en los cuales preexistía algún asentamiento o un agrupamiento de viviendas esparcidas que surge entre 2007 y 2017 para seguir consolidarse hasta la actualidad.

- Vías Tacarimena y vías Matepantano:

A través de este análisis que permitió destacar 5 áreas de densificación y se observó como los bordes del eje vial se han ido densificando fuertemente entre 2007 y 2017 a la salida de la ciudad para luego expandirse o consolidarse entre 2017 hasta ahora. Por otro lado, la densificación en el encuentro de los dos corredores se observa apenas entre 2016 y la actualidad (Mapa 13):

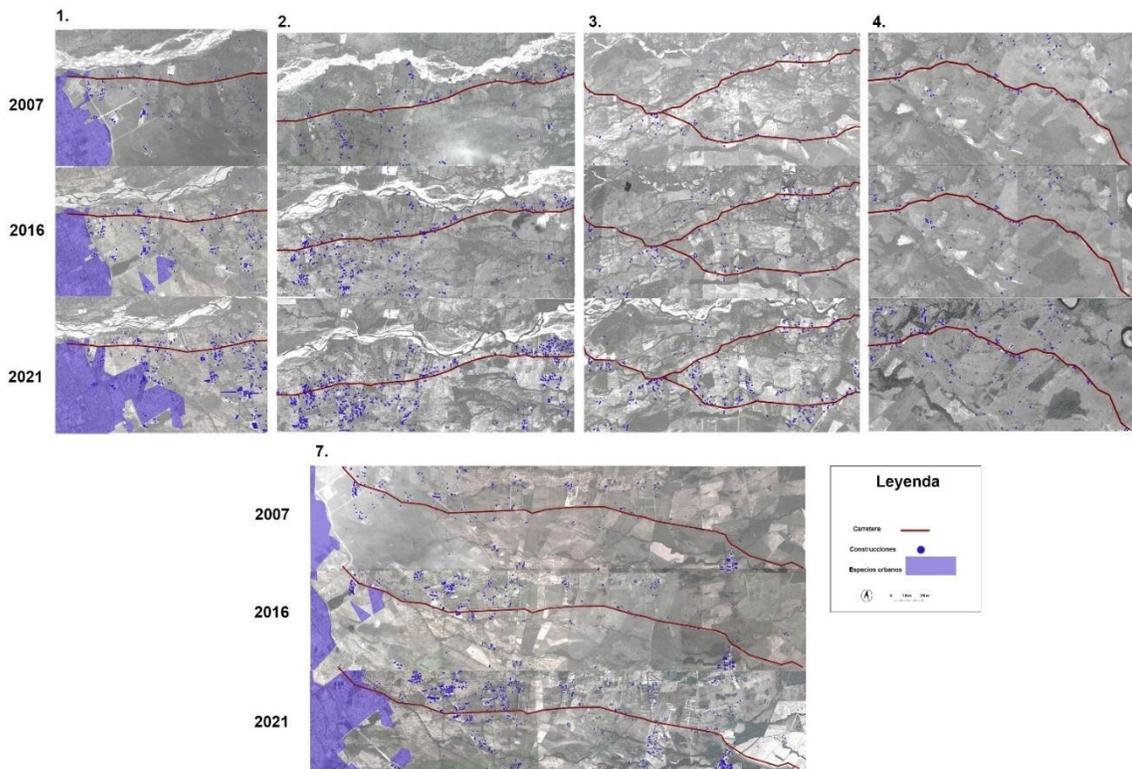
En el área de “la salida de Yopal” de la vía Tacarimena se observa una densificación entre 2007 y 2017 de forma difusa. Sin embargo, entre 2017 y la actualidad no ha habido mayor cambio en esta área. Por otro lado, se puede presenciar cómo la zona entre la carretera y la ciudad se ha ido densificando fuertemente hasta la actualidad, aunque de forma dispersa. La zona con mayor densificación se encuentra entre las dos vías. (punto 1 y 2 del mapa 13).

Por otro lado, la “Y” (punto 3 del mapa 13) ha sido un lugar de densificación que se ha consolidado entre 2007 y 2017 de forma dispersa pero ligeramente menos densa que la “salida de Yopal”.

El área 4 es la zona en la cual se juntan las dos carreteras, sigue un proceso de densificación constante que se esparce no solo en el borde de la vía sino ya en espacios más alejados.

El área 5. Y 6. no se pudieron analizar por falta de información, sus áreas remotas impiden obtener información satelital de los años anteriores. Sin embargo, se puede observar en 2021 una densificación leve.

Finalmente, en el punto 7 de la “salida de Yopal” sobre la vía Matepantano se puede ver una densificación similar a la de la vía Tacarimena. Se puede ver como esta se sitúa en ambos costados sin quedarse en los linderos de la vía y se extiende de forma continua a lo largo de toda el área.



mapa 12 Ubicación de construcciones entre 2007 y 2021 en las vías Tacarimena y vías Matepantano, Fuente: Elaboración propia

En resumidas cuentas, se observa una densificación dispersa similar a lo largo de las vías. Esta se diferencia en las áreas por el grado de densificación en un solo y mismo tejido que se mantiene a lo largo de ambas vías hasta su encuentro.

Conclusiones

En conclusión, existe un fenómeno de densificación en torno a los corredores viales en el suelo rural que aparece entre 2007 y 2017. A través del análisis de los tejidos se puede delimitar las áreas periurbanas que siguen la expansión del suelo urbano como a la salida de Yopal en la Marginal de la selva. Sin embargo, en el resto de las salidas (Aguazul en la Marginal de la Selva y en las Vías Tacarimena y Matepantano para Yopal), el tejido cambia. Las construcciones ubicadas de forma dispersa ya no siguen una trama constituidas de manzanas lo cual indica otro modelo de transición entre el suelo urbano y rural.

En la vía de la Marginal de la Selva se observan asentamientos que se conformaron en los linderos de la vía y que siguen sus propios tejidos urbanos. Estos no están ubicados en la continuidad de ninguna ciudad y están conectados únicamente por la presencia de este corredor vial.

Finalmente, las vías Matepantano y Tacarimena siguen el mismo modelo de composición espacial de densificación en todo su largo con diferentes grados de densificación, lo cual implica que ambas vías en todo su largo son un espacio de transición entre el espacio urbano y rural.

2.2.4 Actividades: Desde la planificación territorial

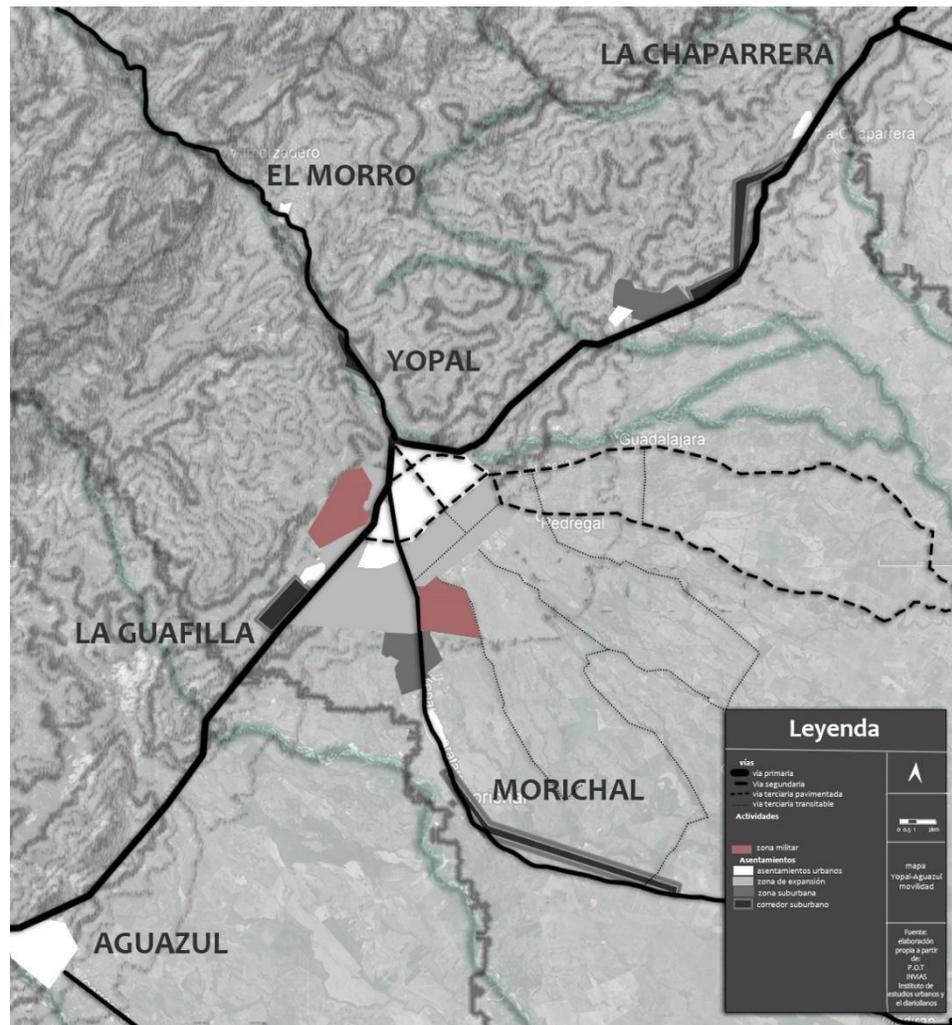
Se propone a continuación tres maneras de caracterizar las actividades en el área de estudio, desde los planes de ordenamiento territorial, desde el registro de uso actual de suelo por el IGAC y desde un registro de las actividades percibidas desde la visita de campo.

Desde el POT

Como visto en el capítulo 1, el suelo urbano está delimitado por infraestructura vial y redes primarias de energía, acueducto y alcantarillado. Asimismo, como se puede ver en el mapa 13, se presenta un área de expansión urbana y un área de suelo periurbano.

Desde el PBOT

El PBOT (Yopal, 2003) caracteriza el suelo rural como suelo de usos agrícolas, ganaderos, forestales, de explotación de recursos naturales y actividades análogas. Estos se definieron en función del uso de suelo propuesto por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) que se presenta a continuación.



mapa 13 suelos suburbanos, de expansión y corredores viales suburbanos de los POT Y EOT Fuente: Elaboración propia

Desde el IGAC

Por otro lado, tanto los PBOT (Yopal, 2003), como los documentos del IGAC dan caracterizaciones del uso de suelo dentro de una perspectiva agrícola en la cual se toma como fundamento la proyección de una vocación ideal agrícola en los terrenos alrededor de la vía. Asimismo, tanto como el estudio del conflicto o como la determinación de la capacidad de uso siguen esa misma proyección omitiendo las actividades agroindustriales y los asentamientos.

En el sector entre Yopal y Aguazul, estas vías tienen en el borde de la carretera una vocación de uso de suelo agrícola, ganadero y agroforestal. Estos suelos se ven

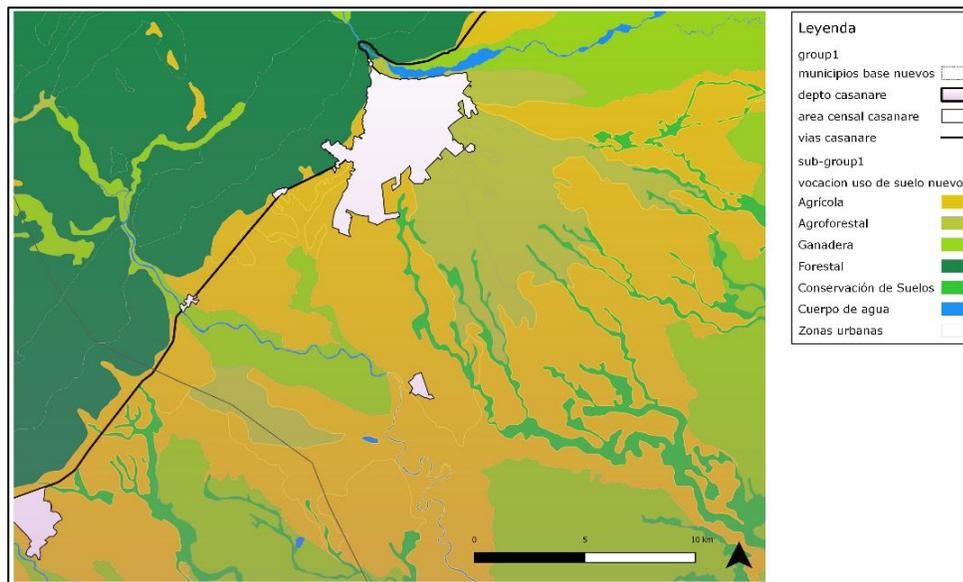
acompañados de una ligera presencia de suelo de conversación que se compone de agrupaciones arborizadas esparcidas por el llano (ver mapa 14). Se han identificado unos conflictos casi en la totalidad mediante la sobreutilización y subutilización del suelo a lo largo del corredor. Sin embargo, existen suelos adecuados mayoritariamente cerca del río Cravo Sur (ver mapa 15).

El borde de la carretera está ubicado en un suelo calificado con una vocación de uso agrícola (ver mapa 16), en la cual se ha identificado unos conflictos casi en la totalidad al respecto mediante la sobreutilización y subutilización del suelo a lo largo del corredor.

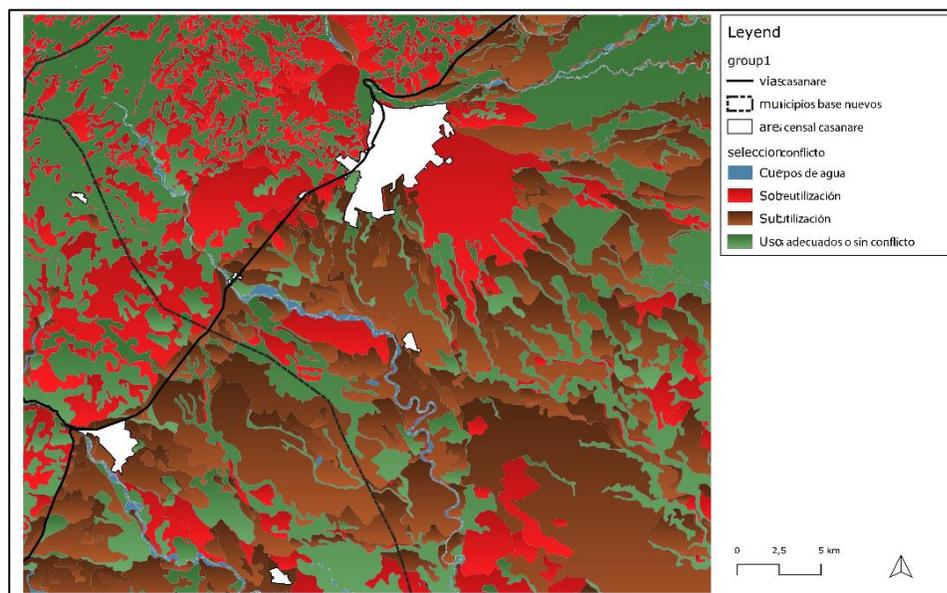
Por otro lado, el mapa de la capacidad de uso de suelos, revela tres grandes categorías en el territorio a saber, la conservación (suelos, vegetación y ecosistemas), los programas de intervención agrícola y la canalización y drenaje. La vía se encuentra en unas áreas determinadas para la conservación a excepción de los linderos del río Charte en el cual se propone “Establecer programas integrales agropecuarios, para manejo de adecuación y fertilización de suelos, control fitosanitario de cultivos e implementación de potreros arbolados, evitando el sobrepastoreo” (Mapa 16).

La mayoría del suelo que se encuentra a la salida de la ciudad, por estar bordeando el río hace parte del suelo dedicado a *“Establecer programas integrales agropecuarios, para manejo de adecuación y fertilización de suelos, control fitosanitario de cultivos e implementación de potreros arbolados, evitando el sobrepastoreo”* (Mapa 16). Las demás capacidades de uso de suelos predominantes son de conservación y la canalización del recurso hídrico. Entre más cercano a la ciudad se encuentra sobre la vía áreas determinadas para la conservación. Por lo contrario, en la lejanía de la ciudad se evidencia suelo que necesita una adaptación para el drenaje, la cual se encuentra en la cercanía del río Cravo Sur.

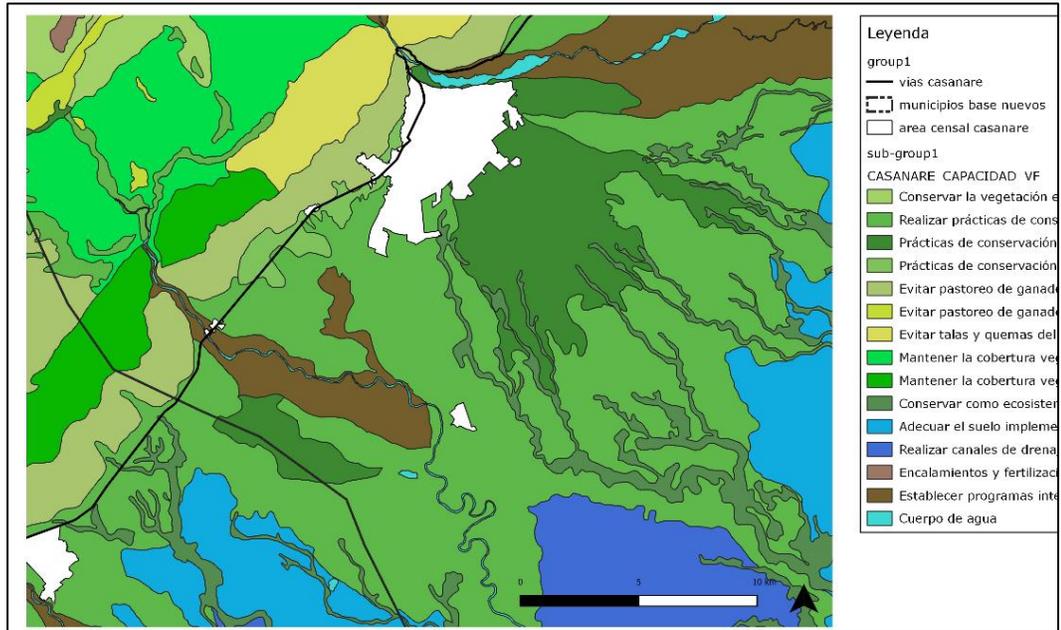
Estas caracterizaciones del uso de suelo, están hechas dentro de una perspectiva agrícola en la cual se toma como fundamento la proyección de una vocación ideal agrícola en los terrenos alrededor de la vía. Asimismo, tanto como el estudio del conflicto o como la determinación de la capacidad de uso siguen esa misma proyección omitiendo las actividades agroindustriales y los asentamientos.



mapa 14 Vocación de Uso de Suelo fuente: Elaboración propia a partir de datos de DANE, INVIAS e IGAC



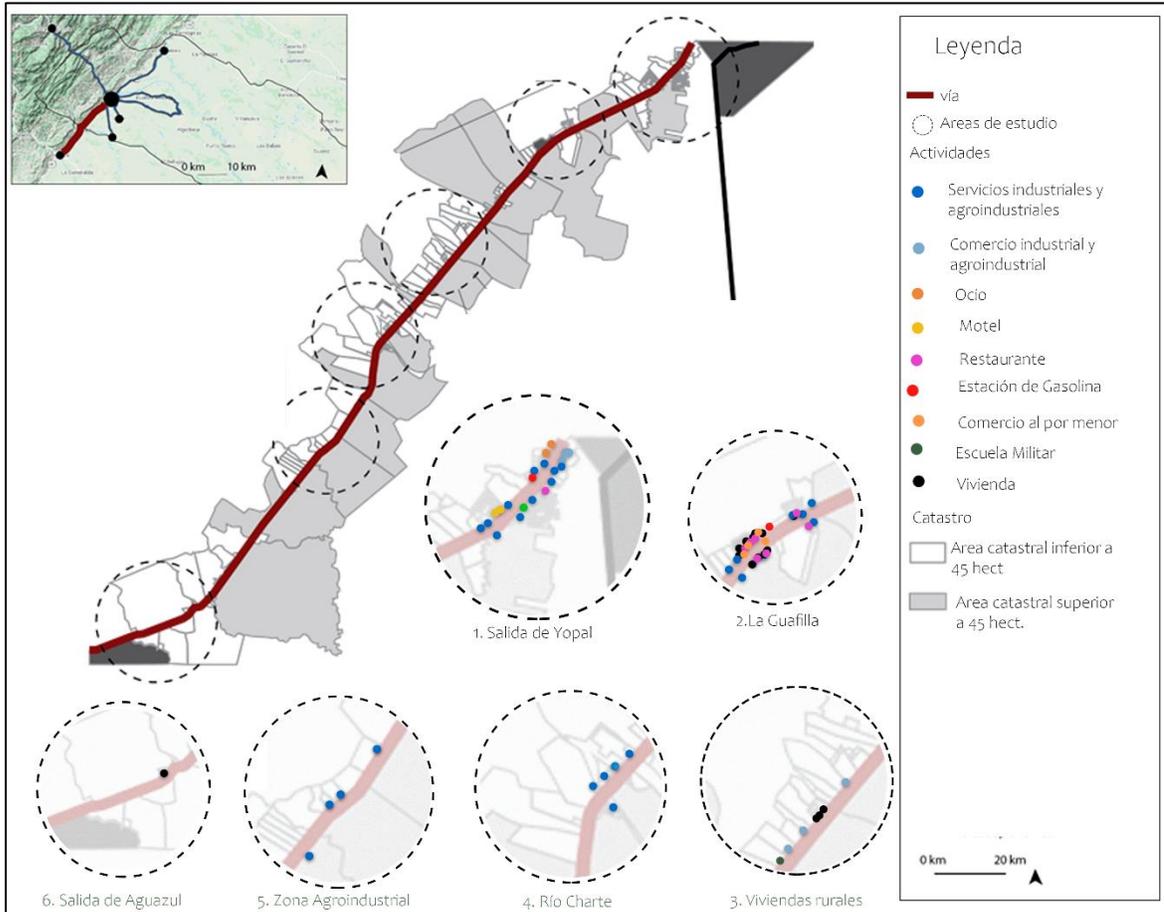
mapa 15 conflicto de Uso de suelo fuente: Elaboración propia a partir de datos de DANE, INVIAS e IGAC



mapa 16 Capacidad de Uso de Suelo fuente: Elaboración propia a partir de datos de DANE, INVIAS e IGAC

2.2.5 Actividades, desde la realidad percibida en el territorio:

- Corredor vial entre Yopal y Aguazul



mapa 17 Catastro y actividades tramo Yopal Aguazul fuente: elaboración propia

Al observar el área de los terrenos, se distinguen 6 zonas que tienen una agrupación de terrenos con superficie demasiado pequeña para poder ser productivas como unidades agrícolas familiares. Además, observando la localización de las actividades en estas áreas se puede observar unas dinámicas individualizadas para cada una de ellas (mapa 17).

La zona de la “Salida de Yopal” se constituye en mayoría de terrenos con actividades dedicadas al servicio industrial. Entre estos están parqueaderos para maquinaria pesada y para camiones y servicios de transporte. Por otro lado, existen dos comercios de materiales para construcción, a saber, madera y ladrillos. Asimismo, existe un área de moteles y un área de clubes campestres aislados la una de la otra. Estas dinámicas están

incluidas dentro del área periurbana y destacan de una actividad petrolera y agroindustrial en cercanía a pasar de la lejanía del primer pozo petrolero de la ciudad.

“La Guafilla” posee una mayoría de restaurantes y espacio de venta de mangueras para riego. A pesar de ser un asentamiento con vivienda y comercios para sus habitantes, estas actividades reflejan la dependencia económica de los usuarios de la carretera ya sea para hacer una parada o para comprar productos para agroindustria, en particular para los sistemas de riego de cultivos.

Un área en la carretera que está ubicada en el medio de las dos ciudades se está densificando dentro de una dinámica de vivienda. Está se ubica alrededor de comercios industriales que proponen ventas de mobiliario y materiales de construcción.

Alrededor del río Charre que divide los dos municipios, se ha ido estableciendo una zona de molinos de arroz y servicios de transporte como zona industrial. Esta zona se prolonga a unos kilómetros con la misma actividad.

Finalmente, la ciudad de Aguazul no posee ni espacio periurbano definido en su EOT en esta área, ni posee actividades agroindustriales e industriales. El cambio entre la ciudad y los terrenos agrícolas es neto y se diferencian contundentemente a pesar que las áreas no sean consideradas como productivas en el marco de las UAF.

- **Vías Tacarimena y Matepantano**

El mapa 17 presenta el catastro estudiado desde las UAF y la visita de campo georeferenciando las actividades reales en el territorio permiten observar los terrenos agrícolas no productivos desde la perspectiva de la UAF y las demás actividades productivas que se están consolidando en el territorio.

Se observaron siete áreas con un agrupamiento de subdivisión de terrenos con una constancia de actividades como la restauración, las actividades deportivas privadas, viviendas⁶ y viveros entre otros. A continuación, se elabora una descripción individualizada por cada área estudiada.

⁶ Las viviendas que se consideran en este estudio son viviendas con terrenos visiblemente reducidos, casa de dos pisos o en obras que se agrupan en su mayoría como conjuntos residenciales con una entrada para la agrupación de viviendas.

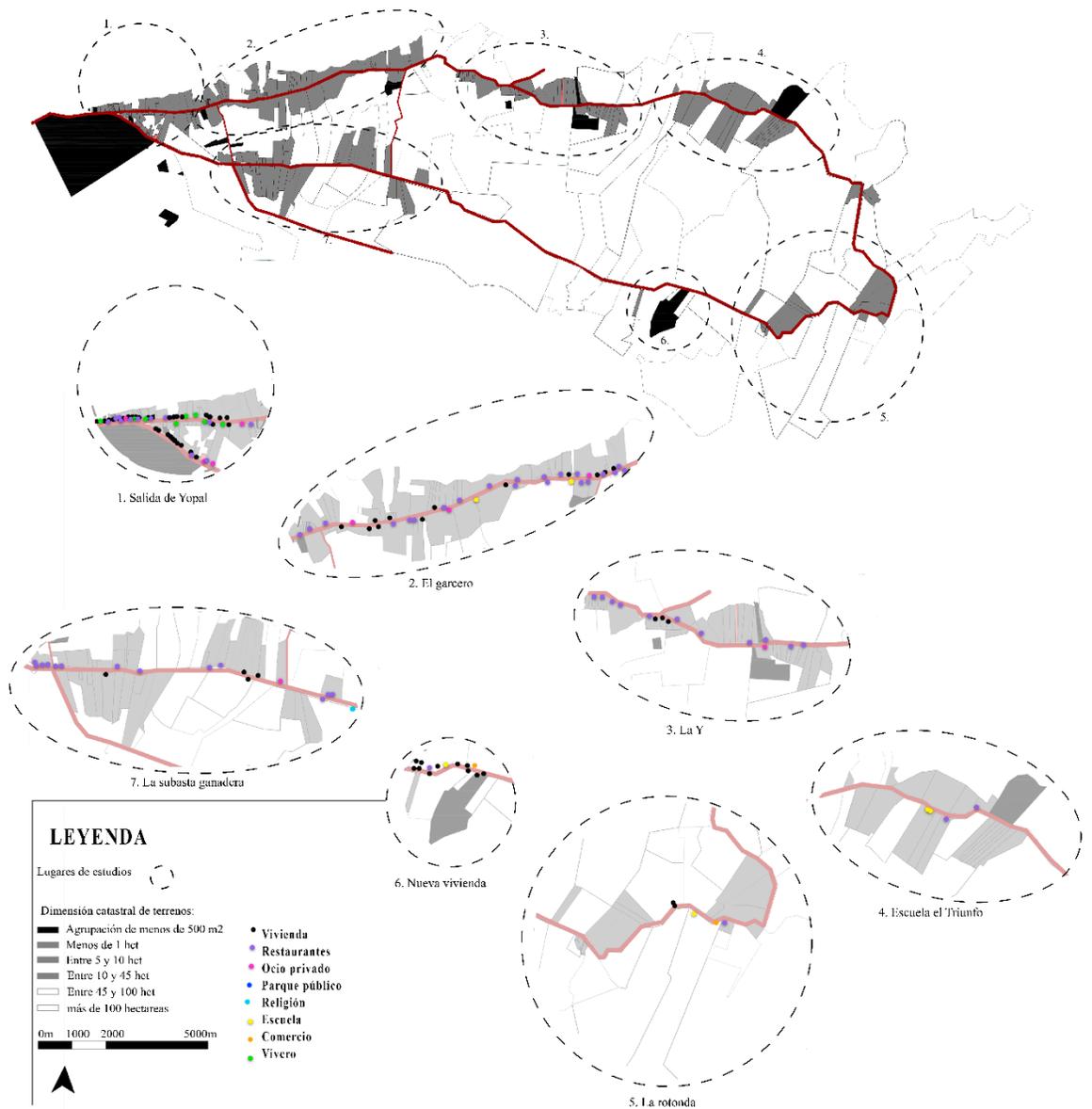
La zona de la “*Salida de Yopal*” se constituye en mayoría de terrenos con viviendas, restaurantes y viveros. Los restaurantes son infraestructuras reducidas en terrenos de tamaño considerable en el cual se encuentra un espacio al aire libre para el consumo y parqueaderos. En algunos casos, existen actividades como juegos para los niños o establos para caballos entre otros para mayor atraktividad. Existe una mayoría de viviendas agrupadas las unas al lado de las otras intercaladas con algunos portones de conjuntos residenciales cerrados.

“*El garcero*” es una continuidad de lo que se observa en la “*salida de Yopal*” en una densidad menor. Se encuentra el punto de observación de garzas y algunos lugares de ocios privados como paintball, karting y piscinas entre otros.

“*La Y*” conecta con una vía que permite acceder al río Cravo Sur, lugar de encuentro de los habitantes aledaños y de Yopal para disfrutar del baño en temporada de sequía. Asimismo, es una de las paradas de bicicletas para los deportistas de la ciudad. El lugar se ha ido densificando con restaurantes y viviendas con pequeños comercios de jugos en el borde de carretera.

La “*Escuela el Triunfo*” es la escuela pública municipal con bachillerato del sector. Existen algunos comercios como tiendas de veredas a los alrededores, aunque la actividad principal que se observa es agrícola y ganadera.

Alrededor de la “*rotonda*”, se observan las planicies del llano colombiano con los morichales a lo lejos. Existe únicamente una tienda, una ferretería y una pequeña escuela entre las planicies y el ganado.



mapa 18 Catastro y actividades tramo vía Tacarimena fuente: elaboración propia

El área de las “Nuevas viviendas” genera intriga sobre la razón de su existencia. Se trata de un acumulado de viviendas de dos pisos en parcelas de 90m² en obra y construidas que reflejan la construcción de una nueva zona densa. Se cuentan más de 20 casas actualmente con una delimitación existente para otras 50 viviendas como mínimo. Las pancartas en la entrada presentan la venta de viviendas rurales en parcelas de 90 m².

Finalmente, alrededor de la “subasta ganadera” se está generando una agrupación de restaurantes al aire libre, canchas de tenis y fútbol privadas entre otros.

En conclusión, se puede observar como la implementación de ciertas infraestructuras influyen en la densificación alrededor. Por otro lado, existe una clara la extensión de los conjuntos residenciales, viviendas campestre y restaurantes que se está consolidando a lo largo de la carretera.

- **Conclusiones**

Se pueden establecer dos grandes deducciones respecto al uso de suelo, la productividad y las actividades.

El uso de suelo determinado como de vocación agrícola y los conflictos determinados están totalmente disociados de las actividades no agrícolas que se ejercen en los bordes de esta carretera. El conteo de las actividades ha permitido comprender unas dinámicas que se van consolidando más allá de las áreas urbanas y periurbanas, lo que va en contra de la capacidad de uso de suelo de conservación y de la vocación de uso de suelo agrícola.

Por otro lado, hay terrenos que son para la agricultura o el pastoreo que no tienen la medida requerida según la UAF. Además, todos los terrenos agrícolas presentan el problema de estar o en sobreutilización o en subutilización reflejando un problema dentro del manejo de la agricultura y actividad pecuaria en esta zona.

Esto permite cuestionarse sobre la manera en la cual se debe integrar esta realidad de uso de suelos dentro de la concepción teórica de espacios rurales o urbanos. Estas actividades no parecen ni ser propiamente urbanas ni rurales, lo cual permite categorizarla parte de un área intermedia entre ambos espacios.

2.3 Los corredores viales en la dinámica urbano-rural

En primer lugar, la vía entre Yopal y Aguazul parece expresar la ideología de desarrollo rural con la instalación de molinos y otros servicios para la industria y agroindustria. Por otro lado, la vía Tacarimena y Matepantano se ve más orientada al ocio y a las viviendas secundarias, ambas siguiendo una densificación con tejidos que las distinguen. La vía Marginal sigue un tejido de agrupaciones que fragmentan el espacio rural y en las vías

Tacarimena y Matepantando el tejido de densificación es disperso y continuo, siendo mucho más denso a la límite de la ciudad y menos denso en su extremidad rural.

Además, el fenómeno de densificación y de diversificación de usos en los corredores, exige una reevaluación de los lineamientos del uso de suelo en los corredores viales. La vocación que se había definido como agrícola y con una capacidad de conservación en estas áreas en transformación no puede persistir debido a la contradicción que se genera entre la normativa y la realidad.

Por ello, es necesaria la aceptación del fenómeno, así como un estudio detallado por parte de las instituciones gubernamentales para elaborar una propuesta concordante a las mutaciones territoriales. El hecho de considerar estas áreas como productivas desde la actividad agropecuaria genera una controversia con la realidad que impide la mejora de la calidad de vida de la población dependiente de las actividades en el borde del corredor vial. Asimismo, la dicotomía urbano-rural desde la normativa colombiana, genera conflictos con la complejidad de la realidad de usos. El espacio de transición no debería ser considerado parte del espacio rural ya que empezó su transición al espacio urbano. Al caracterizar suelos como de expansión, asegura la integración al área urbana y se propende la expansión fragmentada de la ciudad. Eso puede ir en pugna de las dinámicas demográficas que se asimilan a un regreso al campo por la densificación en zonas lejanas a la ciudad.

El proceso de urbanización para los bordes del corredor Yopal-Aguazul se da en 5 zonas específicas. Cada una posee dinámicas y velocidades diferentes que generan nuevas demandas en movilidad. La generación de empleo incide en trayectos que van desde las áreas con vivienda en La Guafilla, las nuevas zonas de vivienda en el corredor vial o Aguazul, hacia estos nuevos polos en una movilidad cotidiana. Esto provoca una demanda de organización de transporte urbano regional desde las instituciones. Por otro lado, para el caso de las vías Matepantano y Tacarimena se exige igualmente una reevaluación sobre el fenómeno de consolidación de actividades de ocio y de restauración.

La discontinuidad de urbanización a lo largo del corredor vial hace inviable la caracterización completa del corredor entre Yopal y Aguazul como suburbano por lo que existe actividad agrícola. Sin embargo, su densificación y nuevos usos demanda de la

revisión de la normativa que regula el suelo rural. Por eso, la definición del uso de suelo rural es insuficiente y no puede seguir siendo únicamente definido por la cantidad de habitantes. De ser así, se seguiría ocultando la actividad industrial y agroindustrial que está apareciendo de manera zonificada a lo largo del corredor.

Finalmente, las nuevas demandas de movilidad incitan una revisión del proyecto en curso de la vía 4G. Para la seguridad, es indispensable el reconocimiento de estas actividades y transformaciones para proponer proyectos de transporte, de espacios para la circulación de bicicletas, unas políticas que inciden en la reducción de las motocicletas y una revisión de los segmentos de la infraestructura vial que necesitan de reducción de velocidad u otras estrategias que limiten el riesgo de siniestros viales para los usuarios.

2.3.1 Los corredores viales como espacio urbano

Cabe recordar cómo se sintetizó en el capítulo 1, que el espacio urbano se define y redefine en función de las transformaciones sociales, lo cual implica mutaciones espaciales constantes que siguen los diferentes procesos sociales. Actualmente, estas transformaciones se observan desde el fenómeno de urbanización y desde la ciudad neoliberal.

Yopal, ciudad neoliberal

Como mencionado en el capítulo 1, la ciudad neoliberal se consolida a través de la adaptación local de las regulaciones políticas neoliberales y la adaptación espacial de los principios neoliberales. Parte de las regulaciones de políticas neoliberales consisten en el hecho que dejan de ser subordinadas a las instituciones del estado local electo y sus burócratas para ser más dependientes de los intereses comerciales, inmobiliarios, promotores e inversores. Las políticas urbanas se orientan entonces a favorecer la competición entre ciudades, en la alianza público-privada, confiando en que el crecimiento económico generará prosperidad, (Díaz, Lourés, 2013)

Por otro lado, el caso de Yopal no solo se destaca en estos aspectos de regulación de políticas sino en la fragilidad institucional para poder establecer políticas de gestión territorial. *“se observa pérdida de liderazgo, gestión y articulación de procesos tanto al interior de la administración como con las demás instituciones tanto públicas como*

privadas; aunado a la imagen negativa a nivel nacional” (Plan De Desarrollo de Yopal, 2020, p. 112).

Por ejemplo en términos de vivienda, el PDD (2020) resalta la falta de una política de vivienda a corto, mediano y largo plazo, *“que dé cuenta de la necesidad real de vivienda, de los procesos de focalización de beneficiarios, de espacios para el desarrollo de vivienda y de estrategias para la implementación de programas de vivienda en armonía con la expansión de servicios públicos y suelos habilitados para la parte urbana y estrategias para detener las urbanizaciones ilegales y el crecimiento de expectativas de suelo cerca al área urbana por parte de los particulares”* (p.49). Lo mismo pasa con el sistema de transporte en cual se resalta *“escasez de herramientas y políticas claras para el ejercicio de la autoridad”* (PDD, 2020, p.81)

Espacialmente, la característica de polarización y desigualdad de la ciudad neoliberal se observa en el caso de Yopal mediante un déficit de vivienda, particularmente para poblaciones más pobres. Esto incrementó la creación de urbanizaciones ilegales por fuera del perímetro urbano generando la venta de lotes sin servicios y urbanizaciones sin licencia de construcción con grandes problemas para garantizar servicios como lo es el caso de la Ciudadela la Bendición y la Pedrera entre otras. (PDD, 2020)

El espacio urbano de Yopal

El espacio urbano como construido por las transformaciones de la sociedad no solo se ve desde la ciudad neoliberal sino también desde la ciudad genérica. Desde las características constructivas físicas y morfológicas que se consolidan, Rem Koolhaas nos habla de la existencia de la ciudad genérica como un espacio fractal que repite al infinito el mismo módulo estructural elemental que se puede reconstruir desde su más pequeña entidad (1994). Esto comprende el aspecto estético de la ciudad que se caracteriza por la arquitectura posmoderna por un lado (Koolhaas, 1994) y por el “estilo libre” en el cual los elementos coexisten en una organización diversa e incomprensible.

Aludiendo al hecho que el espacio urbano se caracteriza por el fenómeno de urbanización, y que el espacio periurbano es una parte de la expresión de la urbanización en el espacio, el espacio periurbano no se puede categorizar dentro del espacio rural. Al haber empezado

un proceso de urbanización empieza a hacer parte del espacio urbano. Se distingue entonces los espacios de suelo rurbano y suelo periurbano dentro del espacio urbano diferenciándose del uso de suelo rural utilizado en la normativa colombiana (ver gráfico 6).

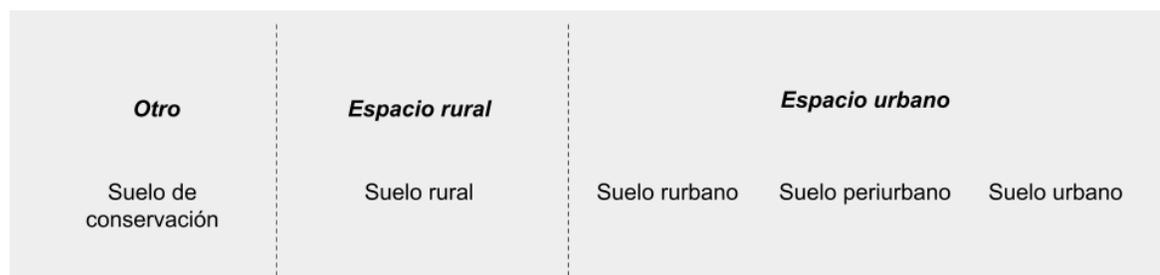


Gráfico 6 Categorización de usos de suelo fuente: elaboración propia

Finalmente, el tejido urbano y periurbano es la expresión de las ciudades en cuestión de formas, proporciones y relaciones entre las vías, las manzanas y los edificios. Se parte en la ciudad genérica de un espacio centralizado que se expresa en términos geométricos simples con una esfera de influencia que se expande desde su centro hacia el exterior (periferia), hacia arriba (en altura) y hacia abajo (subterráneos). Además, al momento de poder discutir las conformaciones de las actividades que se agrupan en un espacio dado como un clúster o aglomeraciones se puede entonces hablar de espacio urbano. Partiendo de la definición de las aglomeraciones como conjuntos de cualquier categoría, una masa concisa y más precisamente en entornos de alta concentración de espacios entre empresas (Benko y Lipietz, 1994), se puede discutir la agrupación de las diferentes actividades en los bordes de las carreteras como parte del espacio urbano.

La Marginal de la selva, espacio en urbanización

La infraestructura vial en Colombia se constituye como sistema de comunicación en miras a una idea de sociedad moderna orientada al capitalismo tardío. En este sentido, se elaboran los proyectos de infraestructura vial desde una concepción territorial nacional que permita favorecer la exportación y la comercialización de la producción hacia las ciudades y hacia lo internacional. Se puede entonces decir que los corredores viales troncales colombianos como es el caso de la Marginal de la Selva son percibidos como conectores entre las ciudades y los puntos de exportación y hacen parte de la concepción urbana del

territorio. Por otro lado, esta situación se acentúa por el distanciamiento requerido desde la norma entre la vía y el suelo rural creando una ruptura entre el espacio urbano y rural.

Este espacio intermedio entre la vía y el espacio rural es característico del espacio urbano definido como “junkspaces” (Koolhaas,2013) o espacio residual. Efectivamente, dentro de la ciudad genérica, el no-lugar aparece como espacio en desuso, inhabilidad o desaprovechado resultante de la voluntad de consumo. Además, desde la ciudad genérica, la construcción de infraestructura ya sea para la agroindustria, la carretera misma o las construcciones de estaciones de servicio que siguen un estilo arquitectónico posmoderno y sin identidad individual son el reflejo de la proliferación del espacio urbano, lo cual refleja la expansión del espacio urbano en los corredores viales no solo desde el tejido, sino también desde el estilo arquitectónico.

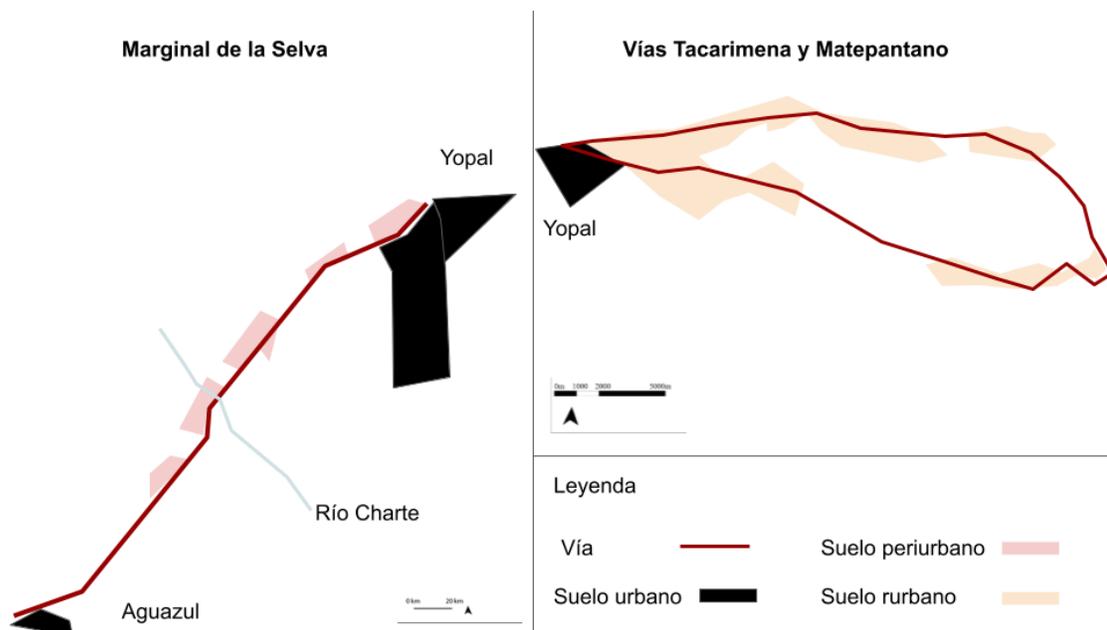
Finalmente, desde las políticas de suelo, el método de urbanización mediante la delimitación de suelo de expansión urbano y la conformación de urbanizaciones se integran al espacio urbano. Además, este se conjuga con las construcciones individuales que generan agrupaciones de infraestructuras utilizadas como viviendas y comercios. Desde el tejido, se observa una acumulación de urbanizaciones aisladas las unas de las otras. Estas conformaciones como las urbanizaciones alrededor de la Guafilla se hicieron bajo el modelo de los planes parciales indican la propagación del espacio urbano (ver mapa 19). Otra de estas urbanizaciones se ve en la agrupación de infraestructuras dependientes económicamente de la vía.

Las vías Tacarimena y Matepantano, espacio en urbanización

El clientelismo combinado con la explosión demográfica ha contribuido con una densificación dispersa y fragmentada. Los métodos de expansión y de urbanización en espacios rurales de manera informal o ilegal contribuyen a la expresión de lo urbano. Además, el hecho que el precio del suelo sea inferior en el suelo rural permite la construcción de viviendas en espacios rurales cercanos a la ciudad lo cual acentúa la expansión del espacio urbano. Esto se refleja alrededor de la vía Matepantano y Tacarimena con la construcción de condominios para viviendas campestres.

Conclusión

En conclusión, se puede decir que, dentro del espacio urbano, se distingue como suelo urbano el que ya está integrado dentro de la normativa como suelo urbano descartando el suelo de expansión urbana que es completamente desproporcional a la realidad de densificación del territorio. El fenómeno de urbanización fragmentada de los corredores viales se distingue como periurbano en la Marginal de la Selva por sus procesos de urbanización y las actividades presentes, y como suelo rurbano en los alrededores de las vías Tacarimena y Matepantano debido al modelo de urbanización disperso que se presenta (ver mapa 19). Por otro lado, el espacio urbano no solo se percibe desde el tejido, sino también desde el estilo arquitectónico o desde el uso dado a la vía.



mapa 19 Corema del espacio urbano fuente: elaboración propia

2.3.2 Los corredores viales como espacio rural

Mediante el capítulo 1 (punto 1.2) el espacio rural se define como la negativa del espacio urbano, y mediante la dinámica agrícola y extractivista.

El espacio rural neoliberal de los municipios de Yopal y Aguazul

En el caso de nuestro estudio, se observó cómo estas regulaciones políticas mercantilistas están desde la constitución de 1991. Así, se observó cómo se promueve una idea de

financiarización y mercantilización del suelo priorizando la apertura económica internacional y el control sobre el proceso de construcción de la infraestructura vial al control sobre el diseño integrado a las necesidades del territorio.

Asimismo, esta idea de mercantilización total, la expansión del proceso de acumulación, la internacionalización y centralización del capital, la introducción de la automatización en la producción, y la reducción del tiempo de rotación del capital es característica del capitalismo tardío. Se observa en el ideal de progreso y modernidad que refleja los corredores viales, la actividad agroindustrial y la actividad extractivista. Como se notó, la valoración de estos tres elementos desde las diferentes escalas normativas y épocas. Por ejemplo, en los corredores viales el mantenimiento y expansión de los flujos y redes de comercio global refleja este ideal.

Aunque se define dicotómicamente lo rural del espacio urbano, ambos siguen características espaciales neoliberales desde la idea de desarrollo planetaria que repercute hasta en la manera en la cual producimos. En este sentido, el espacio rural de los municipios de Yopal y Aguazul se han definido desde el extractivismo y bajo el mercado del suelo, lo cual hace que la actividad agroindustrial que se registra en los corredores viales hace parte del espacio rural.

Finalmente, ¿En qué se diferencia una vía como espacio urbano de una vía de espacio rural? Una vía perteneciente al espacio urbano conecta ciudades, está vinculada al término de corredor, tiene un flujo vehicular importante y está desconectada físicamente de su entorno en el suelo rural. En cambio, las demás vías, relacionadas al término de camino, no son ejes, están integradas en el espacio rural y relacionan una multiplicidad de asentamientos. En este sentido, la Marginal de la Selva es un espacio urbano y las vías Tacarimena y Matepantano hacen parte del espacio rural.

El espacio salvaje de los municipios de Yopal y Aguazul

Como indicado en el capítulo 1 (punto 1.2), el espacio rural se distingue del espacio salvaje caracterizado por ser un espacio inhabitado por el que lo define. En este sentido, las épocas de violencia que han repercutido en la desertificación del campo implican la posible definición de estos territorios inhabitados¹⁰⁸ como espacios salvajes, lo cual cuestiona el

futuro del espacio rural en Casanare. Efectivamente, las masacres que ocurrieron últimamente manifiestan un posible resurgimiento de conflictos armados en el territorio y una nueva desertificación del espacio rural (infoabe, 2022).

Conclusión

En conclusión, se observa como el espacio urbano y rural se superponen en la actividad agroindustrial que hace parte del espacio rural por la actividad que se desarrolla, pero hace parte del espacio urbano en la forma en la cual se espacializa. Por otro lado, cabe recordar que, a pesar de sus aspectos dicotómicos, el espacio rural no es todo lo que el espacio urbano excluye. En el contexto de los corredores viales analizados, la historia del éxodo rural, los períodos de conflicto armado y de violencia ponen en peligro la existencia del espacio rural. Al no tener habitantes o actividades, este espacio actualmente agrícola en los bordes de los corredores viales podría dejar de ser habitados regresando a su estatuto de espacio salvaje como espacio no habitado.

3 Los procesos de producción de los corredores viales

El capítulo 1 y 2 han podido dar cuenta del fenómeno de densificación vinculada a los corredores viales y la brecha con las herramientas de planificación territorial, lo cual implica en este capítulo 3, la necesidad de indagar sobre los procesos de producción de los corredores viales en Yopal y los procesos de implementación de las actividades en sus entornos.

El presente capítulo se divide en dos partes, por un lado, se hace una indagación sobre la historia normativa y de las dinámicas de ordenamiento territorial alrededor de la infraestructura vial. Por otro lado, se analiza la implementación política y económica de las actividades petroleras y agrícolas en el territorio, así como sus consecuencias espaciales.

3.1 La planificación y transformación territorial de la infraestructura vial

3.1.1 La técnica y el transporte en el siglo XX

Yopal se distingue dentro del contexto nacional, manifestando cambios significativos expresados en su evolución demográfica, en las transformaciones tecnológicas y en los sistemas de transporte que pasan por ella. Por ende, se presenta a continuación la consolidación territorial de Casanare y de Yopal con enfoque sobre las dinámicas productivas y comerciales mediante el cambio entre la hegemonía del transporte fluvial y ferroviario al transporte vial a escala nacional.

Modernidad en tiempos del transporte fluvial y ferroviario:

En el contexto internacional, el sistema ferroviario aparece en la primera mitad del siglo XIX resolviendo los problemas de conexión con gran eficiencia y a un bajo costo de funcionamiento. La explosión del fenómeno férreo y la apresurada expansión de este sistema se hace en la segunda mitad del siglo, adaptándose a las diferentes condiciones geográficas, económicas y sociales de los territorios (Nieto, 2011).

En Colombia, la construcción del ferrocarril empieza en 1836 con la ley sobre ferrocarriles del Congreso donde se concedían privilegios y regalías especiales para conectar los dos océanos. Esto se hizo mediante un esquema federativo que imperó entre 1858 y 1886 y la infraestructura ferroviaria creció obedeciendo los intereses individuales de cada gobierno. Cada línea ferroviaria constituida seguía sin embargo la visión de una necesidad común, comunicar con el mundo para fortalecer su comercio exterior. (Nieto, 2011)

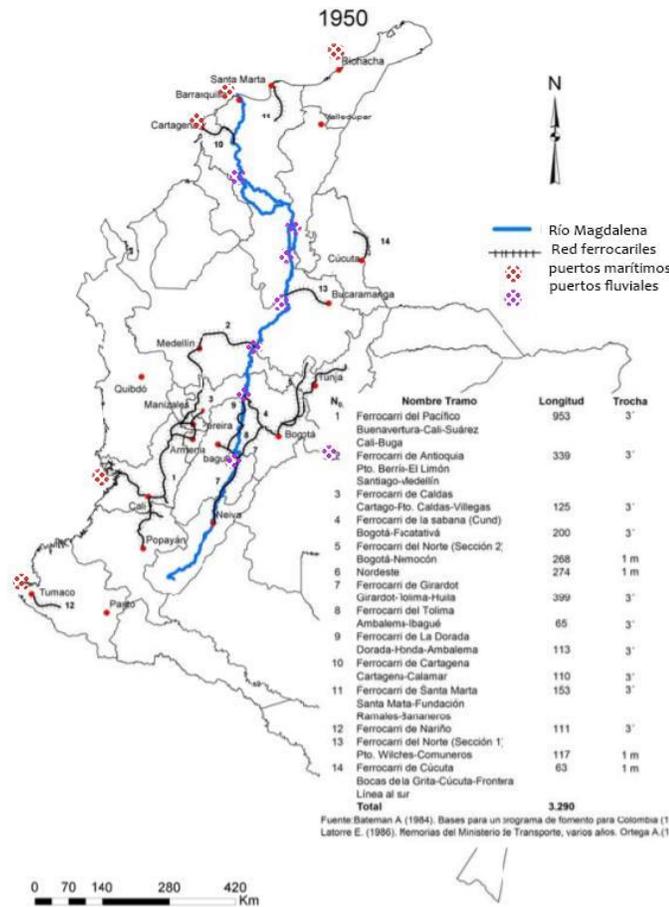
Al mismo tiempo, los descubrimientos tecnológicos inciden en el transporte fluvial. Se pasa de los champanes⁷ a barcos a vapor a comienzos del siglo XIX antes de su declive a partir

⁷ Definición de champanes según el Banco de la República: “*Río Magdalena, la aorta de Colombia, siglo XVII: a las canoas se suman unas barcas de 20 metros de largo, construidas de un solo tronco que soportan 12 toneladas: maíz, tabaco, quina, hacia el Atlántico; manufacturas, hacia el interior. La carga, en el centro, cubierta por un toldo de palos y ramas. Caben cerca de 15 pasajeros. He aquí los champanes, que navegaron por el Magdalena hasta finales del siglo XIX. El ascenso entre Barranquilla y Honda demoraba cerca de dos meses; el descenso, alrededor de 15 días.*”

<https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-256/navegacion-fluvial-caminos-cable-aereo-la-aventura-extrema-de-los-transportadores>

de los años 30 debido al auge de ferrocarriles y carreteras (Salamanca-Uribe, 2011). Asimismo, el mapa 18 muestra cómo se desarrollaron dos estrategias de ordenamiento territorial a saber unir los centros de poder con los puertos marítimos más cercanos (casos de Pasto con Tumaco, Barranquilla y Puerto Colombia, Cartagena y Calamar, etc.) y desarrollar la red de transporte multimodal, entre los puertos fluviales y la red ferroviaria. (caso en el Magdalena) (Nieto, 2011).

La región Orinoquense, y la ciudad de Yopal en esta época son marginalizados por el sistema de transporte nacional. En la época, la ganadería era la producción de mayor impacto en la región, transportada a pie por las montañas para ser comercializada en Bogotá y Sogamoso. Por esa razón se perdía ganado y que llegaba en débiles condiciones por los largos trayectos que se efectuaban (entrevista 1 y 2, anexo B).



mapa 20 red de ferrocarriles y puertos en 1950 fuente: elaboración propia a partir de Roca. et.al (2014) y Nieto (2011)

Hegemonía del transporte vial

La infraestructura de transporte mediante las carreteras es de significativa importancia en el crecimiento y desarrollo de Colombia debido a la facilitación de la movilización de carga, llegando al 80% de la población del país que se moviliza por carretera (Pérez, 2005). La estructura geográfica del país ha dificultado de forma operativa y económica el desarrollo de las vías, sin embargo, la historia refleja la importancia de la infraestructura vial en términos de dinámicas económicas y de comunicación.

Perez rescata en su análisis varios factores que han impulsado el desarrollo de la infraestructura vial. Uno de estos es el aumento del número de vehículos en el país a comienzos del siglo causado por la recuperación de la economía mundial en la posguerra

incrementando la demanda de creación de nuevas vías y mantenimiento de las vías existentes (Pérez 2005).

A comienzos del siglo XX, se expide una ley, (acompañada por 104 otras leyes de carreteras en la primera década del siglo) para reglamentar la construcción de las carreteras por el gobierno de Reyes. La realidad es que hubo una lenta implementación de proyectos de construcción y mantenimiento de carreteras. Asimismo, *“En 1916 la única merecedora de tal título era la Central del Norte entre Bogotá y Sogamoso, que fue recorrida por el primer camión que llegó a Bogotá en 1917.”* (Salamanca-Uribe, 2011, párrafo 22). Parte de las razones de su lenta implementación es debida a *“la atomización de los recursos, la ineficiencia de las instituciones, las malas políticas y la complejidad de la topografía retrasaron el desarrollo de la red vial colombiana”* (Salamanca-Uribe, 2011, párrafo 24).

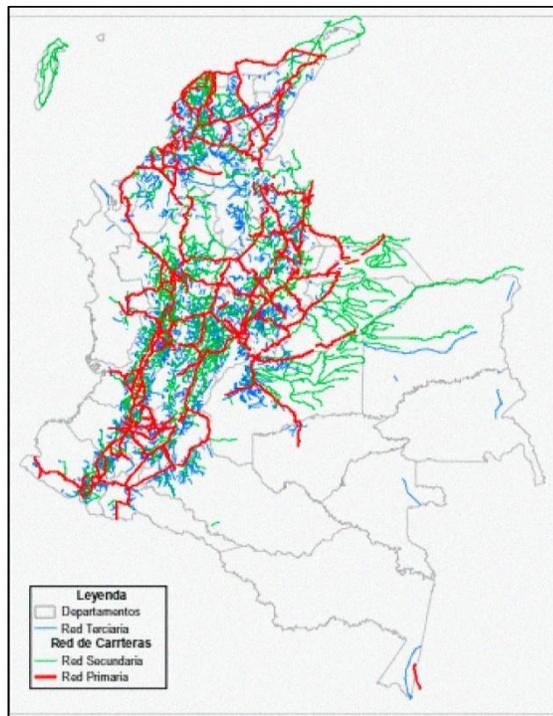
El estado de este sistema de transporte era claramente deficiente, en 1924 el 65% de las vías terrestres estaban sin recubrimientos y expuestos a las intemperies además de su morfología estrecha que solo permitía el paso de un vehículo a la vez (Salamanca-Uribe, 2011). A comienzos de la segunda mitad del siglo XX, el desarrollo de la infraestructura vial fulminante influyó en el crecimiento promedio anual de la red nacional de forma tal que superó el crecimiento del PIB en el mismo período (crecimiento de 2.6% para la red nacional y 2.1% para el PIB). A partir de eso se elaboraron dos planes viales (1950 y 1958) (Pérez, 2005), y se pasó de 200 km en 1905 a 21 mil en 1950 (Salamanca-Uribe Uribe, 2011).

“En 1956 sólo el 8,3% de las mercancías se transportaban por río; y ya en 1951 circulaban 7 mil camiones por nuestras carreteras” (Salamanca-Uribe Uribe, 2011, párrafo 9). La inversión estatal que estaba monopolizada por los ferrocarriles a principios del siglo XX, se orienta hacia la infraestructura vial alcanzando en 1932 una inversión del 11% en ferrocarriles y el 89% para las carreteras (Salamanca-Uribe Uribe, 2011).

A partir de los años 60, se empieza a planificar el sistema vial como un instrumento de interconexión regional en miras a integrar los mercados de todo el país. Aparecen nuevos proyectos de obras que buscan conectar las arterias de transporte regionales y nacionales focalizando la inversión estatal en las vías secundarias y terciarias (Pérez, 2005).

Adicionalmente, se buscó el fortalecimiento carretero del comercio internacional mediante dos objetivos: la reducción de los costos de operación de los transportadores y la reducción del tiempo de operación. Para llevar a cabo estos objetivos se implementaron estrategias como la reducción de pendientes y la eliminación del paso por algunas poblaciones intermedias (Pérez, 2005).

Otro aspecto importante es el cambio de la movilización de carga que pasó de utilizar el transporte carretero como un complemento del férreo y fluvial a ser el transporte más importante del país, así como el crecimiento del parque automotor (Pérez, 2005).



mapa 21 Red Primaria, Secundaria y Terciaria 166.233 Km. fuente: Ospina, 2004

Existe una diversidad de estudios que hacen el vínculo entre el desarrollo de la infraestructura vial, los aspectos sociales y económicos del país. Pérez (2005) resalta esos estudios para entender la importancia de una planificación vial nacional y regional adecuada a las necesidades económicas y sociales e indicar la importancia de resolver las fallas en términos de sistema de transporte. La investigación de Germán Ospina para el Banco mundial (2004) revela los resultados de una red vial limitada y de poca capacidad

afectando la competitividad de los bienes transportados y la marginalización de las periferias del país.

Conclusión

Se observan entonces dos momentos en el ordenamiento territorial relacionado con los sistemas de transporte ambos extremadamente vinculados con las características geográficas del territorio. El primer proceso de modernización se percibe a comienzos del siglo XIX con el desarrollo del transporte fluvial y ferroviario que se orientaba en un sistema multimodal territorial, por otro lado, el segundo proceso está marcado por el transporte vial que fue basado en la idea del transporte unimodal.

En los llanos orientales, y en particular en el área de Yopal y su zona de influencia, se puede decir que la infraestructura vial surge como una etapa para el desarrollo económico nacional en el sector agrícola y ganadero durante el auge del transporte vial. Sin embargo, no tuvo la inversión suficiente para dejar de ser un espacio marginalizado en el ordenamiento territorial. El piedemonte, fue el único lugar que se integró realmente con el resto del país bajo este sistema vial, dejando el resto aislado ya que no posee ni sistema ferroviario, aéreo (ver ulteriormente el punto 4.2.1), ni sistema fluvial consecuente para sustituir la falta de infraestructura vial. Por otro lado, los eventos de violencia de los llanos⁸ y la actividad como se analiza en el punto 3.2 de este trabajo, acompañaron la transición a otra etapa de modernización olvidando la ruralidad agrícola.

3.1.2 La transformación normativa

Desde los ministerios y objetivos territoriales nacionales

El Ministerio de Obras Públicas fue creado en 1905 por el gobierno de Rafael Reyes (conocido anteriormente como Ministerio de Obras Públicas y Fomento). Este ministerio obtuvo funciones diversas variando de la construcción y conservación de edificios públicos y monumentos nacionales al aprovechamiento de aguas y generación eléctrica, sin embargo, fue fundamentalmente focalizado en los ferrocarriles antes de 1930 y en las

⁸ Durante la época de la violencia (década de los 50), los encuentros violentos en el campo y el desalojamiento de los civiles, obligados a esconderse en un estilo de vida nómada incidieron en un cese de actividad productiva por los habitantes de la región

carreteras después. En 1992 el Ministerio toma su actual forma de Ministerio de Transporte, para dirigir, orientar y planificar las entidades ejecutoras de las obras requeridas por tierra, ríos, mares y aire. (Alvear-Sanín, 2008)

La Constitución de 1991, característica del proyecto político neoliberal colombiano, combina un clima aperturista en el manejo económico (a través de la desregulación de actividades para su apertura a la participación del capital transnacional), e insiste en la reglamentación de mecanismos de planeación económica, mientras se desregulan muchas actividades (Alvear-Sanín, 2008). Este posicionamiento político se puede observar a través de una serie de decretos tales como el decreto 2171 de 1992 en el cual la política de transporte se orienta hacia el privilegio del acceso del capital privado en la gestión y construcción de la infraestructura combinando estatismo y libertad económica (Alvear-Sanín, 2008).

El decreto 2171 de 1992 se ocupa de las funciones del Ministerio a través de la determinación de Direcciones Generales, Divisiones, Oficinas, Órganos de Coordinación y Asesoría, etc. Por lo tanto, el Ministerio de Transporte deja de ser el organismo ejecutor directo de obras de infraestructura para convertirse en el ente rector de la actividad transportadora. Sus funciones principales se concentran en regular dentro de los principios de la libertad económica, definir la política integral (591 A que desde 2003 se hace con otras entidades como el Instituto Nacional de Concesiones, Inco. Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia 429 del transporte y las políticas generales aplicables a cada medio de transporte), planificar el sector y hacer tutela a los organismos adscritos y vinculados.

Asimismo, el decreto 2171 de 1992 reestructura el Ministerio de Obras Públicas y Transporte como Ministerio de Transporte. Por un lado, suprime, fusiona y reestructura las entidades de la rama ejecutiva del orden nacional. El gasto público está vinculado a esa actividad, dirigido por el Ministerio y se realiza en buena parte, aunque no totalmente, por sus organismos adscritos. La actividad del Ministerio no puede, como mecanismo planificador, circunscribirse a los organismos adscritos, porque tendrá que intervenir de manera creciente en empresas municipales o regionales de transporte masivo y en la supervisión de las compañías privadas que operen en el sector.

El artículo 1º dice que el “sector transporte” está integrado por el Ministerio de Transporte y sus organismos adscritos (INVIAS, UAEAC, Superintendencia Especial de Puertos, Fondo Pasivo Social de Ferrocarriles y Fondo Pasivo Social de Puertos) y vinculados (La Empresa Colombiana de Vías Férreas y la Empresa Puertos de Colombia). Asimismo, indica su rol de “*coordinación y articulación general de las políticas de todos los organismos y dependencias que integran el sector Transporte, conforme a las orientaciones del Gobierno Nacional*” (Artículo 1, del Decreto 2171, 1992).

Finalmente, las obras públicas se determinan, tanto en el Plan como en el presupuesto nacional, por el Departamento Nacional de Planeación, que es el Despacho que redacta el plan y define puntualmente todos los renglones del gasto público, tal y como quedarán plasmados, tanto en el Plan como en el presupuesto nacional. Además, se hacen bajo una acción público-privada valorada desde la Constitución.

Asimismo, la constitución propende una estrecha colaboración con los gobiernos locales, por ende, los sistemas de planeación económica son ejercicios de proyección, previsión y programación de gastos presentes y futuros.

En resumidas cuentas, se observa una conceptualización administrativa reguladora de proyectos público-privados dirigidos hacia un ordenamiento territorial desde la elaboración del sistema de comunicación territorial. Esta administración tiene un rol de control financiero del presupuesto público y de apoyo para los proyectos privados que se controlan desde el Departamento Nacional de Planeación. Esta caracterización tecnocrática, neoliberal refleja el proyecto político que busca tanto regular el mercado como abrirse al mercado internacional, jugando con una serie de controles e incentivos para una apertura económica regulada desde el Estado, pero no diseñada por el mismo.

Esto se observa desde la obra de la Marginal de la Selva, la cual se hace bajo el esquema público-privado desde la Concesionaria vial del Oriente encargadas de las mesas de diálogo, diseño y ejecución de la obra.

Desde la metodología de regulación del diseño y de vías

En Colombia, la infraestructura vial clasifica las vías en tres categorías para poder dar especificaciones y regular su implementación y mantenimiento:

Las vías de primer orden percibidas como las arterias de transporte vehicular del país se definen como: *“aquellas que cumplan con la función de integrar las principales zonas de producción y consumo del país”* (INVIAS).

Esto incluye, los puertos, las grandes ciudades (capitales de departamento o de poblaciones fronterizas) y los aeropuertos entre otros. Además, se define en función del volumen de tránsito (igual o superior a 700 vehículos diarios), de sus medidas (doble calzada o calzada sencilla, esta última mayor o igual a 7,30 m de ancho con especificaciones geométricas del Manual de Diseño Geométrico de 2008 de INVIAS).

Las vías de segundo orden se focalizan en *“la comunicación entre dos o más municipios o con una vía de primer orden”* (INVIAS).

Esto incluye entonces la unión entre cabeceras municipales y se definen en función del volumen de tránsito (volumen de tránsito sea igual o superior a 150 vehículos por día y menor de 700 vehículos por día), y de sus medidas (calzada sencilla cuyo ancho sea menor de 7,30 m de ancho con especificaciones geométricas del Manual de Diseño Geométrico de 2008 de INVIAS).

Finalmente, las vías de tercer orden son las demás vías y se definen por permitir *“la comunicación entre dos o más veredas de un municipio o con una vía de segundo orden”* (INVIAS), y por una caracterización de las mismas variables que las vías primarias y secundarias.

Por otro lado, para regular la forma de los corredores viales y los elementos a tomar en cuenta en el diseño de estos, se hacen una serie de leyes que dictan características mínimas a tomar en cuenta.

La LEY 105 DE 1993 *“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”*

LEY 1228 DE 2008 (Reglamentada Parcialmente por el Decreto Nacional 4550 de 2009) *“por la cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión, para las carreteras del sistema vial nacional, se crea el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras y se dictan otras disposiciones.”*

Además, el Artículo 2°. del Decreto 2618 de 2013, corresponde al Instituto Nacional de Vías, entre otras funciones, adelantar los estudios técnicos necesarios para la ejecución de los planes, programas y proyectos del Área Técnica y formular propuestas en materia de normas, regulaciones y promover la modernización de la infraestructura a cargo del Instituto a efectos de favorecer la seguridad de los usuarios; así como proponer la adopción de los manuales, normas y especificaciones técnicas para la construcción, conservación y seguridad de la red de la infraestructura a cargo de la entidad y velar por su permanente actualización y aplicación.

Conclusión

En resumidas cuentas, las políticas que acompañan la implementación de la infraestructura vial en el país permiten prosperar la visión neoliberal de la apertura económica al mercado internacional desde las regulaciones del Estado, pero estas regulaciones son insuficientes lo cual las hace deficientes al momento de la implementación en el territorio.

Efectivamente, las regulaciones en términos de morfología y acompañamiento respecto a las necesidades de movilidad que se ve en cada especificidad territorial son inexistentes. En este sentido la deficiencia del Estado más allá del desfase entre la creación de las normas y la implementación de los proyectos territoriales (punto 1.3.1), se ve con la falta de acompañamiento en la territorialización de los proyectos de comunicación y transporte.

La densificación en los corredores viales da cuenta de la trayectoria ideológica de modernización en parte desde las transformaciones políticas y económicas en el territorio. La importancia de la vía de la Marginal de la Selva se entiende como un conector nacional de la región y que ofrece una forma de no ser marginalizado. Además, su ubicación se vuelve estratégica para la implementación de la actividad agroindustrial en el territorio (presencia de molinos). Sin embargo, su constitución morfológica refleja la desconexión entre el proyecto territorial y la realidad de ordenamiento que se construye en el territorio con una planificación deficiente.

Efectivamente, el diseño de una vía que rompe físicamente con su entorno mediante fajas mínimas o la construcción de puentes para conectar ambos lados de la vía van en contra

de la realidad de una economía y densificación que se articula a su alrededor por la atracción que genera el flujo vehicular.

3.2 La planificación y transformación territorial de las actividades económicas

Después de revelar la orientación política que se encuentra detrás de la concepción de la infraestructura vial colombiana, se propone entender a continuación como el proyecto político neoliberal se ha territorializado en Yopal en los sectores económicos más significativos (petróleo y agricultura) y en las características de los corredores viales analizados. Se toma en cuenta para ello las variables de espacio público, masas construidas, planificación y densificación.

3.2.1 Sectores económicos del extractivismo

Integración del petróleo en la nación y en Casanare

A escala nacional, la exploración petrolera y minera empieza en 1905, pero llega hasta los llanos orientales a partir de los años 80 con el descubrimiento de los pozos de Caño Limón (Arauca), Cupiagua (Casanare) y Cusiana (Casanare) revolucionando la estructura económica de la región de los Llanos Orientales de Colombia. Se integra entonces la ideología del extractivismo en el sector petrolero que desde la década del setenta venía siendo incentivado desde los Gobiernos.

Es así que en la década de los ochenta la empresa British Petroleum, junto a otros socios accionista (Total y Tritón), descubrió los yacimientos de Cusiana y Cupiagua, ubicados en los municipios de Tauramena y Aguazul, reforzando la capacidad del país para autoabastecerse y exportar el petróleo líquido. En 1997, el Departamento de Casanare es el principal productor del país (50% de la producción nacional) gracias a las reservas más grandes a escala nacional: Cusiana y Cupiagua.

En el contexto nacional, los primeros hallazgos se dieron a inicios del siglo XX, pero las primeras regulaciones se dan con la Ley 110 la Ley 120 y la Ley 27 que se dieron respectivamente en 1912, 1919 y 1931 definiendo el panorama petrolero en el país. Se determina una estructura económica a partir de la figura de concesión para luego permitir la extracción petrolera por compañías transnacionales. Además, se constituyen las

reglamentaciones de las regalías y de la construcción de la infraestructura como bien público.

En 1948, se crea la Empresa Colombiana de Petróleos, ahora Ecopetrol, como *“propuesta del Estado para administrar los recursos naturales, posteriormente reformada y modificada en su estructura, en el 2003, con el Decreto 1760 del 26 de junio, con el que se le resta autonomía al Estado en temas petroleros.”* (Duarte, 2016, p. 394)

Por otro lado, la Constitución Política de 1991 es dicente sobre el posicionamiento teórico respecto al neoliberalismo y al extractivismo en su reglamentación de la propiedad de los yacimientos de hidrocarburos. Efectivamente, el artículo 332 pone al Estado como propietario del subsuelo y a los recursos naturales de uso público. Así, la explotación de esos recursos es un bien de la nación y necesaria. Se observa entonces una voluntad política de fortalecimiento del extractivismo mediante la actividad petrolera atado a una noción de desarrollo que se quiere plasmar en el territorio. Además, la descentralización del Estado en este momento histórico también volvió a reglamentar el sistema de distribución y uso de las regalías por los entes territoriales donde se ubican yacimientos de hidrocarburos.

Finalmente, en 2011, la reforma de las regalías, que reparte los recursos entre todos los departamentos, no solamente entre los productores, y más aún a partir de 2014 con la baja en los precios del petróleo, evidencia la dependencia de la economía del Casanare a la industria petrolera. Las regalías, así como las oportunidades de empleo y de contratación para las empresas de bienes y servicios, han disminuido, lo que obliga al departamento a plantear alternativas de desarrollo: la agricultura y la ganadería, que siempre han sido un sector de importancia para Casanare. Entre los proyectos que se adelantan además del cultivo de arroz está el cultivo de piña, que ha tomado fuerza en los últimos años (Olmos Soler, 2015).

En resumidas cuentas, se destacan 2 momentos de la actividad petrolera en Casanare que se diferencian mediante el cambio de sistema de regalías. Sin embargo, la ideología política extractivista que se consolidó desde el descubrimiento de los yacimientos en el país no ha tenido modificaciones.

Ruptura con la inversión agrícola y agroindustrial

En los llanos orientales a comienzos del siglo XIX la ganadería se destacó en las fuerzas productivas consolidando la revolución ganadera generando un aumento de tierras cultivadas, así como del valor de la tierra (Fals Borda, 1975, p.76-77). Asimismo, en la mitad del siglo XX, la revolución verde permitió una nueva forma de aumentar las tierras cultivadas haciendo de la Orinoquia, una región agropecuaria en 1980 con el 7.2% de las tierras agrícolas del país (Paredes Vega, Germán H. Hernández Leal, 2013, p.5). El poblamiento de Yopal se consolida dentro del contexto del desarrollo agrícola, y se instaura en una de las vías usadas para acceder a Boyacá y Cundinamarca en el borde del río Cravo Sur.

Por otro lado, la violencia de la mitad de siglo impidió que esta ciudad se afirme como centro urbano fuerte con una conectividad al espacio rural. Efectivamente, *“La aplicación de las tácticas de tierra arrasada, con bombardeos sistemáticos, traslados masivos de población y destrucción de haciendas y ganaderías, dejó prácticamente un desierto en donde fue necesario volver a reconstruir el territorio casi en su totalidad.”* (Domínguez, 1994, p.102)

Después de esta gran fractura territorial que inflige la época de la violencia a las redes ya frágiles, la disociación entre la agricultura, lo urbano y la ruralidad toman su auge a finales del siglo XX. Es la actividad extractivista hidrocarburífera que toma el control de la economía de los llanos orientales. La agricultura se ve relegada a un segundo plano al igual que el uso mismo de la tierra en los territorios rurales aldeanos a la ciudad dejando lugar a la predominancia urbana y a las vías de comunicación hacia los diferentes pozos petroleros y ejes de comunicación para la exportación.

Desde 2014, con el cambio de sistemas de regalías y el acuerdo de paz, los gobiernos se ven en el objetivo de propulsar la economía agrícola. Por ejemplo, se plantea la Reforma Rural Integral, como base de “transformación estructural del campo colombiano” para revertir los efectos del conflicto y hacer desaparecer las condiciones que fomentan la violencia en el campo. Para esto, la RRI se divide en tres grandes puntos: La resolución de la problemática de acceso y uso de suelo, la priorización del establecimiento de programas de desarrollo con enfoque territorial para las zonas particularmente afectadas por el conflicto y el establecimiento de planes nacionales para reducir las desigualdades y la pobreza en el país. En síntesis, el acuerdo propone planes nacionales que permitirán

según ellos, *“la erradicación de la pobreza extrema y la reducción en todas sus dimensiones de la pobreza rural de un 50%”* (RRI, acuerdo de paz, 2016).

3.2.2 Configuración del espacio público

Mediante el ingreso monetario que permitió el sistema de regalías en el primer periodo (1991-2014), el departamento tuvo la posibilidad de hacer grandes inversiones en infraestructura y servicios públicos. Sin embargo, ha primado la tendencia por parte de los gobiernos locales de realizar de manera errática, grandes inversiones en infraestructura, sin hacer estudios previos y proyecciones a largo plazo. De hecho, ha primado la actitud cortoplacista de los alcaldes de hacer grandes inversiones en infraestructura, con el fin de dejar una huella en su periodo electoral, sin tener en cuenta la sostenibilidad y las repercusiones en el largo plazo.

De esta forma, surgen proyectos de espacios públicos como el parque del arroz para Aguazul o el parque de Agua para el caso de Yopal como espacios públicos que no pudieron ser inaugurados debido a la magnitud de los proyectos y la insostenibilidad (entrevista 8 anexo B). Además del hecho que el índice de espacio público no es un indicador de su calidad, este sigue siendo deficiente con 3,24 m² de espacio público por habitante, es decir con un déficit de 11,76 m² según la organización mundial de la salud (PDD, 2020). Estos fallos en calidad de espacio público que existen dentro del casco urbano sumados a la poca integración del concepto en la normativa colombiana (ver capítulo 2, punto 2.2.1), advierten de la insuficiencia de espacios públicos y mobiliario urbano en las zonas de uso de suelo rural.

3.2.3 Efectos en las masas construidas

Se puede partir de la evidencia que la arquitectura necesita capital para construirse, y dentro de esta relación se puede destacar varios vínculos que se establecen entre el capitalismo y la arquitectura. Por un lado, a lo largo de la historia, la arquitectura que se ha construido sin arquitecto en la cual se logra vivir dignamente⁹, ha implicado en muchos

⁹ El estudio de caso de este trabajo no está estableciendo ningún juicio sobre las construcciones del territorio analizado respecto al criterio de “dignidad” ya que no se ha

casos una conciliación las capacidades económicas y el funcionalismo (Gabriel, 2010). Asimismo, en la región estudiada de este trabajo, este vínculo entre capacidades económicas y forma (desde el funcionalismo) permite suponer que los arquetipos de viviendas y comercios encontrados a lo largo del estudio de las masas construidas, justifica la construcción de infraestructuras que permitan el buen funcionamiento de las economías analizadas en el punto anterior (3.2.1). Cómo la mayoría de las construcciones analizadas no son constituidos a partir de materiales locales, eso supone que los materiales más económicos (puede ser por cuestiones monetarias, facilidad de uso o tiempo de construcción que implica entre otros), lo cual ha influido y es influenciado recíprocamente por la importación de materiales y maquinarias, pero también el desarrollo de infraestructura para el desplazamiento del producto, lo cual debió incidir en la aceleración de la construcción de la infraestructura vial.

Resulta importante precisar que en este apartado se analiza únicamente el vínculo económico con las transformaciones de las masas construidas, por lo cual no se emiten hipótesis sobre los demás elementos que han podido influenciar sobre la construcción de los arquetipos observados a lo largo de este trabajo. Efectivamente, intervienen tantos factores individuales, colectivos, culturales, políticos, climáticos, históricos entre otros elementos tangibles e intangibles que alteran las formas de la arquitectura que no se hacen mención acá.

Por otro lado, el crecimiento económico vinculado con la realidad del clientelismo y del paramilitarismo son responsables de la aparición de elefantes blancos. Estas estructuras consisten en edificios que, si bien no están siendo ocupados por nadie, conservan hasta cierto punto su integridad estructural. Algunas de estas construcciones padecieron de eventos esporádicos, otras son gigantescas obras que fueron dejadas de lado por razones

profundizado respecto a sus habitantes en las formas de habitar y no se busca juzgar la realidad de las construcciones. Se usa la referencia de Gabriel de habitar dignamente como una aspiración a la cual se busca llegar al momento de construir sea cual sea el resultado.

políticas, lo cual permite explicar los conjuntos de viviendas secundarias que se quedaron sin terminar.

3.2.4 Efectos en la planificación

Uno de los efectos del cambio económico y demográfico generado a finales del siglo XX en Yopal ha sido la velocidad en la cual las demandas y necesidades de los habitantes cambiaron. En un primer momento, la administración municipal definió en los años 1980 un perímetro urbano muy amplio. Este, se justificó con el crecimiento demográfico y el incremento de la demanda de vivienda. Sin embargo, las proyecciones se hicieron sin fundamento técnico en una proyección de población desmesuradas que ni siquiera fueron acompañadas de acciones correspondientes en materia de producción de suelo urbano, infraestructura y programas públicos de vivienda. En ese entonces, la demanda de vivienda se incrementó a una velocidad que acentuó la deficiencia en planificación territorial por las instituciones (Dureau, Florez, 2001). La fusión entre clientelismo y parapolítica han acelerado la expansión del suelo urbano, por lo cual, esto ha alimentado la urbanización desde los planes parciales en los suelos de expansión urbana.

Por un lado, la falta de gestión del suelo influyó en la consolidación de barrios populares localizados en los extremos del perímetro urbano. Por otro lado, *“la mayor parte de la ciudad se caracterizó por la falta de proyectos, de operaciones de urbanización e infraestructuras, y por la construcción individual de vivienda”* (Dureau, Florez, 2001, p.52). Por último, aparecieron urbanizaciones ilegales como es el caso de la ciudadela de la Bendición en 2014, urbanización sin servicios públicos que se hizo ilegalmente en un terreno de suelo rural que estaba en medida cautelar por la Fiscalía desde 2012.

Después del cambio de sistema de regalías y la firma del acuerdo de paz, estas metodologías de urbanización siguieron su curso después de 2014 en los corredores viales. Esto permite entender por qué aparecen condominios de viviendas y urbanizaciones a lo largo cerca del corregimiento de la Guafilla (capítulo 2, punto 2.2.2), ya que estos están ubicados dentro del marco del suelo de expansión urbana o dentro del suelo suburbano (mapa 21). Asimismo, se explica la consolidación de condominios de segundas residencias a lo largo de la vía Matepantano, urbanización considerada legal en suelo rural (Decreto 097 de 2006) que se consolida a partir de 2013 (ver punto 2.3.5).



mapa 22 urbanizaciones alrededor de la Guafilla fuente: elaboración propia

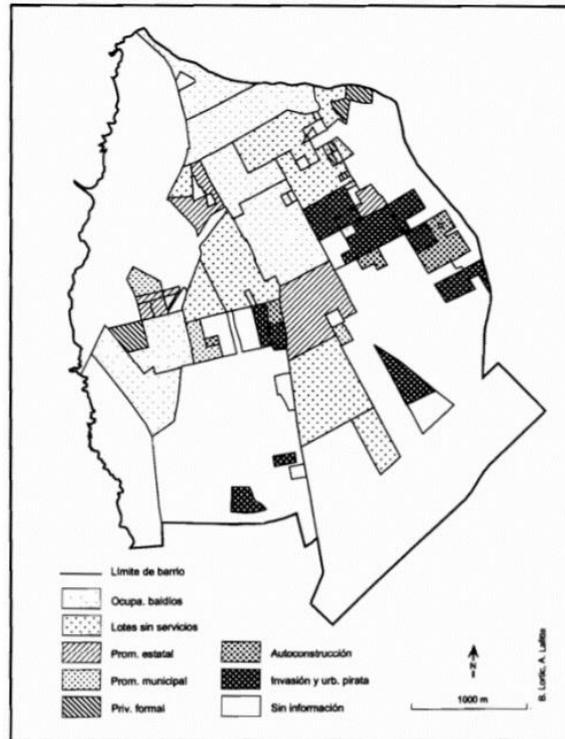
3.2.5 Fenómeno de densificación

El fenómeno de densificación se hace en dos tiempos, los cuales responden a dos momentos políticos y económicos distintos a saber, una primera densificación concentrada en la ciudad durante el auge petrolero y una densificación de los corredores viales después del cambio de estructura de regalías y el acuerdo de paz. Además, una de las particularidades de estas densificaciones es la velocidad en la cual se implementaron en el territorio, impidiendo en parte una correcta planificación.

La expansión del suelo urbano

Por un lado, durante el auge de la economía petrolera, el incremento de la población urbana y la movilización de la población rural hacia las ciudades repercute espacialmente a través de la expansión urbana acelerada y fragmentada que es dada en parte por las urbanizaciones ilegales (ver mapa 20). La actividad petrolera ha sido una de las actividades que más ha generado empleo en el departamento. El estudio de Françoise Dureau y Carmen Elisa Flórez explica las migraciones que esta genera, a saber, migraciones regionales no constantes. Los trabajos son temporales (por quincena) además de requerir mano de obra que termina siendo de otros lugares. El empleo generado por mano de obra

no cualificada fueron principalmente los empleos de construcción que se han ido reduciendo por la reducción de frecuencia de apertura de nuevos pozos petroleros.



mapa 23 Formas de urbanización (1955-1996) fuente: Dureau, Florez (2001)

Segundo momento, densificación de la Marginal de la Selva

Como visto en la sección anterior, parte de la densificación se da desde una planificación fragmentada de planes parciales en el espacio de expansión urbana. Por otro lado, se observa una densificación desde la implementación de viviendas individuales (entrevista 3,4, Anexo B). Esto se puede dar en parte debido a la atracción económica que genera la consolidación de las actividades de la vía y en torno a la actividad agroindustrial del sector.

El segundo momento que corresponde al regreso a la actividad agrícola desde una perspectiva agroindustrial permite comprender la razón por la cual los molinos están siendo construidos en los bordes de la carretera. Visto la facilidad de acceso, es evidente la elección en torno a los corredores viales. La agricultura es un factor de empleo importante. Johana (entrevista 5, anexo B) nos comprueba que los cultivos de arroz hacen parte de los sectores que más generan empleo para los habitantes de la vía de La Marginal de la

Selva. Lo cual se comprueba con la presencia de los molinos y las empresas arroceras. Por ejemplo: los molinos Sonora con 400 empleados (<https://www.lasempresas.com.co/bogota/agroindustrial-molino-sonora-ap-sas>).

Otro de los sectores de gran importancia respecto a la oferta laboral es la presencia de la infraestructura vial. La carretera genera empleo en primera instancia por la obra (más de 5000 empleos según covioriente). Esto genera empleo tanto para mano de obra calificada como no calificada. La carretera genera también empleo por su presencia y el paso de los vehículos motorizados. Para los habitantes, la presencia de la carretera es un beneficio económico (entrevistas 3,4 y 5 anexo B), lo cual influye en la densificación en los corredores viales troncales. Por otro lado, las entrevistas (3,4 y 5 anexo B) explican la oferta de empleo que genera la construcción de la vía tanto desde la construcción misma como desde la rehabilitación en las partes que sufren seguido de derrumbes y destrucciones de las vías. Esto podría justificar en parte la densificación en torno a las carreteras. Por ejemplo, lugares como los alrededores del río Charte que fueron destruidos por los proyectos de remodelación de la vía 4G se han consolidado del otro lado de la vía. La población (migrantes de todas las partes de Colombia) prefieren quedarse en los alrededores de la vía debido a la “bonanza” que trae la venta de “tienda” a los pasantes de la carretera (entrevista 4 y 5, Anexo B).

Se identificó en el capítulo 2 una serie de lugares en los cuales ha habido una densificación residencial a lo largo de ambos corredores viales. Para entender las razones de su presencia en el territorio se hicieron 4 entrevistas (Anexo B y C) que, si bien no dan un estudio completo estadístico, ofrecen algunas razones por las cuales se están densificando los corredores viales y así, orientaciones para discutir respecto al concepto del derecho a la ciudad (punto 4.3).

De estas entrevistas (3, 4 y 5, Anexo B), se destacó la dificultad de vivir en los años 2000 en el territorio por la violencia explicando el análisis de densificación temporal del capítulo 2. Efectivamente en 2007 no se observa mayor presencia de vivienda. Las entrevistas permitieron entender la realidad de los toques de queda y asesinatos nocturnos en la carretera. Por otro lado, las entrevistas también permitieron entender cómo las urbanizaciones que se están dando alrededor de la Guafilla se hacen desde urbanizaciones previas con viviendas comercializadas a la gente a través de planes

parciales. Esto refleja unas migraciones de vivienda asignada por precio (entrevista 3, Anexo B).

La densificación de las vías Tacarimena y Matepantano

El capítulo 2 (punto 2.2.2 y punto 2.2.5) reveló que se están consolidando condominios de viviendas campestres a lo largo de la vía Tacarimena y Matepantano. Sin embargo, en Colombia existe una falta considerable de información sobre el auge de las segundas residencias campestres. Los análisis sobre la vivienda hechos en los censos como el del DANE de 2018 toman en consideración el acceso a los servicios básicos, la situación de arriendo o vivienda propia, la cantidad de hogares por vivienda, pero no indica la pertenencia de segundas residencias para explicar y comprender cómo se están consolidando los condominios de viviendas campestres en el país. Sin embargo, no se puede negar la cantidad de información que surge en anuncios y revistas inmobiliarias sobre la nueva tendencia y los nuevos proyectos de vivienda campestre (Semana, 2020).

La casa campestre como segundas residencias aparece en un contexto en el cual se puede beneficiar tanto de la ciudad como de los espacios amplios y la posibilidad de tener jardín. En estos casos, las segundas residencias o viviendas de fin de semana tienen una influencia territorial de expansión fragmentada (Gomes Contreras, 2011).

Conclusión

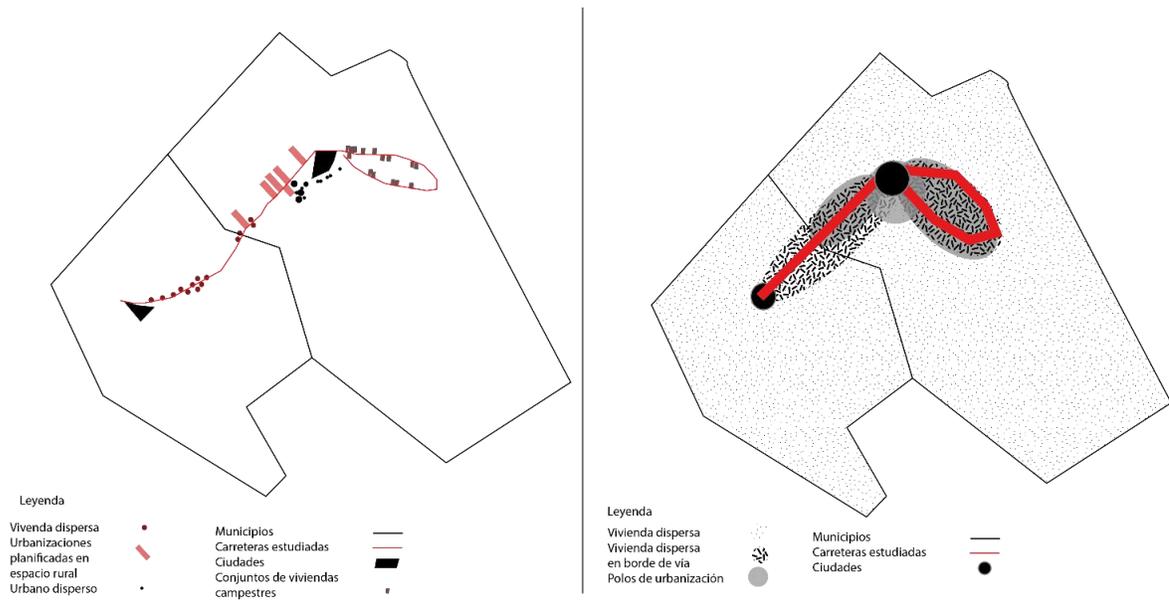


Gráfico 7 Corema distribución de las tipologías de viviendas fuente: elaboración propia

Finalmente, al hacer un corema de la ubicación de las tipologías de viviendas analizadas (Gráfico 7), se logra sintetizar que esta se organiza gradualmente en densificación en torno al polo de atracción que es Yopal. Por otro lado, Aguazul, se transforma en una ciudad satélite de Yopal que no se expande.

Finalmente, se observa una evolución con saltos repentinos en el tiempo impidiendo una transformación gradual del territorio. Esta evolución está vinculada con la relación entre la política y la economía, acompañada de una planificación territorial deficiente si no inexistente. La lógica de evolución del ordenamiento territorial refleja un conflicto histórico. Dentro de este, los corredores viales son una manifestación de un paradigma entre la voluntad de modernidad del gobierno de la nación colombiana con una planificación territorial que sigue el modelo neoliberal dejando de lado aspectos como la seguridad o la protección del medio ambiente dentro de sus acciones. Es así como se termina observando un territorio fragmentado, desarticulado y con un ordenamiento espontáneo que sigue las leyes del mercado.

4 Reconfiguración de las prácticas de movilidad cotidiana

En este capítulo se hacen unas conjeturas sobre la situación de la movilidad para determinar las necesidades de análisis que implica la reconfiguración de las prácticas espaciales cotidianas en la dinámica urbano-rural. El fenómeno de urbanización en los corredores viales genera una reconfiguración de las prácticas de habitar, comercio o movilidad entre otros. Desde los diferentes componentes de la movilidad se da cuenta de los usuarios del espacio público y sus necesidades.

El campo de investigación de la movilidad aparece en los estudios urbanos tras la necesidad de superar la visión del transporte como único método de comprensión de los desplazamientos. En este sentido surgen nuevas concepciones como la movilidad social, ocupacional o cotidiana. Hoy en día el estudio de la movilidad se abre al campo rural, se aborda la movilidad en las dinámicas urbano-rurales desde los enfoques de la movilidad ocupacional, cotidiana y social. En este caso de estudio, se hace énfasis en la movilidad regional para comprender los desplazamientos en el territorio en la dinámica urbano regional, urbano rural y rural urbana. Por otro lado, se examina la movilidad ocupacional para observar los procesos de migración que pueden ser inducidos por el fenómeno de urbanización y la reconfiguración del mercado laboral.

4.1 El derecho a la ciudad

El derecho a la ciudad es un concepto que se expande al territorio en la dicotomía urbano-rural. Sin embargo, como lo demuestra el capítulo anterior, los efectos del neoliberalismo en la fabricación del espacio tanto rural como urbano se ve dirigido por las mismas reglas de mercantilismo del suelo y derecho a transformar del espacio segregador que en las críticas de Marcuse.

4.1.1 Que territorio

Dentro del contexto del derecho a la ciudad, Peter Marcuse nos sitúa en el contexto de la ciudad de Lefebvre. Es decir, una ciudad futura (no necesariamente una ciudad), un lugar en una sociedad urbana en la que la distinción jerárquica entre la ciudad y el país ha

desaparecido. Asimismo, lo urbano es diferenciado de ciudad porque se habla de “sociedad urbana” en “urbano” (2011).

En este sentido, este documento permitió reflexionar sobre la dicotomía urbano rural y sobre la realidad actual de los corredores viales dentro del fenómeno de urbanización. El fenómeno de densificación se debe incluir como parte de una urbanización que reemplaza lo rural en lo urbano. Dejó de ser rural y se está transformando en urbano, por lo cual se debe integrar como parte de esta sociedad urbana que ya no es rural.

Además, los corredores viales en Colombia hacen parte de las ciudades, son los conectores entre las ciudades del mundo urbano. La atracción que generan y las consecuencias de urbanización que se establecen alrededor de toda carretera les dan un aspecto urbano a los corredores viales.

Del mismo modo, se puede integrar no solo el espacio público de la vía en sí sino toda actividad en su entorno. Igualmente, en la teoría de Lefebvre (fecha) hay una tendencia a la urbanización total sin llegar a un territorio totalmente urbanizado, el fenómeno de urbanización en los corredores viales no va a alcanzar una urbanización total, pero sí necesitan ser considerados como potenciales espacios urbanizados en un futuro.

Por otro lado, desde la sociedad urbana de autores como Harvey, se toma en consideración la acumulación de una serie de conceptos en multidimensionales e integrales tales como la sostenibilidad, la diversidad, la comunidad, la equidad y el espacio público entre otros como objetivos del derecho a la ciudad. Esto también permite cuestionarse sobre el rol de la ruralidad dentro de este concepto, ¿No se debería entonces hablar de derecho al territorio?

4.1.2 Qué derecho

El origen del concepto del derecho a la ciudad es el derecho a consumir. Esto comprende el derecho a elegir cómo producir la ciudad y el derecho a disfrutar de esta (Lefebvre, 1968). Este conflicto de derechos no se resuelve pacíficamente, ya que *“entre derechos iguales lo que decide es la fuerza”* (Marcuse, 2012). La definición del derecho es entonces en sí mismo, objeto de una lucha que acompaña la lucha por materializarlo.

Es importante retomar los aspectos del derecho a la ciudad de los cuales se establecen en este caso preciso.

“el derecho a la información, el derecho al uso de múltiples servicios, el derecho de los usuarios a dar a conocer sus ideas sobre el espacio y el tiempo de sus actividades en las zonas urbanas; también cubriría el derecho al uso del centro.”

(Lefebvre 1991: 34)

Así uno de estos derechos se puede definir en las necesidades inmediatas, de hecho, existenciales. Sin embargo, el hecho que los derechos no sean solamente en un sentido jurídico sino político complejiza la respuesta, obliga a salirse del marco del conjunto de derechos dentro del sistema jurídico existente hacia la búsqueda de derecho en un plano moral superior que exige un sistema mejor en el que los beneficios potenciales de una vida urbana puedan realizarse plena y completamente. En este sentido, el derecho a la ciudad como derecho unitario es un derecho a la justicia social, que incluye, pero excede con mucho el derecho a la justicia individual (Marcuse, 2011).

El problema es que para que nadie sea privado del derecho a la ciudad tal como está definido socialmente, incluidos los derechos individuales necesarios para una vida digna antes mencionados; se debe ganar el derecho al poder, y en el corto plazo implica conflicto, muchos ganadores, pero también algunos perdedores.

Se puede entonces indicar una serie de derechos que aparecen como evidentes en este estudio de caso y que se van a retomar en el análisis de la movilidad cotidiana.

- El derecho a la movilidad comprende tanto la movilidad residencial, regional o cotidiana como derechos a la elección y a unas condiciones seguras para los desplazamientos.
- El derecho a la seguridad se compone de la seguridad vial para los usuarios de los corredores vial y habitantes alrededor, asimismo como la seguridad desde la ausencia de conflictos armados, desplazamientos forzados o robos.
- El derecho al espacio público comprende el espacio público rural como un espacio adecuado para los desplazamientos, pero también para las actividades como lo es el ciclismo deportivo. Esto también comprende facilitar el acceso al río que es un

espacio público al cual se debería poder acceder fácilmente desde la vía de la Marginal de la Selva y que, según Nelsy, no hay punto de acceso hasta “después de la Y” (entrevista x, Anexo B), es decir a media hora en carro o moto desde Yopal.

- Finalmente, el derecho al ocio se asimila al derecho al espacio público en el sentido que implica la presencia del espacio público para el ocio. También comprende facilitar el acceso a las actividades dedicadas al ocio como la restauración, piscinas públicas o privadas entre otros.

4.1.3 Para quién

Para Marcuse, la teoría urbana crítica interviene para poder determinar *“quién está más profundamente afectado, quién es probable que lidere la lucha, quién será más probable que la apoye, ¿cuáles serán sus razones?”* (2011, p.40). En orden de resolver estas preguntas, el autor sugiere elegir el enfoque con el cual se propone la distinción de actores. A modo de ejemplo, el Marcuse sugiere dos tipos de enfoques diferentes para determinar estas necesidades a saber en términos económicos o culturales.

En el caso de los corredores viales y el fenómeno de densificación, se puede clasificar los actores en términos económicos, lo cual sugiere un acercamiento posible para resolver las necesidades en términos de derechos que se expusieron en el gráfico 8.

Agricultura	pequeñas, medianas, grandes empresas arroceras,	pequeñas, medianas y grandes empresas ganaderas,	-pequeñas, medianas y grandes empresas o asociaciones de agricultura otra	actores del sector petrolero (empresas nacionales, multinacionales)			
Sector petrolero	empresas nacionales	Empresas multinacionales					
Proprietarios tierras y viviendas	Terrenos productivos desde la UAF	Terrenos inferiores al mínimo de la UAF	vivienda	Apartamento	Alquiler		
Instituciones	Nación	Departamento	Alcaldías	Corporinoquia	Invias		
Fuerzas de poder	Guerrillas	Paramilitares	Policia	Militares			
Actividades comerciales	comercios de materia prima	Proprietarios de restaurantes	Proprietarios de moteles	Proprietarios de hoteles	Tiendas	Parqueaderos	Empleados
Actividades de servicio	Escuelas	Empresas de electricidad	Empresas de gaz	Empresas acueducto	Empresas de transporte	carcel	
Consumidores	Camiones	Carros	Motos	Peatones	Habitantes	Compradores externos (desde el comercio internacional)	

Gráfico 8 Distribución de actores desde una perspectiva económica, fuente: elaboración propia

La categorización de los actores desde un punto de vista económico permite comprender las dinámicas sociales que se dan en el territorio para un diagnosticar la manera en la cual se implementan los diferentes derechos vistos en la sesión anterior. Desde las actividades agrícolas se retoman todos los diferentes tipos de empresas (pequeñas, medianas y grandes) así como los diferentes cultivos o productos elaborados y los tipos de empleos desempeñados (gerentes, empleados a tiempo completo y empleados a tiempo parcial entre otros). Desde el sector petróleo, se puede establecer el mismo tipo de categorización retomando el tamaño de la empresa y actores que participan de estas actividades.

Otra de las categorías que tienen importancia es la relacionada a la propiedad de la tierra y de las viviendas. En este sentido, se puede elaborar una categorización en función del tamaño de la tierra, el tipo de vivienda o si el habitante es propietario o en alquiler.

Desde un punto de vista de las actividades comerciales del territorio, se debe integrar todas las actividades comerciales que se han observado en el capítulo 2 como las tiendas, restaurantes, hoteles y venta de materia prima entre otros. Asimismo, se propone integrar

la población consumidora debido a la importancia comercial que se observa en el territorio. En este sentido, se clasifica los diferentes pasantes como camiones, carros y peatones entre otros.

Visto la importancia de la forma de gobierno en el territorio para su planificación y ordenamiento, resulta esencial retomar los diferentes actores institucionales tales como la Nación, el Departamento, la Alcaldía o las diferentes instituciones ambientales y de gestión implicadas en los procesos. Asimismo, la realidad de la violencia y la integración de la parapoltica en el área de estudio implica su integración en la categorización de los actores incluyendo una categoría de actores ejercientes de las fuerzas de poder como los grupos paramilitares, las guerrillas, la policía y los militares entre otros.

Finalmente, una de las formas de entender la presencia de los actores institucionales en el territorio es a través de la implementación de actividades de servicios como las escuelas, cárceles y empresas de servicios públicos.

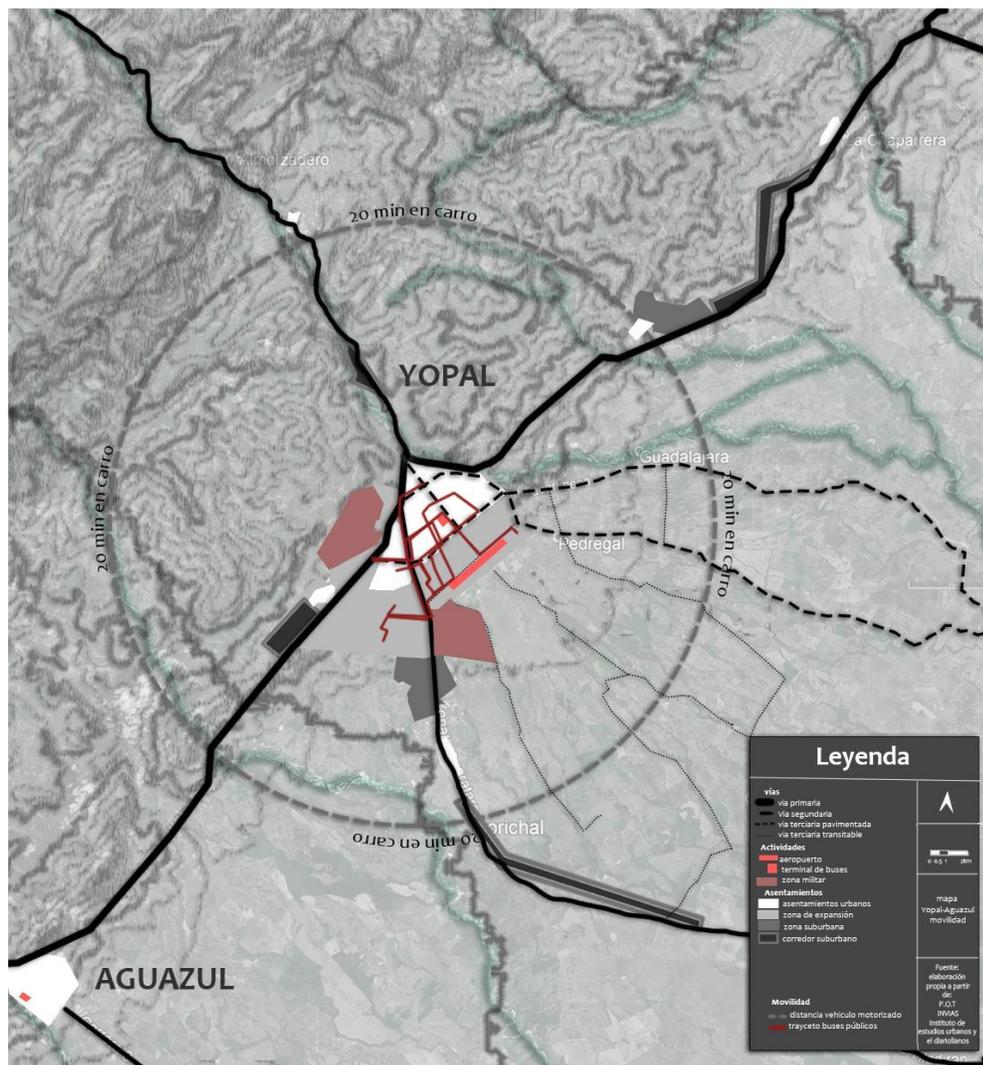
Por otro lado, para elaborar un estado del arte sobre los derechos necesarios y los actores concernidos en el territorio, se debe completar el listado de los actores desde una perspectiva cultural. En este sentido, se aparecen los que son víctimas de la violencia (desplazados, desaparecidos, que reciben ataques, sufren toques de queda entre otros), víctimas de violencia cotidiana (robos, inseguridad vial, etc.), opositores (líderes sociales, líderes ambientales y otros actores activos en la defensa de los derechos), los que no se pronuncian (actores incluidos en los sistemas sin pronunciarse respecto a la situación), Los que oprimen involuntariamente (por ejemplo a través de una falla de planificación que puede tener repercusiones victimarias para los habitantes), Los que oprimen voluntariamente (violencia y corrupción entre otros).

Par poder establecer un estado del arte de estos actores en el territorio, se necesita un estudio profundizado mediante encuestas y entrevistas que permitan ubicarlos no solo desde el punto de vista del actor sino del encuestador, lo cual daría una visión completamente diferente y completa de la manera en la cual los actores interactúan en el territorio.

4.2 Reconfiguración de la movilidad cotidiana

4.2.1 Movilidad regional y urbana

Situación actual



mapa 24 Sistemas de transportes y vías fuente: elaboración propia

Para permitir mayor conectividad entre la región y el país, se ha invertido considerablemente en infraestructura vial. Sin embargo, el recorrido sigue siendo difícil en

temporada de lluvias. En efecto, pese a la construcción de 21 puentes para pasar el tramo de Aguazul hasta Sogamoso, los derrumbes y el bloqueo del paso siguen siendo recurrentes en esa temporada (EL TIEMPO, 2021). Por otro lado, la obra en curso más importante en temas de conectividad regional es el proyecto de reestructuración de la vía Marginal de la Selva entre la ciudad de Villavicencio y Yopal en una vía denominada 4G (que posee 4 carriles) con un presupuesto de (USD 706.1 millones) y un avance actual del 40% (INVIAS, 2021) este proyecto busca facilitar la comunicación en la vía que bordea la cordillera de los Andes en el tramo entre Yopal y Villavicencio, Capital del Meta y ciudad más grande de la región Orinoquía con 531 275 habitantes (DANE, 2018). Sin embargo, la obra genera una congestión vial que impide el paso entre las dos ciudades alargando el recorrido desde Villavicencio a Yopal de 3 horas antes de la obra a más de doce horas en la actualidad (NIÑO, 2021). En consecuencia, la ruta actual para llegar a Bogotá es por la vía Aguazul en la carretera peligrosa en temporadas de lluvias por los numerosos derrumbes. (EL TIEMPO, 2021).

La vía aérea es la segunda manera de alcanzar Yopal y a pesar de tener un aeropuerto renovado, la ciudad de Yopal tiene una disminución considerable de cantidad de vuelos hacia la ciudad. Esos que iban en crecimiento hasta 2016 (25000) bajan a 13000 vuelos por el año 2019 (AEROCIVIL, 2021). Esto puede ser debido a la disminución de la actividad petrolera que dejó de participar en el PIB a partir de 2014 (ver Gráfico 9).

(2000 - 2019)

Base de Datos: Torres de Control

AEROPUERTO	2.007	2.016	2.017	2.018	2019*
BOGOTA - ELDORADO	232.382	318.722	299.965	319.336	377.351
GUAYMARAL	82.273	12.222	5.359	6.436	7.941
CALI - ALFONSO BONILLA ARAGON	55.109	69.293	48.213	47.279	61.725
CARTAGENA - RAFAEL NUQUEZ	31.566	42.745	42.663	46.497	51.087
MEDELLIN - OLAYA HERRERA	77.647	65.808	43.080	42.258	36.153
EL YOPAL	25.844	22.505	25.836	16.329	13.927
VANGUARDIA (VILLAVICENCIO)	30.841	18.453	3.439	3.993	13.741
ARAUCA - SANTIAGO PEREZ QUIROZ	9.051	7.069	7.171	7.469	7.916
TAME	2.931	692	861	2.089	2.123
Total general	994.461	1.061.318	883.989	942.465	1.072.419

Fuente: Aeronáutica Civil

*** Cifras provisionales**

Gráfico 9 Operaciones aéreas anuales por aeródromo fuente: Aeronáutica Civil

Los trayectos que ofrece el sistema de transporte urbano (buses de transporte público propuestos por empresas privadas) van desde las periferias densamente pobladas hasta el centro de la ciudad. Como lo refleja el mapa 24, este sistema de transporte parece omitir la configuración fragmentada de la ciudad impidiendo cualquier movilidad más allá del suelo urbano. No existe transporte público que va en dirección de las áreas rurales agroindustriales como lo refleja el estudio de caso, lo que influye en la necesidad de tener un sistema de transporte particular. Además, la ciudad de Yopal revela una cifra del 73% de motocicletas compradas en 2021, reflejando su alto uso en comparación de las cifras nacionales (52%) (RUNT, 2021).

Adicionalmente, no existen servicios de transporte alternativos públicos o espacios dedicados exclusivamente a estas prácticas. No existen ciclovías o sistema de alquiler de bicicletas para el transporte cotidiano. Sin embargo, se observa un uso masivo de bicicletas como ocio en el cual se usa las carreteras en los que se mezclan tanto los biciusuarios como los vehículos motorizados.

Necesidades en términos de derecho a la ciudad

Esta situación de movilidad regional permite replantear ciertas necesidades desde los derechos a la ciudad mencionados en el punto 4.1.2. Desde el derecho a la movilidad, se observa la inexistencia de una posibilidad de elección real del sistema de transporte a utilizar debido a la falta de transporte público y colectivo. La mayoría del transporte es individual y costoso.

Por otro lado, este se asimila con el derecho a la seguridad que debido a las circunstancias geográficas hacen imposible el desplazamiento regional seguro. Esto se observa tanto por el riesgo de derrumbes y deslizamientos, como por la conformación morfológica de la vía que por la cantidad de curvas hace dificultoso el desplazamiento de camiones, sumado al encuentro entre los camiones, carros, motos y peatones sobre estas vías estrechas.

4.2.2 Uso del espacio público

“Marginal de la selva”

Se destacan tres problemas resultantes de este proyecto para los usuarios de la vía: las bicicletas, los peatones y las motocicletas debido al contraste de velocidades de los diferentes tipos de transportes.

Los peatones no tienen espacios seguros para poder desplazarse a lo largo de la vía. Esto resulta siendo un problema por ejemplo debido a la realidad de los caminantes que están atravesando el país en busca de mejores condiciones de vida. Como lo muestra la ilustración 17, estos, se encuentran en situación de peligro en la infraestructura vial debido a la conformación de esta y la inexistencia de espacio seguro para sus desplazamientos. Por otro lado, los camiones y las motocicletas y las bicicletas tienen el mismo espacio para circular, lo cual pone en peligro todos los usuarios del espacio.



Ilustración 16 Uso de la vía Marginal de la Selva Fuente: Elaboración propia

las vías Tacarimena y la vía Matepantano

Además del uso de la vía por vehículos motorizados, esta vía es utilizada por los ciclistas que recorren y hacen salidas por grupos para el ocio (Ilustración 18). En este sentido, la

vía se usa en todo su ancho, lo cual dificulta en términos de seguridad el encuentro entre los vehículos motorizados y las bicicletas.



Ilustración 17 Ciclista en la vía Tacarimena fuente: Israel Maldonado (2021)

Por otro lado, la vía también es usada por el ganado que se pasa de un lado al otro para el cambio de potreros (Ilustración 19). Esto refleja un segundo ejemplo de un uso desviado de la vía lo cual implica otra concepción de esta y otras necesidades de utilización.



Ilustración 18 Ganado en la vía Matepantano fuente: elaboración propia

4.2.3 Razones de desplazamiento

A través del análisis espacial del capítulo 2 se pudo dar cuenta de la presencia de una serie de actividades que inciden en los desplazamientos cotidianos a saber por trabajo (los molinos, la presencia de la obra en la Marginal de la Selva y los restaurantes), por ocio (restaurantes, piscinas, la vía para el ciclismo como práctica deportiva, canchas de fútbol entre otros) y por comercio (venta de materiales de construcción).

Desde los desplazamientos por motivos laborales, la entrevista de Johana (entrevista 3, Anexo B), indicó como los desplazamientos en términos laborales cotidianos para el caso de la Guafilla se efectúan para trabajar en la ciudad, hasta los Molinos o lugares de obra en la vía. Cada quien se transporte mediante el transporte autónomo ya que no existe transporte público desde la pandemia.

Por otro lado, la entrevista de Nelsy (entrevista 6, Anexo B), indicó como los desplazamientos en términos laborales cotidianos se efectúan desde las veredas cercanas hacia la vía Tacarimena para los empleados de los restaurantes. El transporte se efectúa igualmente a través de un transporte autónomo por lo que no existe el sistema de transporte público es muy demorado.

La presencia de la vía de la Marginal de la Selva favorece igualmente una movilidad reducida en términos laborales como se pudo observar en las entrevistas 4 y 5 (Anexo B). Efectivamente, la presencia del flujo de vehículos permite crear comercios y viviendas, lo cual permite no tener desplazamientos para trabajar.

Desde los desplazamientos por motivos de ocio, las entrevistas 4 y 5 (Anexo B) revelaron la importancia que está tomando la vía para la actividad deportiva. Se usa principalmente la vía Tacarimena y Matepantano el fin de semana para montar bicicleta en grupo.

4.2.4 Tipos de transporte

Para entender el tipo de transporte elegido, se hizo un conteo de los tipos de transporte en los corredores a partir de un estudio de campo en el cual se contó la cantidad de tipos de transporte en un tiempo dado (ver gráfico 10).

		26/11/2021 mañana		26/11/2021 tarde		27/11/2021 mañana	
		salida	entrada	salida	entrada	salida	entrada
Marginal	Camiones	31	30	10	20	31	39
	Buses	9	8	3	4	4	3
	Carros	100	69	53	66	76	126
	Motos	73	58	46	50	77	121
	Bicicletas	9	7	9	16	2	4
	peatones	0	0	2	0	0	0
Tacarimena	Camiones	0	1	0	0	1	1
	Buses	0	0	0	0	0	1
	Carros	70	99	29	25	40	85
	Motos	64	61	20	21	38	88
	Bicicletas	2	6	5	14	6	13
	peatones	0	0	2	1	1	0

Gráfico 10 Conteo de los tipos de transporte fuente: elaboración propia

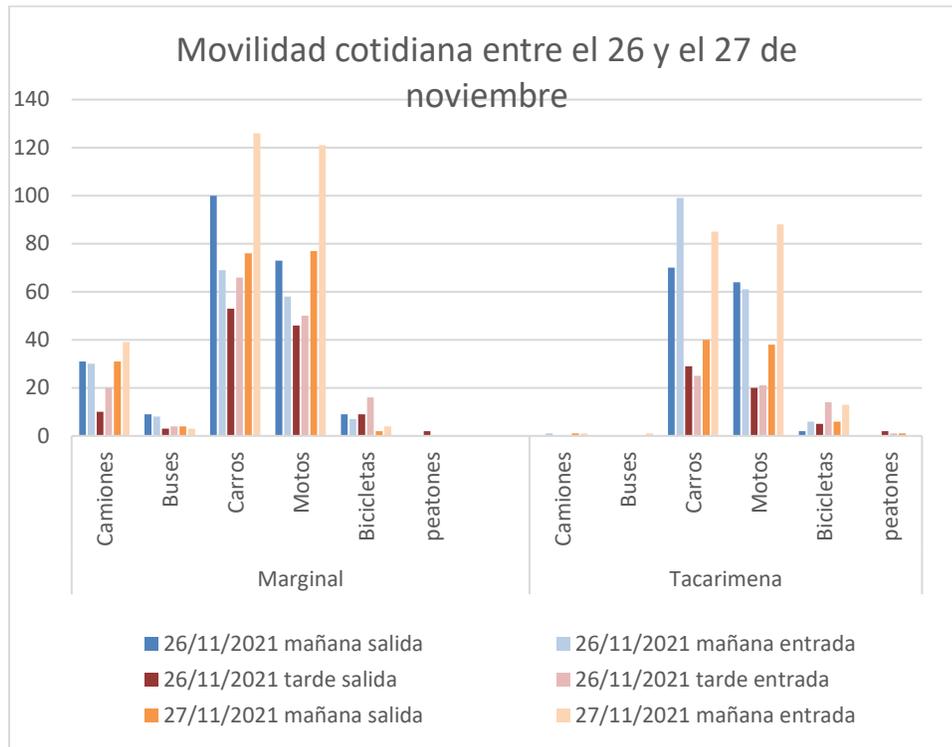


Gráfico 11 Movilidad cotidiana entre el 26 y el 27 de noviembre fuente: elaboración propia

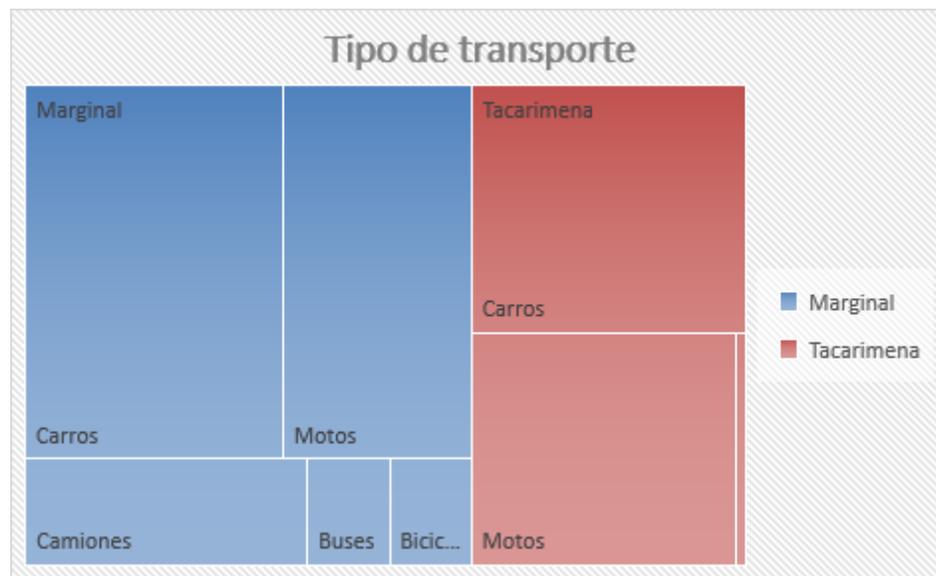


Gráfico 12 Tipos de transporte fuente: elaboración propia

Los gráficos 11 y 12 revelan el uso mayoritario de carros y motos en ambas vías. La vía de la Marginal de la selva es usada por una diversidad de transportes, sin embargo, la vía

Tacarimena se usa casi exclusivamente por carros y motos. Esto puede ser debido en parte por una falta de transporte público, por el tipo de recorridos que se efectúan (demasiado largos para poder ser efectuados a pie o en bicicleta) y finalmente también debido a la conformación espacial de vía que impide la circulación segura de estos tipos de transporte como se vio en la sección anterior (1.4.2).

4.2.5 Necesidades en términos de derecho a la ciudad

En conclusión, los derechos mencionados en la sección anterior no están siendo respetados, lo cual genera unas necesidades en la planificación y diseño de las vías.

Desde el derecho al espacio público, la normativa del espacio público no es representativa de la realidad del territorio. Los dos corredores viales (Tramo Yopal-Aguazul de la Marginal de la Selva y las vías Matepantano y Tacarimena) poseen características morfológicas diferentes que responden a objetivos de desplazamiento muy distintos. Desde la planificación como espacios públicos no hay claras distinciones entre ambos ni una integración de estos como espacios públicos.

El caso de la vía de la “Marginal de la Selva” debe reconsiderar todos los tipos de transportes en su espacio, lo cual demanda su reconfiguración (ya sea mediante intervenciones desde la acupuntura urbana¹⁰, su extensión o proyectos de mayor escala) que erradiquen la desconexión vigente entre el proyecto de vía 4G y la realidad de los tipos de transportes que circulan en él. Por otro lado, las vías Tacarimena y Matepantano son usados frecuentemente por la bicicleta para el ocio lo cual demanda igualmente una reconfiguración de las vías.

En términos de derecho a la seguridad y derecho a la movilidad, la bicicleta manifiesta una necesidad de integrar espacios seguros aislados para el transporte, en particular viendo como el transporte público no tiene la eficacia necesaria como visto en el punto 1.4.5. Con la nueva configuración de agrupaciones de vivienda a lo largo de la carretera la integración

¹⁰ La acupuntura urbana es un estilo de diseño urbano que consiste en elaborar proyectos para revalorizar espacios con el menor costo y la menor intervención posible. El todo propende revitalizar las ciudades para el peatón en la idea de ciudad sostenible.

de un espacio para su circulación se vuelve indispensable a pesar de no haber sido tomado en cuenta.

Por otro lado, el peatón es un usuario olvidado en este espacio. La conformación de nuevas áreas de densificación urbana, en particular alrededor de la Guafilla o del río Charte, expresan de una necesidad de una configuración de infraestructura vial diferente en este espacio para integrar a todos los usuarios.

Un último conflicto para la seguridad vial en este espacio de circulación es la integración de las motocicletas. Como se observó en la sección anterior (4.1.3), es uno de los tipos de transporte más usados en el departamento y uno de los cuales en los que hay más accidentes. La manera en la cual se debe integrar en los corredores viales no es clara y no existen hoy en día soluciones aparte la prohibición de los vehículos demasiado lentos en las autopistas como es el caso francés con la prohibición del ingreso a las vías rápidas de las motocicletas de menos de 50 CC (Artículo 479 del código de seguridad vial de Francia). Para el caso colombiano, esta restricción pierde sentido debido a la urbanización que se da en los bordes viales.

Para el caso del derecho al ocio, es evidente en el caso de las vías Tacarimena y Matepantano que las vías están siendo utilizadas para el deporte, lo cual implica ciertas necesidades en términos de adaptación del espacio público. Este comprende tanto la morfología de la vía como tal como la adecuación de espacio para poder descansar del trayecto. Por ejemplo, se podría considerar unos trayectos adaptados para poder acceder al río Cravo Sur que como bien común hace parte institucionalmente del espacio público, pero no es fácilmente accesible por la población civil (Entrevista 6, Anexo B).

Además, se observa un paradigma entre la realidad de uso de los corredores viales y la concepción de estos ya que la presencia de las diversas actividades que se consolidan alrededor de las vías mediante el fenómeno de urbanización manifiesta una evidente disminución de velocidad generada por la ralentización de los vehículos al ingresar en uno de los terrenos alrededor en contraposición con la voluntad de usar los corredores viales como conectores entre asentamientos.

Conclusiones y recomendaciones

Conclusiones generales

Desde la definición de los espacios urbanos y rurales, el fenómeno de urbanización en los corredores viales permitió discutir el marco teórico de estos conceptos. Tanto el espacio urbano como el espacio rural se caracterizan por sus aspectos neoliberales, los cual se espacializan desde la perspectiva de desarrollo, modernización y neoliberalización para alcanzar un ideal de sociedad moderna correspondiente.

El espacio urbano se caracteriza en parte por la ciudad capitalista que sigue unos procesos de gestión particular. Efectivamente, el poder del mercantilismo sobre el de las instituciones y los Estados se especializan a través de elementos como la urbanización política y económica capitalista. Esto influye en la manera en la cual se efectúan las regulaciones políticas y así en la manera de ordenar el territorio.

El espacio urbano se subdivide en suelo urbano, suelo periurbano y suelo rurbaro. El suelo de expansión urbana no se incluye ya que es un postulado prospectivo que todavía no se integra como urbano. El suelo periurbano y rurbaro se caracterizan por hacer parte del proceso de urbanización y expansión del suelo urbano. Se puede definir espacialmente a través del tejido y su densidad. En nuestro caso de estudio, el espacio urbano se expande con diferentes tejidos morfológicos y actividades de manera fragmentada en torno a los corredores viales.

Además, se observó cómo este fenómeno de densificación es dependiente de las actividades económicas, que en parte se implementaron desde la normativa colombiana, y en otra parte desde la espontaneidad del ordenamiento territorial generado por la deficiencia institucional. Este se construyó en dos tiempos relacionados con los momentos del desarrollo de los sectores económicos a saber, una densificación de la ciudad a finales de la década de los 90 y comienzos del siglo 21 correspondiente al auge petrolero, y una

densificación de los corredores viales después de la firma del acuerdo de paz y cambio de la estructura de las regalías.

Los modelos económicos y de transporte territorializados se desarrollan en función de una ideología de sociedad moderna mediante el fenómeno de modernización. El estudio de caso reveló como la modernización de la infraestructura vial se ve desconectada de la realidad que genera su existencia, por lo cual la voluntad nacional no puede seguir la competitividad internacional. Asimismo, el cambio a la virtualidad de nuestro sistema, así como los avances sobre la automatización del transporte permiten interrogarnos sobre las direcciones en términos de modernización que se están tomando y qué rol tiene la infraestructura vial en estos cambios.

Por otro lado, el espacio rural existe dicotómicamente del espacio urbano, y se divide en espacio salvaje y rural. Se define desde sus características agrícolas y extractivistas, y se disocia del espacio salvaje caracterizado por su situación de marginalización voluntaria o involuntaria para la preservación o debido al abandono.

Existe una multiplicidad de repercusiones sociales, económicas, políticas y espaciales del fenómeno de urbanización en los corredores viales. En nuestro caso, se hace énfasis en la reconfiguración de las prácticas como en términos de movilidad lo cual permite retomar algunas de las críticas teóricas que se hacen al espacio urbano neoliberal como el derecho a la ciudad o la ecología política urbana.

La realidad de la densificación urbana genera cambios en la movilidad ocupacional tanto desde la estructura espacial del mercado laboral como desde la vivienda. Estos, siguen el polo de atracción que es la ciudad, pero se expande a través de los corredores viales replanteando la necesidad de un análisis de la movilidad cotidiana integrando estos espacios en el estudio. Además, desde la movilidad cotidiana, se pudo dar cuenta de la falta de integración de sistemas de transportes públicos o alternativos en el diseño de la vía, lo cual genera un conflicto respecto a la reconfiguración de las prácticas.

De la misma manera, la integración de los corredores viales como espacios urbanos implica su integración en el slogan del derecho a la ciudad, redefiniendo los límites

territoriales de la sociedad urbana de Yopal, el significado del derecho y a quién está dirigido. Este pone en cuestión su propia terminología permitiendo introducir el término de derecho al territorio para integrar el espacio rural en las variables de movilidad o espacio público. En términos de ecología política urbana también se necesita considerar la inclusión de los corredores viales como urbanos para determinar la desigualdad ambiental que proporciona la ciudad neoliberal.

Recomendaciones generales

- Respecto al TFM:

El espacio presentado en este documento está en constante transformación y solo se puede percibir a modo de ejemplo fijo en su temporalidad. Además, la velocidad de las mutaciones en este territorio hace primordial la necesidad de repensar constantemente el espacio urbano y rural. Por otro lado, en el mundo global, el espacio urbano está en transformación constante y el fenómeno de urbanización implica repensar hasta qué punto se puede dejarlo continuar.

Es importante considerar entonces que este trabajo fue un aporte más en la metodología usada para la definición de espacios y necesidades consecuentes, que en el aporte de datos en sí. Por ejemplo, la metodología de análisis de los actores es una propuesta que establece la necesidad de profundizar en la comprensión de la movilidad en el territorio diferenciando estos acercamientos a la categorización de actores.

- En términos económicos

En el contexto de la competitividad de ciudad que rige nuestro modelo económico y social se necesita una adaptación económica urgente que contemple la posibilidad del regreso del conflicto armado y las problemáticas ambientales.

La economía de carretera es un paradigma peligroso que se debe parar. Para esto, la normativa no es suficiente, se necesita unos programas complementarios para los habitantes ofreciendo alternativas viables para el cambio.

Finalmente, la integración de las vías en el ordenamiento público-privado hacen parte del ideal neoliberal de la nación colombiana. Sin embargo, no es una razón para no hacer proyectos de construcción integrados al territorio y a las necesidades de movilidad existentes.

- **Desde el uso de suelo**

Por un lado, es urgente una redefinición del uso de suelo a la realidad de los corredores viales tanto desde la constitución como desde las herramientas de planificación territorial locales.

Además, la normativa debe integrar el espacio público a todo el territorio para poder proporcionar los cambios necesarios a la reconfiguración de las prácticas y el uso que se da a la infraestructura vial.

- **Desde el derecho a la ciudad**

Los ejemplos de derechos utilizados en el análisis de la movilidad cotidiana son solo a modo de ejemplo, lo cual implica que existen muchos otros acercamientos posibles para comprender la reconfiguración de las prácticas de movilidad que se dan debido al fenómeno de urbanización.

Por otro lado, el derecho a la ciudad también comprende el derecho a la vivienda. Este implica no solo el derecho a la vivienda digna desde su conformación, materiales y servicios públicos sino también su ubicación. Efectivamente, el hecho de tener que vivir en los espacios alejados de la ciudad por razones económicas sin acceso a transporte público se transforma en una necesidad inmediata no respondida.

Finalmente, el derecho a la ciudad no suelo integrar las consecuencias de desigualdad ambiental que genera la ciudad neoliberal. Por lo cual, una de las metodologías que podrían completar un estudio sobre las consecuencias de la urbanización debe comprender el ámbito de estudio de la ecología política urbana. Efectivamente Desde la ecología política, el hecho que lo urbano sea el mayor contaminante del mundo obliga a interrogarnos en el rol de los corredores viales dentro de este contexto. El Estado desempeña un papel fundamental en el proceso de organización de la transformación

socio ecológica urbana. La neoliberalización está ampliando las injusticias medioambientales en lugar de resolverlas lo cual debe resolver la investigación futura (Swyngedouw, Kaika, 2014). Esto implica que otro de los derechos a integrar es el derecho a un espacio no contaminado, lo cual implica un estudio de la relación entre urbanización y medio ambiente desde este marco analítico.

Paralelamente, la ecología política es un marco analítico que estudia las relaciones entre los factores políticos, económicos y sociales con los conflictos y cambios ambientales. En este contexto la ecología política urbana es una disciplina «emergente» que proporciona un enfoque y una metodología de análisis sobre el cambio socioambiental de las ciudades. Este enfoque alerta sobre la paradoja que se genera a través del objetivo de una “ciudad sostenible” que consiste en la urbanización de la naturaleza y la voluntad de mantener al sistema en contradicción con sus efectos de deterioro de las condiciones ambientales y sociales. En respuesta a este paradigma, la ecología política integra el análisis de las políticas, los objetivos y las posibilidades de conseguir la “sostenibilidad” al análisis de las relaciones de poder destacando la falsedad de la idea “sostenibilidad” y alertando sobre la necesidad de repensar la planificación urbana. (Lake y Hanson, 2000; Swyngedouw, 2004).

Recomendaciones para integrar las transformaciones territoriales en las herramientas de planificación territorial

- Para regular el fenómeno de urbanización en torno a los corredores viales

El fenómeno de urbanización no tiene soluciones claras en la actualidad, mundialmente, este fenómeno se expresa de diferentes formas sin propuestas suficientes que lo regulen. Sin embargo, para el presente estudio de caso, se puede elaborar unas pautas a seguir para lograr reducir su velocidad de expansión. Esta se puede controlar en dos grandes aspectos a saber, moderar la expansión de la huella urbana y evitar nuevas subdivisiones de terrenos rurales.

Respecto a la expansión de la huella urbana, no se puede destruir los elementos ya construidos, pero se puede cambiar la denominación de suelo de expansión urbana que no se ha urbanizado físicamente a suelo rural ya que estos terrenos que todavía no están construidos ofrecen actualmente un espacio propicio para perpetuar el problema de

expansión urbana. Además, desde las herramientas de planificación, se puede elaborar un índice de densidad de construcción a superar antes de poder crear nuevo suelo de expansión urbana. Por otro lado, se puede cambiar las jurisdicciones a las cuales pertenecen los terrenos construidos demasiado lejos de la ciudad. Es decir, que los terrenos construidos que estén más cerca de Tilo o la Guafilla entre otros que de Yopal, dejan de ser espacios pertenecientes a Yopal para ser parte de estos pueblos reduciendo así la huella de suelo urbano de Yopal.

Para el tramo entre Yopal y La Guafilla que es considerada como zona industrial no se plantea ninguna transformación de uso de suelo debido a lo avanzado que ya está el proceso. Sin embargo, si se recomienda regular el tramo entre Aguazul y la Guafilla ya que se están consolidando alrededor de las actividad industrial y comercial. En este sentido se puede prohibir la construcción de nuevos elementos industriales alrededor de esta vía desde las herramientas de planificación. Asimismo, es necesario elaborar adaptaciones de la configuración de la vía que se presentan en la segunda parte de estas recomendaciones. Efectivamente, al ser tan transitadas y con tantas entradas laterales pierden su posibilidad de velocidad.

Para el caso de la subdivisión de lotes rurales en los bordes de las carreteras, se puede implementar programas de gobierno que apoyen las actividades de conservación, agrícolas o ganaderas en estos terrenos como mediante la reducción de tasa de impuestos prediales en esta zona para incentivar los propietarios guardar los terrenos que poseen. Sin embargo, es importante precisar que estos no se pueden hacer sin estar en acuerdo con los estudios de vocación de uso de suelo y respetando una cierta área mínima (por ejemplo, el área mínima productiva según la UAF). Asimismo, es necesario implementar estrategias inmobiliarias para valorar el precio de los predios agrícolas para que no estén en competencia con los predios urbanos.

Los espacios subdivididos que ya están dentro de este espacio urbano implican buscar soluciones para incentivar una protección del medio ambiente en estos lotes cómo a través de ayudas, bonos u otros incentivos comerciales que orienten el uso de estos terrenos más

hacia la protección de la biodiversidad y la continuidad de la actividad agrícola como el apoyo a proyectos como la elaboración de huertas suburbanas o apicultura entre otros.

Finalmente, para complementar, es necesario no dejar de lado la atracción del centro de la ciudad. Efectivamente, es importante promover la inversión inmobiliaria que se dedica al comercio de vivienda concentrada en el área urbana.

Para resolver los problemas de movilidad en los corredores viales

Respecto a las modificaciones sobre la vía Yopal-Aguazul, Si se quiere dar prioridad a la velocidad sobre las actividades laterales, se debe implementar un diseño con una separación física contundente que impida al peatón o a las bicicletas de acercarse a estos carriles. Se necesitan carriles a parte para transitar con menos velocidad y entrar a los terrenos laterales. Por lo contrario, si no se van a hacer carriles laterales, se debe modificar el espacio de la vía a un espacio que tome en cuenta paradas de bus, cruces peatonales y espacios para las bicicletas que no sean los carriles de emergencia.

Por otro lado, para el caso de los espacios rurbanos de las vías Tacarimena y Matepantano, se debe adecuar la vía al uso que se le está dando actualmente de ocio y deporte. Es decir que se puede ampliar con un carril para las bicicletas. Esta ampliación puede ser en materiales ligeros, con un diseño amigable con el medio ambiente sin fundaciones pesadas ya que se trata de sistemas de transporte ligeros. Esto implica espacio para descanso y una concepción del espacio público que se adecue tanto al peatón como a la bicicleta.

A. Anexo: Cuadro de análisis de las masas construidas.

El Análisis de la masa construida se hizo a partir de una visita de campo en la cual se tomaron fotografías de todas las infraestructuras visibles desde la vía. A partir de este registro georreferenciado se destacaron cinco variables de análisis:

1. Vías Tacarimena y Matepantano

- Actividad

Para cada corredor vial se registraron actividades diferentes que se categorizaron de la manera siguiente. Para las vías Tacarimena y Matepantano se destacan la vivienda campestre, el ocio, la restauración, información de las vías, fincas, viviendas principales y otros.

La vivienda campestre se puede percibir a través de la conformación de conjuntos campestres con entradas comunes y una subdivisión de terrenos pegados en los cuales aparecen viviendas de un estilo arquitectónico internacional en el cual se ve la falta de espacio para desarrollar una actividad agrícola. Además, en las entradas se destacan afiches que promueven la venta de estas infraestructuras y terrenos como viviendas campestres.

El ocio se caracteriza en la vía como espacios exclusivos para actividades de recreación como karting, paintball, piscinas o centros recreacionales público-privados hechos por centros de salud.

Existe una implementación de afiches a lo largo de la vía que promueve las actividades de manera publicitaria lejos de sus ubicaciones. Para poder distinguirlos de la enunciación de la actividad o venta que se hace en las entradas de los lugares se generó esta distinción llamándolo “información de las vías”.

A lo largo de las vías, se puede observar grandes entradas con pórticos que ya hacen parte de lo construido en el borde de la vía y ameritan ser considerados como parte del análisis de las masas construidas. Se trata de entradas a fincas en las cuales no se puede obtener información sobre la construcción de las casas. También existen viviendas cercanas de las entradas rodeadas de cultivos de plátanos y maíz entre otros que entran en esta categoría de análisis.

Estas viviendas de fincas se distinguen de las viviendas que se construyen de dos o más pisos en terrenos demasiados pequeños para desarrollar una actividad ganadera o agrícola. Además, algunas se distinguen por estar pegadas las unas a las otras sin espacios intermedio entre medianeras. Este tipo de vivienda se caracteriza entonces en el estudio bajo el criterio de vivienda.

Finalmente, se ubican los servicios públicos como las escuelas, iglesias y cementerios dentro de la categoría otros. Además, se incluyen las infraestructuras que no se han logrado identificar.

- **Ubicación respecto a la vía**

Esta categoría permite identificar si la infraestructura está situada pegada a la vía o alejada para poder dar una idea de su vínculo directo o indirecto respecto a esta.

- **Cerramientos**

A través de la identificación de presencia o no de cerramientos se hicieron categorías en función de la materialidad usada al borde de las infraestructuras analizadas para separar el espacio privado del espacio público. En esta vía se identificaron alambres, metal (que se distingue del alambre por ser usualmente malla), arbustos, combinados u otros.

- **Señalética**

Esta categoría se usa para determinar si hay información sobre lo que se hace o vende en frente de cada infraestructura analizada.

- **Materiales**

Se hizo un supuesto de los materiales estructurales usados para la construcción de cada infraestructura. No se buscó hacer un diagnóstico detallado de cada material usado en cada infraestructura, sino que se pretendió determinar si hay una predominancia e información sobre las infraestructuras cuando se ven desde la vía. Así se observaron las categorías siguientes: Bloques con revestimiento (usualmente bloques de cemento o ladrillos), metal (usualmente acero para que sea estructural), materiales vernáculos (tales como paja, madera, bambú, tierra entre otros), otros, sin información visible.

- **Morfología**

Finalmente, la categoría de la morfología permitió identificar cuatro grandes tipos morfológicos generales, aunque se pueden subdividir en un análisis más detallado: Infraestructura de una planta, Infraestructura de dos pisos, Infraestructura de más de dos pisos, Hangar, Otro (incluyendo las iglesias y cementerios entre otros), y Sin información (usado para los pórticos de las fincas).

2. Vía de la Marginal de la Selva

- **Actividad**

Se destacan el parqueadero, el ocio, la restauración, la tienda, la finca, el hospedamiento, la vivienda, la estación de servicio, los espacios para ventas de materiales, los molinos y la categoría otros.

El parqueadero es usado en el borde de la vía como parqueadero de camiones y otros sistemas de transporte de la producción.

El ocio se caracteriza en la vía como espacios exclusivos para actividades de recreación como clubes privados o piscinas recreativas.

El hospedamiento se diferencia en dos tipos en esta categoría a saber los moteles y los hoteles.

A lo largo de la vía, se puede observar una cantidad de restaurantes de carretera y asaderos a bajo costo.

Asimismo, se identifican una cantidad de tiendas que se diferencian de los restaurantes por tener como actividad principal la venta de frutas, refrescos, tintos o comida chatarra entre otros.

De la misma forma que en las vías Matepantano y Tacarimena, las fincas se caracterizan por grandes entradas con pórticos que ya hacen parte de lo construido en el borde de la vía y ameritan ser considerados como parte del análisis de las masas construidas. Se trata de entradas a fincas en las cuales no se puede obtener información sobre la construcción de las casas. También existen viviendas cercanas de las entradas rodeadas de cultivos de plátanos y maíz entre otros que entran en esta categoría de análisis.

La categoría de vivienda permite integrar las viviendas que se construyen de dos o más pisos en terrenos demasiados pequeños para desarrollar una actividad ganadera o agrícola. Además, algunas se distinguen por estar pegadas las unas a las otras sin espacios intermedio entre medianeras. Este tipo de vivienda se caracteriza entonces en el estudio bajo el criterio de vivienda.

Por otro lado, se identificaron lugares para la venta de materiales para la construcción como ladrillos, bloques de cemento y madera además de elementos para el riego de cultivos entre otros que se reagruparon bajo la categoría de venta de materiales.

Además, se distinguió la categoría de molinos para contabilizar los molinos para los cultivos de arroz que se encuentran en el borde de la carreta.

Finalmente, se ubican los servicios públicos como las escuelas, iglesias y centros de gas y electricidad dentro de la categoría otros. Además, se incluyen las infraestructuras que no se han logrado identificar.

- **Ubicación respeto a la vía**

Esta categoría permite identificar si la infraestructura está situada pegada a la vía o alejada para poder dar una idea de su vínculo directo o indirecto respecto a esta.

- **Cerramientos**

A través de la identificación de presencia o no de cerramientos se hicieron categorías en función de la materialidad usada al borde de las infraestructuras analizadas para separar el espacio privado del espacio público. En esta vía se identificaron alambres, metal (que se distingue del alambre por ser usualmente malla), arbustos, combinados u otros.

- **Señalética**

Esta categoría se usa para determinar si hay información sobre lo que se hace o vende en frente de cada infraestructura analizada.

- **Materiales**

Se hizo un supuesto de los materiales estructurales usados para la construcción de cada infraestructura. No se buscó hacer un diagnóstico detallado de cada material usado en cada infraestructura, sino que se pretendió determinar si hay una predominancia e información sobre las infraestructuras cuando se ven desde la vía. Así se observaron las categorías siguientes: Bloques con revestimiento (usualmente bloques de cemento o ladrillos), metal (usualmente acero para que sea estructural), materiales vernáculos (tales como paja, madera, bambu, tierra entre otros), otros, sin información visible.

- **Morfología**

Finalmente, la categoría de la morfología permitió identificar ocho grandes tipo morfológicos generales, aunque se pueden subdividir en un análisis más detallado: Infraestructura de una planta, Infraestructura de dos pisos, Infraestructura de más de dos pisos, Hangar, los Molinos, los Contenedores, Otro (incluyendo las iglesias y los centros para el gas y la electricidad entre otros), y Sin información (usado para los pórticos de las fincas).

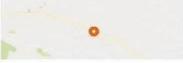
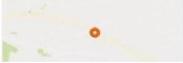
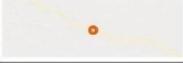
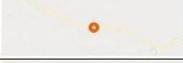
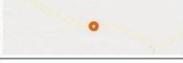
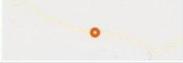
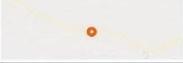
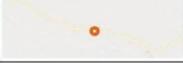
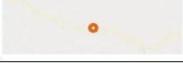
Análisis de la masa construida de las Vías Tacarimena y Matepantano. fuente: elaboración propia

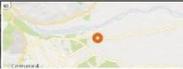
Cuadro de análisis

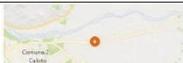
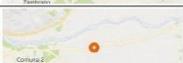
	Colombia	Depto	Fotografía	Ubicación	Estado de la vía	Estado de planeación	Substrato	Montaña
1	Matepantano	Vivienda			frente a la vía	Ninguno	ca	casa de más de dos pisos
2	Matepantano	Ocio			apartado de la vía	metal	si	No hay información
3	Matepantano	Vivienda perpendicular			apartado de la vía	Ninguno	ca	otro
4	Matepantano	Información vía			apartado de la vía	Alambre	si	No hay información
5	Matepantano	Información vía			apartado de la vía	Ninguno	si	No hay información
6	Matepantano	Finca			frente a la vía	alimento	ca	No hay información
7	Matepantano	Otro			apartado de la vía	Alambre	ca	Casa de una planta
8	Matepantano	Restauración			apartado de la vía	Alambre	ca	Hangar
9	Matepantano	Finca			apartado de la vía	Alambre	ca	Casa de una planta
10	Matepantano	Finca			apartado de la vía	Alambre	ca	Casa de una planta
11	Matepantano	Vivienda			apartado de la vía	Alambre	ca	Casa de dos pisos
12	Matepantano	Finca			apartado de la vía	metal	ca	No hay información
13	Matepantano	Finca			apartado de la vía	concreto	ca	No hay información
14	Matepantano	Ocio			apartado de la vía	concreto	si	otro
15	Matepantano	Restauración			apartado de la vía	Alambre	si	Hangar

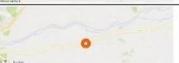
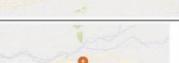
Leyenda

Uso	Estado público-privado: a favor de, respecto a la...	señales: existencia de información sobre la vía como avales, parcerías, etc
Vivienda campo	apartado de la vía	si
Ocio	apartado de la vía	no
Restauración	Estado público-privado: perfeccionamiento	Materiales
Información o vía	Alambre	bloques y revestimiento de concreto
Finca	metal	Materiales verticales
Hospedamiento	alimento	Otro
Vivienda	concreto	No hay información
Otro	otro	Metal
	Alambre	Montaña
		Hangar
		Casa de dos pisos
		Casa de una planta
		Casa de más de dos pisos
		Otro
		No hay información

16	Matapanzano	Restauración			apartado de la vía	metal	si	Hangar
17	Matapanzano	Finca			apartado de la vía	Alambre	no	casa de una planta
18	Matapanzano	Otro			apartado de la vía	arboustos	si	casa de una planta
19	Matapanzano	Vivienda			apartado de la vía	Ninguno	no	No hay información
20	Matapanzano	Vivienda			apartado de la vía	Ninguno	no	otro
21	Matapanzano	Vivienda			apartado de la vía	Ninguno	no	casa de más de dos pisos
22	Matapanzano	Vivienda			apartado de la vía	Madera	no	Casa de dos pisos
23	Matapanzano	Restauración			frente a la vía	Ninguno	si	otro
24	Matapanzano	Finca			apartado de la vía	Madera	no	casa de una planta
25	Matapanzano	Finca			apartado de la vía	Alambre	si	casa de una planta
26	Matapanzano	Restauración			apartado de la vía	Alambre	si	casa de una planta
27	Matapanzano	Vivienda			apartado de la vía	metal	no	casa de más de dos pisos
28	Matapanzano	Vivienda			apartado de la vía	Alambre	no	Casa de dos pisos.
29	Matapanzano	Vivienda			apartado de la vía	Alambre	no	casa de una planta
30	Matapanzano	Vivienda			apartado de la vía	Alambre	no	casa de una planta
31	Matapanzano	Finca			apartado de la vía	Alambre	no	casa de una planta
32	Matapanzano	Vivienda campestre			apartado de la vía	metal	no	casa de una planta
33	Matapanzano	Restauración			apartado de la vía	Ninguno	si	casa de una planta
34	Matapanzano	Otro			frente a la vía	metal	si	casa de una planta

	35	Matepatano	Restauración			apartado de la vía	Alambre	si	casa de una planta
	36	Matepatano	Vivienda campestre			apartado de la vía	Alambre	no	casa de una planta
	37	Matepatano	Finca			frente a la vía	combinado	no	No hay información
	38	Matepatano	Finca			apartado de la vía	Alambre	no	casa de una planta
	39	Matepatano	Otro			apartado de la vía	metal	si	otro
	40	Matepatano	Finca			apartado de la vía	Alambre	no	casa de una planta
	41	Matepatano	Restauración			frente a la vía	Ninguno	no	Hangar
	42	Matepatano	Restauración			apartado de la vía	Alambre	no	casa de una planta
	43	Matepatano	Finca			apartado de la vía	Alambre	no	casa de una planta
	44	Tacarimena	Restauración			apartado de la vía	Alambre	si	Hangar
	45	Tacarimena	Restauración			apartado de la vía	Ninguno	si	Hangar
	46	Tacarimena	Restauración			frente a la vía	Ninguno	no	Hangar
	47	Tacarimena	Vivienda			frente a la vía	otro	no	Casa de dos pisos
	48	Tacarimena	Otro			apartado de la vía	Alambre	no	casa de más de dos pisos
	49	Tacarimena	Vivienda			frente a la vía	Alambre	no	casa de una planta
	50	Tacarimena	Vivienda campestre			apartado de la vía	otro	no	casa de más de dos pisos
	51	Tacarimena	Finca			apartado de la vía	Alambre	no	casa de una planta
	52	Tacarimena	Otro			apartado de la vía	Ninguno	no	casa de más de dos pisos
	53	Tacarimena	Restauración			apartado de la vía	metal	si	casa de una planta

54	Tacarímena	Vivienda campestre			apartado de la vía	otro	no	No hay información
55	Tacarímena	Finca			apartado de la vía	Alambre	no	casa de una planta
56	Tacarímena	Finca			apartado de la vía	combinado	no	No hay información
57	Tacarímena	Restauración			apartado de la vía	Alambre	si	Hangar
58	Tacarímena	Vivienda campestre			apartado de la vía	combinado	no	Casa de dos pisos
59	Tacarímena	Finca			apartado de la vía	arbustos	no	Casa de dos pisos
60	Tacarímena	Restauración			Frente a la vía	Ninguno	si	Hangar
61	Tacarímena	Ocio			frente a la vía	combinado	si	otro
62	Tacarímena	Ocio			apartado de la vía	combinado	si	otro
63	Tacarímena	Restauración			apartado de la vía	combinado	si	No hay información
64	Tacarímena	Otro			apartado de la vía	Ninguno	no	No hay información
65	Tacarímena	Restauración			frente a la vía	Alambre	si	Hangar
66	Tacarímena	Finca			apartado de la vía	combinado	no	No hay información
67	Tacarímena	Ocio			apartado de la vía	combinado	si	No hay información
68	Tacarímena	Finca			apartado de la vía	combinado	no	No hay información
69	Tacarímena	Vivienda campestre			apartado de la vía	combinado	no	No hay información
70	Tacarímena	Vivienda campestre			apartado de la vía	combinado	no	No hay información
71	Tacarímena	Restauración			apartado de la vía	Alambre	si	otro
72	Tacarímena	Otro			apartado de la vía	metal	si	casa de una planta

73	Tacarímena	Ocio			apartado de la vía	otro	si	Hangar
74	Tacarímena	Restauración			apartado de la vía	otro	si	casa de una planta
75	Tacarímena	Restauración			apartado de la vía	Alambre	si	casa de una planta
76	Tacarímena	Restauración			apartado de la vía	Alambre	si	Hangar
77	Tacarímena	Ocio			apartado de la vía	combinado	si	otro
78	Tacarímena	Ocio			apartado de la vía	Alambre		No hay información
79	Tacarímena	Vivienda campestre			apartado de la vía	combinado	no	No hay información
80	Tacarímena	Restauración			apartado de la vía	metal	si	otro
81	Tacarímena	Vivienda campestre			apartado de la vía	Alambre	no	No hay información
82	Tacarímena	Otro			apartado de la vía	metal	si	No hay información
83	Tacarímena	Restauración			apartado de la vía	Alambre	no	No hay información
84	Tacarímena	Restauración			apartado de la vía	Alambre	si	Hangar
85	Tacarímena	Restauración			apartado de la vía	Alambre	si	Hangar
86	Tacarímena	Restauración			apartado de la vía	Alambre	si	Hangar
87	Tacarímena	Finca			apartado de la vía	combinado	no	casa de una planta
88	Tacarímena	Restauración			apartado de la vía	arboustos	si	No hay información
89	Tacarímena	Finca			apartado de la vía	arboustos	no	No hay información
90	Tacarímena	Otro			apartado de la vía	metal	si	casa de una planta

91	Tacarímena	Restauración			apartado de la vía	Alambre	si	Hangar
92	Tacarímena	Restauración			Frente a la vía	Ninguno	si	casa de una planta
93	Tacarímena	Restauración			apartado de la vía	Alambre	si	No hay información
94	Tacarímena	Vivienda campestre			apartado de la vía	otro	si	No hay información
95	Tacarímena	Ocio			apartado de la vía	metal	si	otro
96	Tacarímena	Vivienda campestre			Frente a la vía	otro	no	casa de una planta
97	Tacarímena	Restauración			apartado de la vía	Alambre	no	Hangar
98	Tacarímena	Restauración			apartado de la vía	Alambre	si	Hangar
99	Tacarímena	Finca			apartado de la vía	arbustos	no	casa de una planta
100	Tacarímena	Finca			apartado de la vía	arbustos	no	casa de una planta
101	Tacarímena	Finca			apartado de la vía	Alambre	no	No hay información
102	Tacarímena	Finca			apartado de la vía	Alambre	no	casa de una planta
103	Tacarímena	Finca			apartado de la vía	Alambre	no	casa de una planta
104	Tacarímena	Restauración			apartado de la vía	metal	si	Hangar
105	Tacarímena	Finca			apartado de la vía	arbustos	no	Hangar
106	Tacarímena	Finca			apartado de la vía	arbustos	no	No hay información
107	Tacarímena	Información vía			apartado de la vía	Alambre	si	No hay información
108	Tacarímena	Finca			apartado de la vía	arbustos	si	No hay información

108	Tacarimena	Finca			apartado de la vía	arbustos	si	No hay información
109	Tacarimena	Finca			apartado de la vía	otro	no	Hangar
110	Tacarimena	Restauración			frente a la vía	Alambre	si	casa de una planta
111	Tacarimena	Finca			frente a la vía	Alambre	no	Casa de dos pisos
112	Tacarimena	Vivienda			frente a la vía	Alambre	no	Hangar
113	Tacarimena	Restauración			frente a la vía	arbustos	si	Casa de dos pisos
114	Tacarimena	Restauración			frente a la vía	arbustos	si	Hangar
115	Tacarimena	Restauración			apartado de la vía	arbustos	si	casa de una planta
117	Tacarimena	Restauración			apartado de la vía	arbustos	si	casa de una planta
118	Tacarimena	Ocio			apartado de la vía	Alambre	no	otro
119	Tacarimena	Ocio			apartado de la vía	arbustos	si	otro
120	Tacarimena	Finca			apartado de la vía	otro	no	No hay información
122	Tacarimena	Finca			frente a la vía	Alambre	no	casa de una planta
124	Tacarimena	información vía			apartado de la vía	arbustos	si	No hay información
126	Tacarimena	Finca			apartado de la vía	metal	no	No hay información
128	Tacarimena	Finca			apartado de la vía	otro	no	No hay información
130	Tacarimena	Finca			apartado de la vía	Alambre		casa de una planta
132	Tacarimena	Restauración			apartado de la vía	arbustos	si	casa de una planta

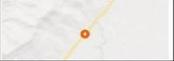
134	Tacarimena	Restauración			apartado de la vía	Alambre	no	casa de una planta
136	Tacarimena	Restauración			frente a la vía	Ninguno	si	casa de una planta
138	Tacarimena	Otro			apartado de la vía	metal	si	casa de más de dos pisos

Análisis de la masa construida de la Marginal de la Selva fuente: elaboración propia

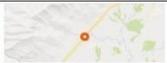
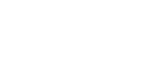
Cuadro de análisis

Leyenda

Columna1	Columna2	Uso	fotografía	ubicación	espacio público-privado: ubicación respecto a la vía	espacio público-privado: cerramientos	señalética	materiales	Morfología	Uso	espacio público-privado: ubicación respecto a la vía	señalética: existencia de información sobre la vía como avisos, pancartas, ect
1	Marginal de la Selva	Molino			apartado de la vía	metal	si	Metal	Molino	Parqueadero	frente a la vía	si
2	Marginal de la Selva	Vivienda			apartado de la vía	Ninguno	no	Otro	Infraestructura de más de dos pisos	Ocio	apartado de la vía	no
3	Marginal de la Selva	Vivienda			apartado de la vía	arboles	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de más de dos pisos	Restauración	espacio público-privado: cerramientos	Materiales
4	Marginal de la Selva	Fisca			frente a la vía	arboles	no	No hay información	No hay información	Tienda	Alambre	Bloque y revestimiento de cemento
5	Marginal de la Selva	Vivienda			frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta	Fisca	metal	Materiales vernaculares
6	Marginal de la Selva	Vivienda			frente a la vía	Alambre	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos	Hospedamiento	arboles	Otro
7	Marginal de la Selva	Otro			frente a la vía	Alambre	no	Metal	Infraestructura de una planta	Vivienda	combinado	No hay información
8	Marginal de la Selva	Vivienda			frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta	Otro	otro	Metal
9	Marginal de la Selva	Vivienda			apartado de la vía	Alambre	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta	Estación de servicio	Ninguno	Materiales de recuperación
10	Marginal de la Selva	Restauración			apartado de la vía	Alambre	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta	Venta materiales	Morfología	
11	Marginal de la Selva	Vivienda			apartado de la vía	Alambre	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta	Molino	Hangar	
12	Marginal de la Selva	Vivienda			apartado de la vía	Alambre	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta		Infraestructura de dos pisos	
13	Marginal de la Selva	Hospedamiento			apartado de la vía	arboles	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos		Infraestructura de una planta	
14	Marginal de la Selva	Molino			apartado de la vía	arboles	no	Metal	Molino		Infraestructura de más de dos pisos	
15	Marginal de la Selva	Restauración			frente a la vía	Alambre	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta		otro	
16	Marginal de la Selva	Vivienda			apartado de la vía	Alambre	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos		No hay información	
17	Marginal de la Selva	Vivienda			apartado de la vía	Alambre	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos		Molino	
18	Marginal de la Selva	Vivienda			apartado de la vía	Alambre	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos		Container	

19	Marginal de la Selva	Vivienda			apartado de la vía	Alambre	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos
20	Marginal de la Selva	Molino			Frente a la vía	metal	si	Metal	Molino
21	Marginal de la Selva	Molino			apartado de la vía	arbustos	si	Metal	Molino
22	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Alambre	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
23	Marginal de la Selva	Tienda			Frente a la vía	Ninguno	si	Materiales de recuperación	Infraestructura de una planta
24	Marginal de la Selva	Venta materiales			Frente a la vía	metal	si	Otro	No hay información
25	Marginal de la Selva	Parqueadero			Frente a la vía	metal	si	Otro	Container
26	Marginal de la Selva	Finca			apartado de la vía	Alambre	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
27	Marginal de la Selva	Otro			apartado de la vía	metal	no	Metal	otro
28	Marginal de la Selva	Tienda			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
29	Marginal de la Selva	Venta materiales			Frente a la vía	Ninguno	si	Materiales de recuperación	Infraestructura de una planta
30	Marginal de la Selva	Tienda			Frente a la vía	Ninguno	si	Materiales de recuperación	Infraestructura de una planta
31	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos
32	Marginal de la Selva	Restauración			Frente a la vía	Alambre	si	Metal	Hangar
33	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos
34	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos
35	Marginal de la Selva	Vivienda			apartado de la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
36	Marginal de la Selva	Vivienda			apartado de la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
37	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
38	Marginal de la Selva	Molino			Frente a la vía	metal	si	Metal	Molino
39	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta

40	Marginal de la Selva	Tienda			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
41	Marginal de la Selva	Tienda			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
42	Marginal de la Selva	Venta materiales			Frente a la vía	metal	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos
43	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
44	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	arbustos	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
45	Marginal de la Selva	Vivienda			apartado de la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
46	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos
47	Marginal de la Selva	Restauración			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
48	Marginal de la Selva	Vivienda			apartado de la vía	metal	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos
49	Marginal de la Selva	Venta materiales			Frente a la vía	metal	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos
50	Marginal de la Selva	Tienda			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
51	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Hangar
52	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
53	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos
54	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Alambre	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
55	Marginal de la Selva	Finca			apartado de la vía	Alambre	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
56	Marginal de la Selva	Finca			apartado de la vía	Alambre	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
57	Marginal de la Selva	Finca			Frente a la vía	Alambre	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
58	Marginal de la Selva	Otro			apartado de la vía	arbustos	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
59	Marginal de la Selva	Otro			apartado de la vía	arbustos	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta

60	Marginal de la Selva	Otro			apartado de la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de más de dos pisos
61	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Alambre	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos
62	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Alambre	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos
63	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	arbustos	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos
64	Marginal de la Selva	Estación de servicio			apartado de la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	otro
65	Marginal de la Selva	Otro			apartado de la vía	combinado	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
66	Marginal de la Selva	Restauración			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos
67	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	otro	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
68	Marginal de la Selva	Molino			apartado de la vía	otro	si	Metal	Molino
69	Marginal de la Selva	Restauración			Frente a la vía	Alambre	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
70	Marginal de la Selva	Restauración			Frente a la vía	Ninguno	si	Materiales de recuperación	Infraestructura de una planta
71	Marginal de la Selva	Otro			apartado de la vía	Alambre	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
72	Marginal de la Selva	Restauración			Frente a la vía	Alambre	si	No hay información	No hay información
73	Marginal de la Selva	Restauración			Frente a la vía	metal	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
75	Marginal de la Selva	Parqueadero			Frente a la vía	Alambre	si	No hay información	No hay información
76	Marginal de la Selva	Otro			apartado de la vía	metal	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos
77	Marginal de la Selva	Finca			apartado de la vía	metal	no	No hay información	No hay información
78	Marginal de la Selva	Otro			apartado de la vía	Alambre	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
79	Marginal de la Selva	Finca			apartado de la vía	otro	no	No hay información	No hay información
80	Marginal de la Selva	Finca			apartado de la vía	otro	no	No hay información	No hay información

80	Marginal de la Selva	Finca			apartado de la vía	otro	no	No hay información	No hay información
81	Marginal de la Selva	Vivienda			apartado de la vía	Alambre	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
82	Marginal de la Selva	Vivienda			apartado de la vía	Alambre	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
83	Marginal de la Selva	Parqueadero			Frente a la vía	Ninguno	si	Metal	Hangar
84	Marginal de la Selva	Restauración			Frente a la vía	otro	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
85	Marginal de la Selva	Parqueadero			Frente a la vía	metal	si	Otro	Infraestructura de dos pisos
86	Marginal de la Selva	Otro			apartado de la vía	metal	si	Otro	otro
87	Marginal de la Selva	Estación de servicio			apartado de la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	otro
88	Marginal de la Selva	Parqueadero			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
89	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	metal	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos
90	Marginal de la Selva	Restauración			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
91	Marginal de la Selva	Restauración			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
92	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
93	Marginal de la Selva	Vivienda			apartado de la vía	otro	no	Otro	Infraestructura de más de dos pisos
94	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	metal	no	Otro	Hangar
95	Marginal de la Selva	Tienda			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos
96	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Alambre	no	Materiales de recuperación	Infraestructura de una planta
97	Marginal de la Selva	Restauración			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
98	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
99	Marginal de la Selva	Tienda			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
100	Marginal de la Selva	Restauración			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta

101	Marginal de la Selva	Tienda			Frente a la vía	Ninguno	si	Materiales de recuperación	Infraestructura de una planta
102	Marginal de la Selva	Restauración			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
103	Marginal de la Selva	Tienda			Frente a la vía	Ninguno	si	Metal	Infraestructura de una planta
104	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
105	Marginal de la Selva	Restauración			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
106	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
107	Marginal de la Selva	Restauración			Frente a la vía	Ninguno	si	Metal	Infraestructura de una planta
108	Marginal de la Selva	Restauración			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
109	Marginal de la Selva	Otro			apartado de la vía	Alambre	no	Otro	otro
110	Marginal de la Selva	Venta materiales			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
111	Marginal de la Selva	Tienda			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
112	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
113	Marginal de la Selva	Tienda			apartado de la vía	Alambre	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de más de dos pisos
114	Marginal de la Selva	Vivienda			apartado de la vía	Alambre	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos
115	Marginal de la Selva	Restauración			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
116	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
117	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos
118	Marginal de la Selva	Otro			apartado de la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Hangar
119	Marginal de la Selva	Restauración			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
120	Marginal de la Selva	Restauración			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta

122	Marginal de la Selva	Parqueadero			Frente a la vía	metal	si	Otro	Infraestructura de una planta
124	Marginal de la Selva	Vivienda			apartado de la vía	Ninguno	no	Otro	Infraestructura de más de dos pisos
126	Marginal de la Selva	Finca			apartado de la vía	combinado	no	No hay información	No hay información
128	Marginal de la Selva	Parqueadero			Frente a la vía	metal	si	No hay información	Infraestructura de una planta
130	Marginal de la Selva	Parqueadero			Frente a la vía	metal	si	Bloque y revestimiento de cemento	No hay información
132	Marginal de la Selva	Venta materiales			Frente a la vía	metal	si	Metal	Hangar
134	Marginal de la Selva	Otro			Frente a la vía	metal	no	Otro	otro
136	Marginal de la Selva	Venta materiales			Frente a la vía	otro	si	No hay información	No hay información
138	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
140	Marginal de la Selva	Venta materiales			Frente a la vía	arbustos	si	Otro	Container
142	Marginal de la Selva	Otro			apartado de la vía	metal	si	No hay información	No hay información
144	Marginal de la Selva	Parqueadero			Frente a la vía	Alambre	no	No hay información	otro
146	Marginal de la Selva	Hospedamiento			apartado de la vía	otro	si	Bloque y revestimiento de cemento	No hay información
148	Marginal de la Selva	Parqueadero			Frente a la vía	Alambre	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
150	Marginal de la Selva	Vivienda			Frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
152	Marginal de la Selva	Ocio			apartado de la vía	otro	si	Bloque y revestimiento de cemento	No hay información
154	Marginal de la Selva	Hospedamiento			apartado de la vía	Alambre	si	Bloque y revestimiento de cemento	No hay información
156	Marginal de la Selva	Venta materiales			apartado de la vía	metal	si	Bloque y revestimiento de cemento	Hangar
158	Marginal de la Selva	Restauración			Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos
160	Marginal de la Selva	Otro			Frente a la vía	metal	si	Otro	Infraestructura de dos pisos

162	Marginal de la Selva	Parqueadero		Frente a la vía	metal	si	Metal	Infraestructura de dos pisos
164	Marginal de la Selva	Parqueadero		Frente a la vía	metal	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
166	Marginal de la Selva	Tienda		Frente a la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
168	Marginal de la Selva	Venta materiales		Frente a la vía	metal	si	Metal	Container
170	Marginal de la Selva	Estación de servicio		apartado de la vía	Ninguno	si	Bloque y revestimiento de cemento	otro
172	Marginal de la Selva	Ocio		apartado de la vía	Alambre	si	No hay información	otro
174	Marginal de la Selva	Venta materiales		Frente a la vía	metal	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de dos pisos
176	Marginal de la Selva	Venta materiales		Frente a la vía	metal	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
178	Marginal de la Selva	Parqueadero		Frente a la vía	Ninguno	no	Bloque y revestimiento de cemento	otro
180	Marginal de la Selva	Ocio		apartado de la vía	otro	no	No hay información	No hay información
182	Marginal de la Selva	Venta materiales		Frente a la vía	metal	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
184	Marginal de la Selva	Venta materiales		Frente a la vía	metal	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
186	Marginal de la Selva	Venta materiales		Frente a la vía	metal	si	Bloque y revestimiento de cemento	Infraestructura de una planta
188	Marginal de la Selva	Venta materiales		Frente a la vía	metal	si	Materiales vernaculares	Infraestructura de una planta

Resultados:

El gráfico 6 clasifica todas las actividades que se registraron. De esta forma, se distingue la vivienda que se destaca por estar en terrenos visiblemente demasiado pequeños para desarrollar una actividad ganadera o agrícola además de estar pegadas las unas a las otras sin espacios intermedio entre medianeras para alguna de ellas (ver ilustración 5). Estas se diferencian de la vivienda que hace parte de un terreno agrícola o ganadero que

se denomina finca, que, a pesar de estar en suelo rural, su presencia es poco visible desde la infraestructura.

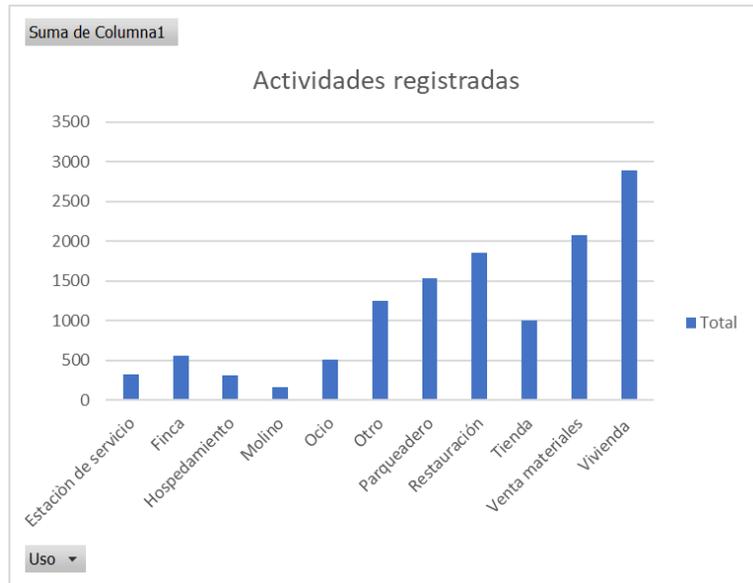


Gráfico 14 Actividades registradas de la Marginal de la Selva **fuente:** Elaboración propia

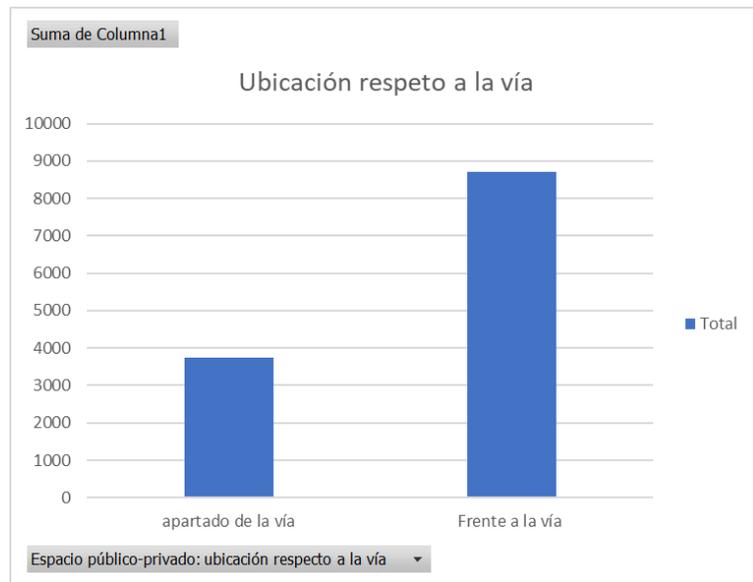


Gráfico 15 Ubicación respecto a la vía de la Marginal de la Selva **fuente:** Elaboración propia

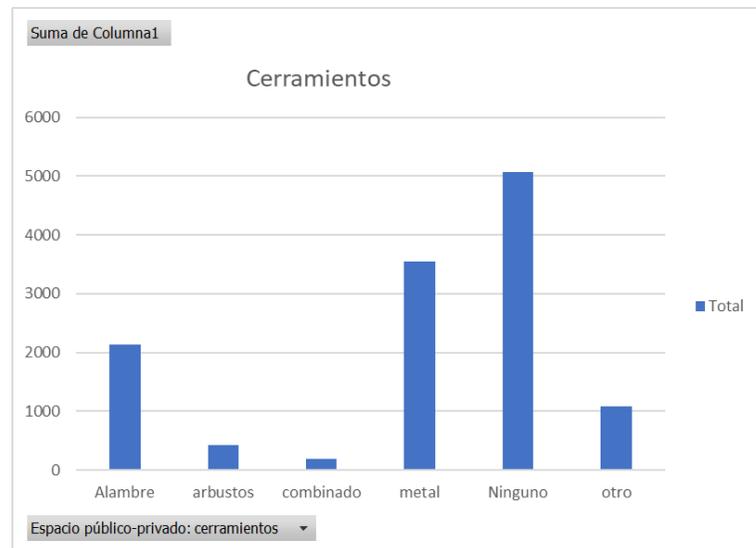


Gráfico 16 Cerramientos de la Marginal de la Selva **fuente:** Elaboración propia

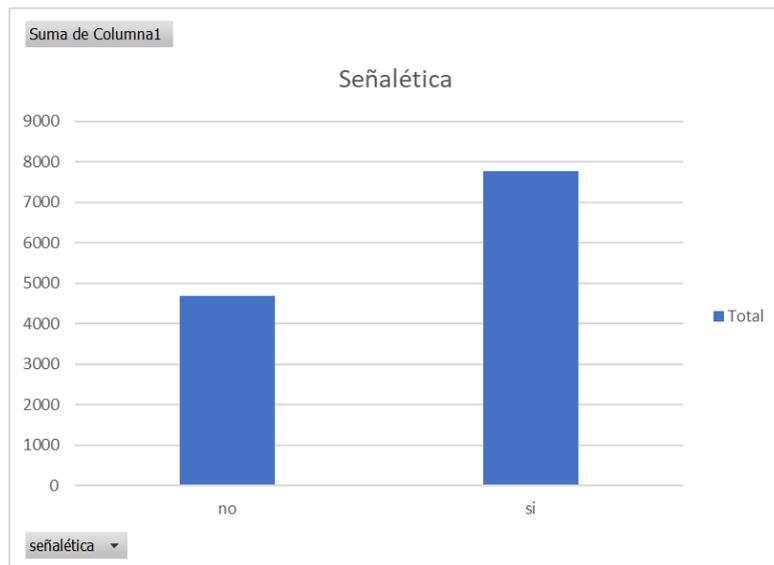


Gráfico 17 Señalética de la Marginal de la Selva **fuente:** Elaboración propia

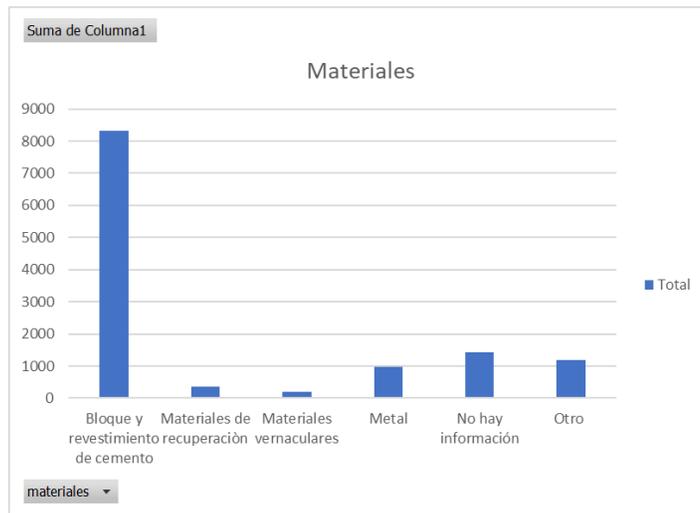


Gráfico 18 Materiales de construcción de la Marginal de la Selva **fuente:** Elaboración propia

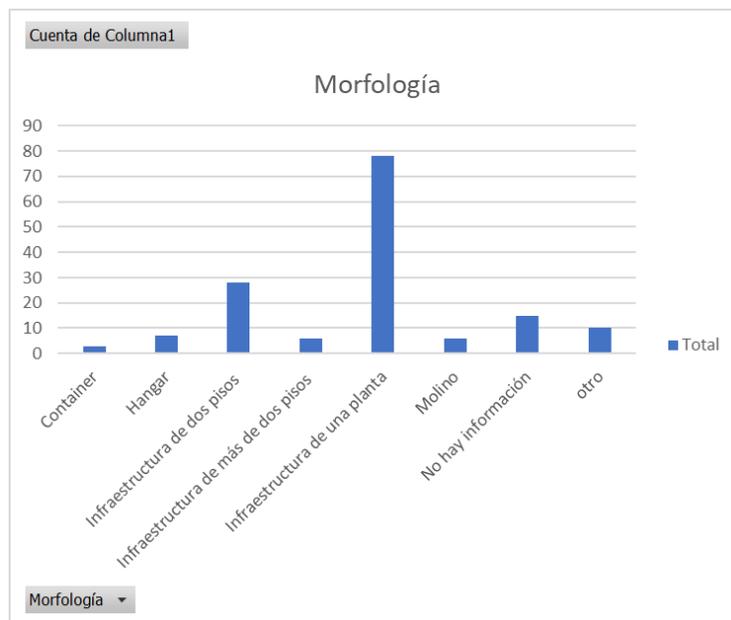


Gráfico 19 Morfología de la Marginal de la Selva **fuente:** Elaboración propia

- **La vía Matepantano y Tacarimena**

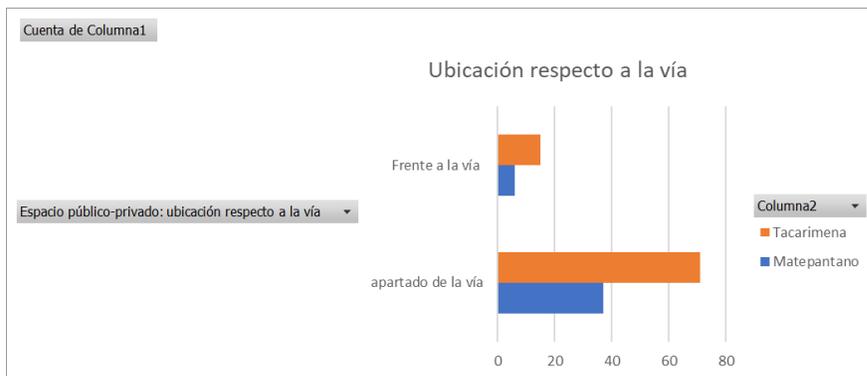
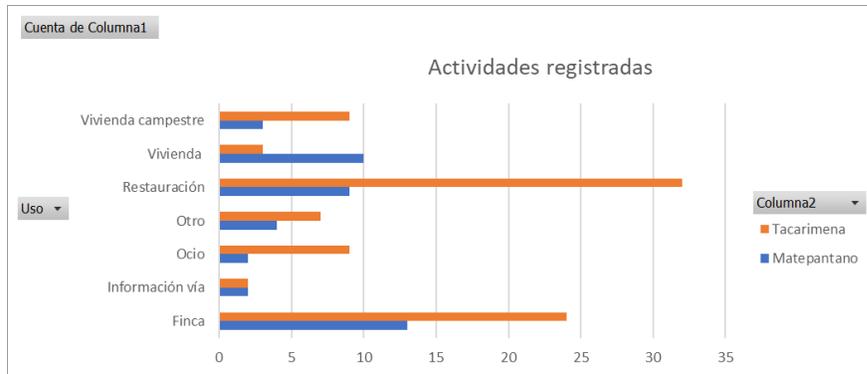


Gráfico 20 Ubicación respecto a la vía **fuente:** Elaboración propia

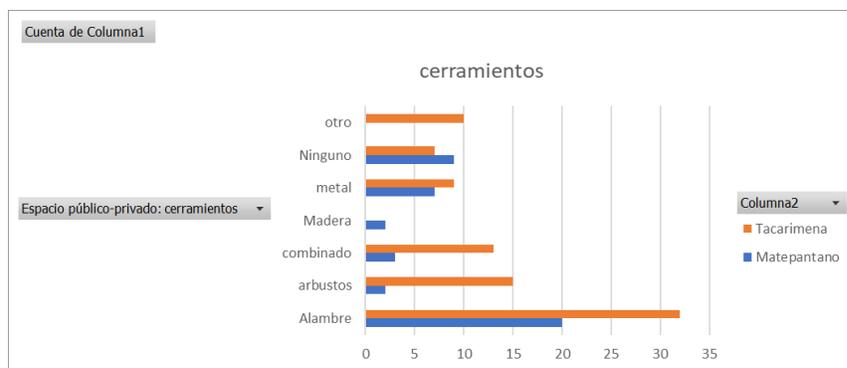


Gráfico 21 Cerramientos **fuente:** Elaboración propia

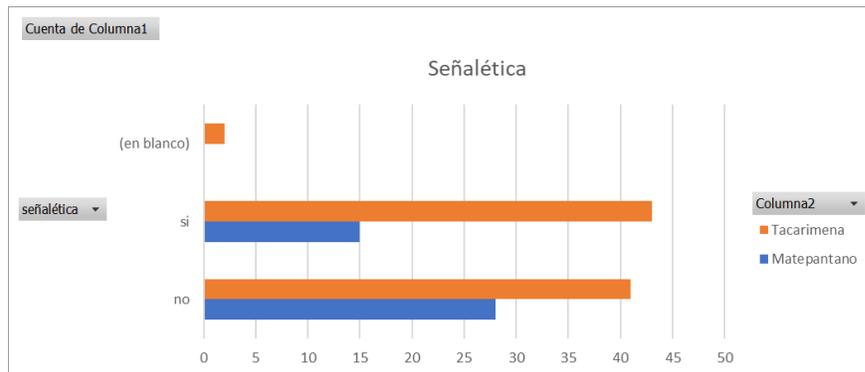


Gráfico 22 Señalética fuente: Elaboración propia

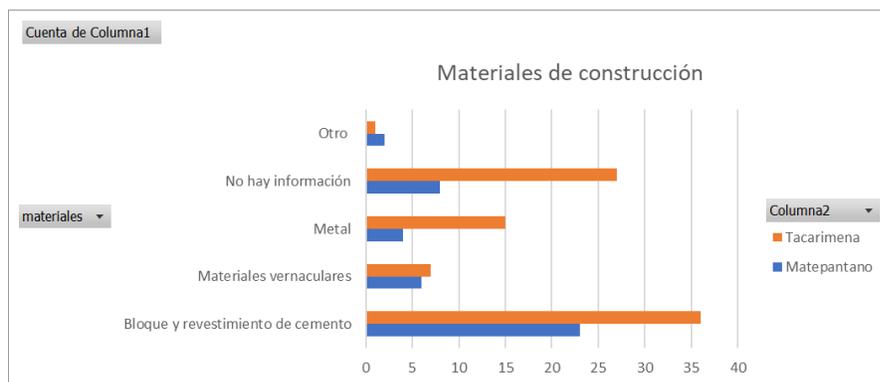


Gráfico 23 Materiales de construcción fuente: Elaboración propia

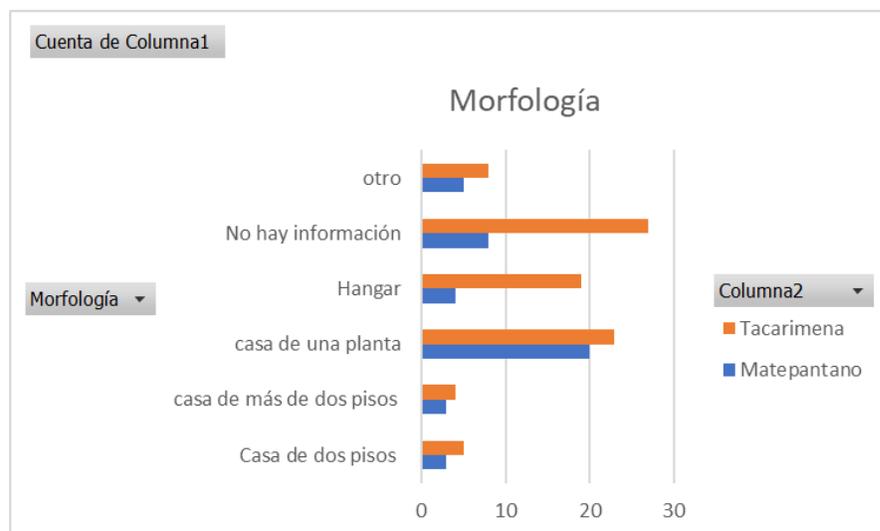


Gráfico 24 Morfología fuente: Elaboración propia

B. Anexo: Entrevistas

Fundación de Yopal

1. (2003) Carlos Pérez, 84 años, miembro de los fundadores de Yopal. Relató los trabajos de campo y la manera en la cual se fue expandiendo la ciudad. Entrevistas facilitadas sobre el trabajo documental Yopal 70 años (2003) realizado por Mauricio Pérez
2. (2003) José Miguel Pérez. 87 años, Carlos Sandoval 90, miembro del primer consejo de Yopal. Entrevistas facilitadas sobre el trabajo documental Yopal 70 años (2003) realizado por Mauricio Pérez

Marginal de la Selva

Se elaboraron cuatro entrevistas a saber 2 en el Charte, 1 en la guafilla y una a un empresario de arroz que trabaja con los molinos ubicados en la vía. Las preguntas se hicieron en función de la actividad económica, de la

3. 26 de noviembre de 2021, Johana, mujer de alrededor de 30 años de edad que trabaja como mesera en el asadero en la guafilla. Relató la violencia y la conformación de los asentamientos en la guafilla
4. 26 de noviembre de 2021, Señor alrededor de 50 años, posee una vivienda y un comercio en el Charte. Contó sobre la época de violencia, las migraciones y las repercusiones de la obra de la Marginal de la Selva para ellos.

-
5. 26 de noviembre de 2021, Señor alrededor de 40 años, posee una vivienda y un comercio. Contó sobre la época de violencia, las migraciones y las repercusiones de la obra de la Marginal de la Selva para ellos.

Tacarimena y Matepantano

6. 2 de febrero de 2021, Nelsy tiene 32 años, 3 hijos, vive en la vereda de la Manga. Entre semana trabaja en la finca en la cual se hospeda ayudando a su esposo en los cultivos y el cuidado de animales y el fin de semana trabaja como cocinera en el asadero xxx sobre la vía Tacaraimena.
7. 2021, Israel trabaja como ingeniero en el sector petrolero y posee una vivienda secundaria sobre la vía Tacarimena.

Planificación

8. 2021, Mauricio Perez, habitante a tiempo parcial en Yopal, posee una finca en una vereda cercana de la vía Tacaraimena y terrenos que han sido urbanizados en Yopal. Relató la conformación de la ciudad.

Bibliografía

Acosta, A. (2014). 'El Buen Vivir como alternativa al desarrollo. Reflexiones desde la periferia de la periferia' en Coraggio, JL y Laville, JL, *Reinventar la Izquierda en el Siglo XXI: hacia un diálogo Norte-Sur*. Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento, pp. 299-312

Alcaldía de Aguazul (2011), DTS para POT de Aguazul

IGAC

Alcaldía de Yopal (2013), DTS para POT de Yopal

Alvear-Sanín, J. (2008) *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia, 1492-2007*, Bogotá Imprenta Nacional de Colombia

Ángel, S. Vásquez, J. Galarza, N. (2013), *Iniciativa para la expansión urbana ordenada en Colombia: informe de avance intermedio*, NYU Stern, Urbanization project.

ANH (<https://www.anh.gov.co/>)

Arenas, N. (2014) *El nuevo y polémico mecenas de Yopal*, LaSillaVacía en <https://www.lasillavacia.com/historias/silla-nacional/el-nuevo-y-polemico-mecenas-de-yopal/>

Ávila Sánchez, H. (2001). Ideas y planteamientos teóricos sobre los territorios periurbanos: Las relaciones campo-ciudad en algunos países de Europa y América. *Investigaciones geográficas*, (45), 108-127. Recuperado en 21 de enero de 2022, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-46112001000200008&lng=es&tlng=es.

Ávila Sánchez, H. (2005). *Lo urbano-rural, ¿nuevas expresiones territoriales?* UNAM, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias. En: http://biblioteca.clacso.edu.ar/Mexico/crim-unam/20100503120801/Lo_urbano_rural.pdf

Babilonia Ballester, R.I. (2006), "*Estudios e investigaciones: nueva ruralidad; enfoques y propuestas para América Latina*", Centro de Estudios para el Desarrollo Rural Sustentable y la Soberanía Alimentaria (CEDRSSA), y Cámara de Diputados México, 2006. 264 pp.

Banco de la República (n-d). *Espacio geográfico*, Enciclopedia Banrepcultural

Bayona-i-Carrasco, J., y Pujadas-i-Rúbies, I. (2014). Movilidad residencial y redistribución de la población metropolitana: los casos de Madrid y Barcelona. *EURE (Santiago)*, 40(119), 261-287. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000100012>

Benko, G. y Lipietz, A. (1994) Las regiones que ganan. Valencia, Institución Alfonso el Magnánimo. pp. 123- 158.

Berque, A. (2011), *Le rural, le sauvage, l'urbain*, Études rurales, 187 , 51-61.

Berry, B. J. (1976): *Urbanization and Counterurbanization*. New York, Arnold.

Binswanger, H & Deininger, K. (1997). *Explaining Agricultural and Agrarian Policies in Developing Countries*. Journal of Economic Literature. 35. 1958-2005.

Brenner, N., Peck, j. y Theodore, N (2010); “after neoliberalization?”, *globalizations*, vol.7, nº3. Págs. 327 a 345

Brenner, N. (2014). *Implosions - explosions: Towards a study of planetary urbanization*. Jovis.

Castells, M. (2014) “Espacio y Movimientos Sociales en Red” en Revista Ciencia. Ciudades Sustentables N° 4(65) (México: Academia Mexicana de las Ciencias), octubre-diciembre.

CEPAL, (2013). *Definición de población urbana y rural utilizadas en los censos de Iso países latinoamericanos*. En https://www.cepal.org/sites/default/files/def_urbana_rural.pdf

Constitución Política de Colombia (1992). Decreto 2171 de 1992. <https://www.funcionpublica.gov.co/>

Constitución Política de Colombia (1991). Numeral 7 del Artículo 313. Gaceta Asamblea Constituyente de 1991 N° 85. <https://www.constitucioncolombia.com/>

Consejo Regional de Planificación Económica y Social de la Orinoquia, (1998) *La Orinoquia Colombiana: visión monográfica*. (1998), **Decreto** 879 Artículo 2. En <https://www.funcionpublica.gov.co/>

DANE

Díaz Orueta, F. Lourés Seoane, ML. (2013) *Neoliberalismo, políticas urbanas y reconfiguración socio-espacial*, Quid 16 N°3 (7- 16) en file:///D:/Nacional/TESIS/bibliografia/Dialnet-NeoliberalismoPolíticasUrbanasYReconfiguracionSoci-5593338.pdf

Domínguez, (1994) *Procesos y conflictos en la estructuración territorial del Casanare en: Cuadernos de Geografía*. Revista del Departamento de Geografía de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad Nacional de Colombia, Vol.V, N° 1, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia.

Duarte, J. (2003). *Educación pública y clientelismo en Colombia*. Medellín: Universidad de Antioquia.

Duarte, J. (2016). *Transformaciones socioterritoriales en Casanare por la actividad petrolera: conflictos y resistencias (1990-2010)* en: *Extractivismos y posconflicto en Colombia: retos para la paz territorial*, Astrid Ulloa y Sergio Coronado, Biblioteca Abierta Colección General, serie Perspectivas Ambientales Grupo de investigación Cultura y Ambiente

Dureau, F. Florez, CE. (2000), *Aguaitacaminos: las transformaciones de las ciudades de Yopal, Aguazul y Tauramena durante la explotación petrolera de Cusiana-Cupiagua*, Bogotá, Tercer Mundo, Ediciones Uniandes, CEDE-IRD-UMR.

Echeverri Perico, R. (2011), "*Reflexiones sobre lo rural*", *Hacia una nueva definición de "rural"* con fines estadísticos en América Latina, Documentos de Proyectos (LC/W. 397), M. Dirven y otros, Santiago, Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), mayo.

ElTiempo. (1996), *Labranzagrande, ventana del llano*. En: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-337963#:~:text=Historia%20Labranzagrande%20fue%20un%20caser%C3%ADo,la%20evangeliza dora%20de%20la%20regi%C3%B3n>.

EOT. (2000) Aguazul

Fals-Borda, O. (1975), *Historia de la cuestión agraria en Colombia*, Bogotá, Punta de Lanza

Fishman, R. (1990). "*America's New City*", *The Wilson Quarterly*, 14

Flórez Otero, C. A., & Urrego Cárdenas, D. A. (2017). *Paramilitarismo y clientelismo político: análisis de las relaciones de poder entre líderes regionales y paramilitares en la zona del Meta y*

Casanare entre los años de 1998 y 2006. Retrieved from https://ciencia.lasalle.edu.co/negocios_relaciones/80

Franco-Izasa, E. (1976) *Las guerrillas del llano*, ediciones hombre nuevo

Gabriel, J. (2010). *Comment l'architecture évolue. Le Coq-héron*, 202, 115-125. <https://doi.org/10.3917/cohe.202.0115>

Galland, B. (1998) *Espaces virtuels : la fin du territoire ?*, Proceedings of the Fifth European assembly on telework and new ways of working, DG XIII and APTD, Lisbon, Sept. 1998., 1998.

García Villegas, M., & Revelo Rebolledo, J. (2018). LA CONSTRUCCIÓN DEL ESTADO LOCAL EN COLOMBIA. *Análisis Político*, 31(92), 68–95. <https://doi.org/10.15446/anpol.v31n92.71098>

Gaudin, Y. (2019) “*Nuevas narrativas para una transformación rural en América Latina y el Caribe. La nueva ruralidad: conceptos y medición*”, Documentos de Proyectos, (LC/TS.2019/45-LC/MEX/TS.2019/9), Ciudad de México, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2019.

Garay, L.J.; Salcedo-Albarán, E.; De León Beltrán, I. (2010b.) Redes de poder en Casanare y la costa Atlántica. En: C. López (Ed.), *Y refundaron la Patria. De cómo mafiosos y políticos refundaron el Estado colombiano*. Bogotá: Random-House Mondadori, 251-302)

GIFMM. (2020), *Necesidades humanitarias de refugiados y migrantes en tránsito (caminantes) en Casanare*, R4V, en: <https://www.r4v.info/es/document/gifmm-colombia-necesidades-humanitarias-de-refugiados-y-migrantes-en-transito-caminantes>

Giraldo Díaz, R., Nieto Gómez, L. E., & Cabrera Otálora, M. I. (2016). Estado social de derecho, políticas de desarrollo rural y territorialidad en Colombia. *Nuevo Derecho*, 12(19), 163–178. <https://doi.org/10.25057/2500672X.854>

Gobierno de Colombia - FARC-EP (2016). Acuerdo Final Gobierno de Colombia – FARC-EP. “*Para la terminación del conflicto y la construcción de una paz estable y duradera*”

Gobierno Nacional y FARC-EP (2016a). *Acuerdo final para la terminación del conflicto y la construcción de una paz estable y duradera*. 24 de agosto de 2016. Recuperado el 27 de agosto de 2016 de: <http://www.urnadecristal.gov.co/sites/default/files/acuerdo-final-habana.pdf>

Gobierno Nacional y FARC-EP (2016b). *Acuerdo final para la terminación del conflicto y*

la construcción de una paz estable y duradera.12 de noviembre de 2016. Recuperado el 22 de noviembre de 2016 de: <https://www.mesade-conversaciones.com.co/sites/default/files/12-1479102292.11-1479102292.2016nuevoacuer-dofinal-1479102292.pdf>

Gómez, A. (1987) “Llanos Orientales: Colonización y conflictos interétnicos, 1870-1970”. <http://www.raco.cat/index.php/BoletinAmericanista/article/download/98553/16448>

Gómez Contreras, L.M. (2011). La segunda residencia: espacios fragmentados e interconectados. *Perspectiva Geográfica*, 1(15), 113–124. <https://doi.org/10.19053/01233769.1734>

González-Plazas, J.L. (2009). *Estado actual de la periurbanización y el habitat periurbano en Manizales (Colombia)*. Cuadernos de Vivienda y Urbanismo, 2(3),92-123.[fecha de Consulta 21 de Enero de 2022]. ISSN: 2027-2103. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=629768834006>

Gudynas, E. (2011). En: El desarrollo en cuestión. Reflexiones desde América Latina. Fernanda Wanderley, coordinadora. Oxfam y CIDES UMSA. 379–410. www.cepal.org

Guerrero García, L.D. (2014) 6. *¿Clientelismo como desviación de la política o como forma de representación?* In: Clientelismo político, ¿desviación de la política o forma de representación?: Estado del arte sobre las aproximaciones al clientelismo en Colombia 1973-2011 [online]. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, pp. 79-84. Opera prima collection. ISBN: 978-958-738-552-6. <https://doi.org/10.7476/9789587385526.0008>.

Hackworth, J. R. (2007). *The neoliberal city: Governance, ideology, and development in American urbanism*. Cornell University Press.

Haniotou, H. (1999), *Espaces « réels » et espaces virtuels. L'exemple des loisirs*, Le fait urbain et sa gestion, VOL. 39 / 2-3 | 1999, <https://doi.org/10.4000/rge.4406>

Harvey, D. (2004). *La condición de la posmodernidad: Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Amorrortu.

Harvey, D. (2005); *A Brief History of Neoliberalism*. Oxford, Oxford University Press

Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes*. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana. Ediciones Akal S.A., 2013, para lengua española.

Holt-Giménez E. 2006. *Campesino a Campesino: Voices from Latin America's Farmer to Farmer Movement*. Oakland, CA: Food First.

Huanacuni Mamani, F. (2010). *Buen vivir-Vivir bien*, Filosofía, políticas, estrategias y experiencias regionales andinas. Lima: coordinadora Andina de Organizaciones indígenas – CAOI

IDEAM

ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD DE CIUDADES 2021

Indovina, F., & Doria, L. (2009). *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*. Angeli.

Infoabe (2022) *En Casanare se registró la segunda masacre del 2022 del país* en: <https://www.infobae.com/america/colombia/2022/01/07/en-casanare-se-registro-la-segunda-masacre-del-2022-del-pais/>

Invias.

Jiménez Romera, C. (2015), *Tamaño y densidad urbana. Análisis de la ocupación de suelo por las áreas urbanas españolas*. Tesis Doctoral. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid. Recurso electrónico en línea: http://habitat.aq.upm.es/tydu/atydu_3.html [Consulta: 19 de noviembre de 2021]

José de Caldas, F. (1998). *Colombia: país de regiones*. Santafé de Bogotá, Colombia: [Colombia]: Cinep ; Colciencias,.

Kalmanovitz, S. y López, E (2003) *La Agricultura en Colombia entre 1950 y 2000* en *La agricultura en el siglo XX*, Borradores de Economía; No. 255 Banco de La República

Kayser, B. (coord.; 1993). *Naissance de nouvelles campagnes*, Datar/éditions de l'Aube, Paris.

Koolhaas, R. (1994), *la ciudad genérica*

Koolhaas, R. & Foster, H. (2013). *Junkspace with Running room*. Notting Hill Editions.

LaFM (2017) *John Jairo Torres, destituido como alcalde de Yopal (Casanare)*

LaRepública (2021) *La economía colombiana se contrajo 6,8% en 2020, la caída más grande desde 1975* en: <https://www.larepublica.co/economia/la-caida-de-68-del-producto-interno-bruto-de-2020-fue-la-peor-de-la-historia-del-pais-3125632>

Lake, R. y Hanson, S., (2000), *Towards a Comprehensive Geographical Perspective on Urban Sustainability*. Final report of the National Science Foundation Workshop on Urban Sustainability, January 2000. New Brunswick, NJ: Center for Urban Policy Research.

Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*, Paris : Éditions Anthropos

Lefebvre, H. (2013). “*La producción del espacio*”. *Entrelíneas* (Primera edición éd., p. 53-61). Madrid, España: Capitán Swing Libros, S. L. Capitán Swing. (1974)

Lévy, J. (2013). *Liens faibles, choix forts : les urbains et l'urbanité*, Paris, lavedesidees. En <https://lavedesidees.fr/>

Lévy, J., & Lussault, M. (2013). *Dictionnaire de la géographie et l'espace des sociétés* (Nouvelle édition revue et augmentée). Belin.

Ley 388 (1997), Art.30,31,34 del capítulo IV

Marcuse, P (2012). *Who's right(s) to what city?* En : Brenner, Neil, Peter Marcuse y Margit Mayer. (eds). *Cities for people not for profit*. (Londres: Routledge, 2012.)

Max-Neef, M (1993) *El desarrollo a escala humana*, Development dialogue

Merleau-Ponty, M. (1964) *Le Visible et l'Invisible*. Paris, Gallimard.

Meyer, M. (2018) *Neoliberalism and the urban*, en Ahill, D.; Cooper, M.; Konings, M.; Primrose, D. *The Sage Handbook of Neoliberalism*. (Los Angeles: SAGE Reference, 2018).

Molina Saldarriaga, CA. (2012). *El paisaje como categoría jurídica y como derecho subjetivo*. *Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas*, 42(116), 159-194. Retrieved January 15, 2022, from http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-38862012000100007&lng=en&tlng=es.

Mumford, Lewis. (1961), *La ciudad en la historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas*. Buenos Aires: Infinito, 1979.

Nieto G., C.E. (2011). *El ferrocarril en Colombia, la búsqueda de un país*. *Apuntes* 24 (1), 62-75.

Nieto Matiz, C. (2012) “*El encuentro entre políticos y paramilitares: configuración regional, arreglos institucionales y disputas por el poder político en el Meta y Casanare*”

Olmos Soler, A. M. (2015). *Cadena regional de piña departamento de Casanare 2015*. Recuperado de www.casanare.gov.co/?idcategoria=37863&download=Y.

Ospina, (2004)

Otero, G. (2013). El régimen alimentario neoliberal y su crisis: Estado, Agroempresas Multinacionales y Biotecnología. *Antipoda. Revista de Antropología y Arqueología*, (17), 49-78. Retrieved January 21, 2022, from http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1900-54072013000200004&lng=en&tlng=es.

Paredes Vega J-E. Hernández Leal G-H. (2013) *Composición de la economía de la región suroriente de Colombia*, ESER

PBOT. (2003), Yopal

PDD. (2000-2005), Yopal

PDD. (2020), Yopal

Pérez GJ. (2005), *La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia*, Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional, Banco de la República

Perilla, J. (2011). *El impacto de los precios del petróleo sobre el crecimiento económico en Colombia*. *Revista De Economía Del Rosario*, 13(1), 75-116. Recuperado a partir de <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/economia/article/view/1631>

Pintos, P. (1995). *Aproximaciones teóricas acerca de los procesos de periurbanización y suburbanización*. I Jornadas de Geografía de la UNLP, 12 al 15 de octubre de 1993, La Plata, Argentina. Primeras Jornadas Platenses de Geografía. EN: Primeras Jornadas Platenses de Geografía II. La Plata: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Geografía. En Memoria Académica. Disponible en: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.6818/ev.6818.pdf

POMCA.

POT, (2013) Yopal

Plan de Desarrollo, (2020-2023), Yopal

Puello-Socarrás, JF. 2013. *Ocho tesis sobre el neoliberalismo (1973-2013)*, en: H. Ramírez (ed.), *O neoliberalismo sud-americano em clave transnacional: enraizamento, apogeu e crise*, (13-57. São Leopoldo: Oikos – Unisinos).

Ramón Gutiérrez, A. (2013) *Tipologías urbanas de las misiones guaraníes en Paraguay en La población y tasas vitales de las misiones jesuíticas de los Guaraní (Argentina, Brasil, Paraguay)*. Antiguos Jesuitas En Iberoamérica, 5(2), 100–165.

Rausch, J. M. (1994). *Una frontera de la sabana tropical los Llanos de Colombia 1531 - 1831*. Santa Fe de Bogota: Banco de la Republica.

Robert, P., Rey-Debove, J., & Rey, A. (2008). *Le nouveau petit Robert: Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*. Paris: Dictionnaires Le Robert.

Rodríguez, Adrián G. - López, Tania T. - Meza, Laura E. - Loboguerrero, Ana M (2015) *Innovaciones institucionales y en políticas sobre agricultura y cambio climático: evidencia en América Latina y el Caribe*, Cepal

Salamanca Uribe, J. (2011) *Navegación fluvial, caminos, cable aéreo. La aventura extrema de los transportadores*, Banco de la República, <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-256/navegacion-fluvial-caminos-cable-aereo-la-aventura-extrema-de-los-transportadores>

Semana, (2020) *La vivienda campestre se consolida como una alternativa para los bogotanos en* <https://www.semana.com/hablan-las-marcas/articulo/la-vivienda-campestre-se-consolida-como-una-alternativa-para-los-bogotanos/202014/>

Serge, M (2011), *El revés de la nación: Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*, Bogotá: Universidad de los Andes, Facultad de Ciencias Sociales, Departamento de Antropología, CESO, Ediciones Uniandes

Sieverts, T. Cabrera Manzano, D. (2014), *Paisajes intermedios. Una interpretación del Zwischenstadt*, RBS: Revista de estudios urbanos y ciencias sociales, ISSN-e 2014-2714, Vol. 4, Nº. 2, 2014, págs. 119-140

Souto P., Benedetti A. (2011), *Pensando el concepto de lugar desde la geografía en Territorio, lugar, paisaje: prácticas y conceptos básicos en geografía* - Buenos Aires: Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras Universidad de Buenos Aires.

Herrera Sossa, C. E. (2019). *Poblamiento histórico de Casanare: reflexiones para una agenda de acción colectiva de ordenamiento democrático del territorio*.

Sunkel, O. & Zuleta, G. (1990) *Neoestructuralismo versus neoliberalismo en los años noventa*. Revista de la CEPAL, No. 42, pp. 35-53.

Swyngedouw, E. y Kaika, M. (2014). *Urban Political Ecology. Great Promises, Deadlock... and New Beginnings?* En: Documents d'Anàlisi Geogràfica 2014, vol. 60/3, 459 – 481.

Thomas, J. (2006). *Sur l'expression de la notion de paysage en latin : observations sémantiques.* *Revue de philologie, de littérature et d'histoire anciennes*, LXXX, 105-125. <https://doi.org/10.3917/phil.801.0105>

Thomas, JF., Allain T., Claustrat, F., Pellicer, F (2018) *Entre paysage et territoire: Représentations de l'espace et manifestations du pouvoir.* Editions L'Harmattan.

UPTC-UPME (2014) *contrato n°005/2014*, instrumento técnico – ambiental

RESOLUCIÓN No. 041 DE 1996