
ORGANIZACIÓN ESPACIAL EN EL PIEDEMONTE AMAZONICO COLOMBIANO: ELEMENTO CLAVE PARA LA COHESIÓN NACIONAL Y EL DESARROLLO REGIONAL.

Luis Carlos Jiménez R.

Jhon Williams Montoya G.

Docentes Departamento de Geografía
Universidad Nacional de Colombia
lcjimenezre@unal.edu.co y jwgaray2000@yahoo.com

RESUMEN

En este documento se describe y analiza la organización espacial del piedemonte amazónico. El documento hace énfasis en cómo esa organización es producto de unas relaciones de dependencia entre la región y el interior del país, pero también se plantea la tesis de la particularidad del patrón de asentamiento piemontano, como un reflejo (económico, político y social) de la organización espacial de los dos valles interandinos Cauca y Magdalena. En el documento se contextualiza el sistema urbano piemontano respecto a los sistemas urbanos regionales, identificando las relaciones asimétricas de intercambio y de dependencia política y fiscal, como elementos explicativos de la organización espacial. Luego el análisis se centra en la red de asentamientos piedemontano como sistema urbano, enfatizando en las relaciones de intercambio entre la región y el centro del país; así como en la morfología regional de la red, incluyendo la dinámica expresada en la movilidad de mercancías e individuos.

Palabras claves: Piedemonte, ciudad, Amazonas, Colombia, organización espacial, centro, periferia.

ABSTRACT

This paper describes and analyzes the space organization of the amazon foothills, emphasising the way in which that organization is product of some dependence relationships between the region and the interior of the country. At the same time it brings up the peculiarity of the settlement pattern in the foothills as a result of the spatial organization of the two main interandean valleys, the Magdalena and Cauca. The paper introduces the contextualization of the urban system in the foothills regardin the regional urban systems, identifying the asymmetric relationships of exchange and of political and fiscal dependence, as explanatory elements of the space organization. Then the analysis is centered in the net of settlements along the foothills as urban system, emphasizing the exchange relationships between the region and the center of the country, as well as in the regional morphology of the net, including the dynamics expressed in the mobility of goods and individuals.

Key words: foothills, city, Amazonas, Colombia, space organization, center, periphery.

INTRODUCCIÓN

Este documento muestra los avances logrados en el desarrollo del proyecto Organización Espacial en el Piedemonte Amazónico Colombiano, financiado por la División de Investigación de la Sede Bogotá de la Universidad Nacional de Colombia y ejecutado por el Departamento de Geografía de la Facultad de Ciencias Humanas. En el desarrollo de la investigación se ha logrado recopilar una base de datos socioeconómica sustantiva de la región, especialmente del Caquetá donde se desarrolló una salida de campo en el 2001. Del Putumayo se han recogido datos secundarios, pero el trabajo de campo fue imposibilitado por dificultades de orden público (igualmente en el Caquetá fue imposible visitar las cabeceras municipales de los municipios piemontanos. Igualmente se ha elaborado una base cartográfica útil en la presentación de los resultados aquí contenidos, y que se encuentra disponible para otras investigaciones.

El propósito general de esta investigación es profundizar en el proceso de urbanización de Colombia, fortalecido en las últimas décadas del XX y comienzos del XXI; y particularmente en la urbanización del oriente del país, que podría explicarse a partir de importantes transformaciones económicas del nivel regional y cambios políticos del nivel nacional. En la base de estas transformaciones y cambios han estado el café, la coca, el petróleo y el conflicto armado, los cuales han jalonado importantes fenómenos de movilidad de población, y como consecuencia se convierten en los catalizadores de procesos de urbanización y la configuración-consolidación de los sistemas urbanos¹. La investigación se centra en el sistema urbano que conforman las cabeceras municipales de los municipios piedemontanos en Caquetá y Putumayo.

Los interrogantes de partida son ¿existe un sistema urbano del piedemonte oriental (en llanos orientales y amazonía)?; y ¿qué diferencia su emplazamiento y configuración respecto al resto del sistema urbano

nacional?; ¿existe una tipología y morfología de ciudad de piedemonte?. Preguntas a las que se intenta dar respuesta a continuación.

1. LA URBANIZACIÓN DE PIEDEMONTE

El área en estudio es vista como intersticio y como centro. Intersticio porque es el espacio “cuña” entre dos colombias: primero, la “útil”, es decir la mitad occidental llena, en la cual está el “triángulo de oro”², área densamente poblada y de mayor desarrollo económico; y segundo, la “vacía” y periférica, es decir la mitad oriental en la que se incluyen la vasta región amazónica y los llanos orientales, de escasa densidad poblacional y pobre infraestructura de comunicaciones. Las relaciones antagónicas entre esas dos colombias es también descrita por Deler a partir del modelo centro – periferia; histórica constatación para el caso colombiano en el cual a medida que se va dejando el centro van apareciendo los espacios del ilícito, del narcotráfico y de la lucha armada (Deler, 2001). El piedemonte es entonces el espacio intersticial y cuña entre una Colombia aceptada “normal” y otra incierta, misteriosa e históricamente abandonada a la suerte de grandes buscadores de tierra y colonos expulsados por la violencia y la falta de tierras de las zonas cordilleranas del Huila, Tolima y Nariño.

Esta “cuña” podría estar configurando nuevas centralidades, puesto que al fin de cuentas, para ciertas fases de los procesos de transformación socioespacial y económico, se convierte en el espacio que comanda el desarrollo de actividades lícitas e ilícitas entre las dos colombias. Podría inclusive afirmarse que está en proceso la conformación de un nuevo corredor de ciudades al oriente del país; justamente ocupando el piedemonte oriental de la cordillera Oriental. A partir de ciudades como Florencia, San Vicente del Caguán y Mocoa entre otras en el piedemonte amazónico³ se organiza la ocupación y explotación de la periferia, pero son éstos al mismo tiempo los

nodos que conectan la periferia con los centros regionales y subregionales de la Colombia "útil".

El piedemonte es reiteradamente lugar de encuentro: mezcla entre la margen y el centro; un espacio tan urbano, desarrollado y "civilizado" como el centro, pero también, tan rural, atrasado y "salvaje" como la margen. El piedemonte es el intersticio hasta donde se extiende la prosperidad del centro y comienza el atraso de la periferia; en lo natural, es la transición entre la montaña y la llanura; en lo político-administrativo, se encuentra entre el centralismo, el abandono y el incipiente desarrollo territorial; en lo cultural, es una mezcla entre los andes mestizos y la indianidad amazónica; y en lo económico, entre la legalidad y la ilegalidad. Ha sido también escenario de frustrados intentos por buscar solución al conflicto y violencia colombianos; para ello, nuevamente espacio de encuentro, y porqué no, desencuentro; recordemos la "zona de distensión". El piedemonte, como todo lugar de frontera, es un espacio de mezcla, es un crisol donde se funden diferentes valores territoriales y culturales.

1.1. Tipologías de Sistemas Urbanos en Colombia

De manera esquemática se nombran los sistemas urbanos identificables en Colombia, con el propósito de resaltar el lugar que ocupa allí la red de ciudades del piedemonte. Estos se agrupan en cuatro grandes ejes: el caribe, el occidental, el central y "oriental".

La urbanización costera caribeña.

El norte de Colombia por su condición particular de ser caribeño, se va configurando históricamente en torno a funciones portuarias y de intercambio comercial. Es así como van surgiendo desde la ocupación hispánica hasta comienzos del XX, diversos puertos fluviales y marítimos, que se van consolidando también como centros urbanos. Estos puertos y centros urbanos "tenían la función básica de servir de puntos de enlace entre los mercados

externos y los grandes centros de producción y consumo de los andes colombianos" (Posada Carbó 1994, citado por Zambrano, 2001: 612). Eran lugares de paso, sitios de rompimiento de carga, transición y relevo entre el sistema de transporte marítimo y el fluvial o terrestre del interior. Los bienes suntuarios, los bienes de capital, etc., provenientes de Europa y Norte América pasaban por allí con destino final las ciudades del interior: Bogotá, Medellín y Cali. Los productos agrícolas comerciales y los extractivos vegetales, minerales y energéticos provenientes de las selvas occidentales y orientales, así como de los dos valles interandinos, pasaban y siguen pasando, por esta red de puertos, para satisfacer los mercados en Europa y Estados Unidos principalmente.

En el siglo XIX, los centros urbanos mayores a 2000 habitantes estaban sobre el borde costero o a orillas de los ríos. Pero, esto no se daba solamente por la función de intermediación comercial entre los Andes y las potencias económicas en el hemisferio norte, también se gestaban a partir de éstos los procesos de ocupación de las sabanas y su incorporación como tierras productivas agrícolas y ganaderas. Estos procesos se ven fortalecidos a comienzos del siglo XX con la llegada del poder económico terrateniente en manos de antioqueños, sirios, libaneses y palestinos (Zambrano 2001: 605). En la práctica, los modos fluviales y marítimos, se constituyeron en las únicas opciones de comunicación y en los ejes primarios de penetración para la incorporación de tierras, no a la frontera agrícola, sino a la frontera ganadera. Para recordar algunos centros citamos a Zambrano (1994:611): Cartagena, Riohacha y Santa Marta en el Caribe; Sitio Nuevo, Cerro de San Antonio, Campo de la Cruz, El Piñón, Remolino, Soledad, Mompox, Magangue y Baranquilla sobre el río Magdalena; Chimá, Lórica y Montería en el Sinú; Valledupar en el Guatapurí; y Ciénaga de Oro en el Canal de San Jorge.

Queda de este análisis un interrogante que se comparte con la ciudad de piedemonte: "estaban

estos centros comunicados entre sí? La idea de archipiélago tenía realmente validez? Tal parece que no. Ya veremos.

De ese proceso de ocupación se heredó un sistema de ciudades, organizado hoy, a partir de un corredor de ciudades que de occidente a oriente está conformado por: Montería, Lórica, Sincelejo, Cartagena, Barranquilla, Malambo, Puerto Colombia, Soledad, Ciénago, Santa Marta, Riohacha y Valledupar. Estas ciudades constituyen el eje urbano del Caribe colombiano, que se vuelca al norte con funciones económicas extravertidas (Zambrano, F. 2001), propicias al comercio exterior, al turismo de playa y al ecoturismo. Se localiza sobre el borde costero y al borde de los principales ríos de la región: Magdalena, Sinú, Cesar y Ranchería.

El sistema urbano occidental.

El eje urbano occidental comprende las ciudades del eje cafetero, del norte y sur del Valle del Cauca y norte del Cauca; a este sistema se podría añadir Medellín aunque es difícil dado que gran parte del Valle de Aburrá está orientada económica y funcionalmente al norte y centro del país. Este eje resulta de la combinación de una serie de procesos históricos, entre ellos la colonización antioqueña y consiguiente emergencia de la economía cafetera y la modernización agrícola del valle geográfico del río Cauca. En el primer proceso, el avance de la colonización antioqueña hacia el sur por las vertientes de la cordillera Central se constituye en el más sobresaliente, pero no único, proceso de autocolonización en Colombia, generando una urbanización de ladera *sui generis* a nivel latinoamericano. El avance de un número significativo de colonos en busca de tierras escapando a la crisis de la economía minera del oro en el Estado de Antioquia a finales del siglo XIX, y la reacción tardía, al sur, del Estado del Cauca para controlar su avance, más el surgimiento del cultivo y procesamiento del grano de café; permitieron un importante desarrollo urbano e industrial que

involucró no solamente el área de producción en Antioquia y Antiguo Caldas, sino también a otras áreas en Tolima y Valle del Cauca. En síntesis permitió, simultáneamente con la danza de los millones, romper el archipiélago de regiones comunicadas de Colombia y ante todo, lograr el equilibrio entre oriente y occidente.

Por otro lado la modernización agrícola del valle geográfico del río Cauca está en el centro de la conformación del grupo de ciudades que bordea cada una de las dos bandas del río Cauca, aunque su origen no se limita a la agricultura moderna del siglo XX (Almarío O, 1994). Al respecto, Fabio Zambrano (1993) afirma que lo que hace diferente esta parte del sistema urbano está en su mismo origen: “[Sebastián de] Belalcazar quiso implantar un modelo menos jerarquizado y con mayor número de centros”. Es necesario recordar que la Audiencia de Popayán y el Estado del Cauca surgen de un proceso de colonización desde el sur, dirigido desde Quito y Lima; disímil del proceso de ocupación desde Santa Fe hacia todo el Virreinato de la Nueva Granada.

El eje y sistema urbano central.

Este es el eje que nutre la hegemonía histórica de Bogotá en el direccionamiento político y económico de Colombia: este territorio localizado en la esquina más septentrional de América del Sur. En dirección de Bogotá existe un doble eje de comunicación, reflejo de su fuerte extraversion económica: el eje fluvial del río Magdalena y el eje terrestre por el altiplano cundiboyacense. Aunque hoy el río no cuenta como eje de comunicación, sí determinó la meridionalidad del sistema vial de carreteras de hoy (Deler, J.P. 2001). La ruta que desde Santa Fe conducía a Venezuela permitió la constitución de un corredor de centros urbanos hoy en decadencia. Deler explica tal decaimiento a partir de un cambio de *tropismo*: explicado por el decaimiento de la economía de la quina y el tabaco en los santanderes a finales del XIX y particularmente, por el inicio de un proceso de ocupación del occidente del país,

explicado éste último por una serie de encadenamientos: colonización antioqueña, inicios del éxito de la economía cafetera, construcción del canal de Panamá, construcción del puerto de Buenaventura e ingreso de capital extranjero por el Valle del Cauca; todos estos desde finales del siglo XIX y gran parte del XX.

El sistema urbano oriental o piedemontano

La revisión esquematizada que se viene de hacer de los sistemas urbanos en Colombia, conduce a introducir el objeto central y específico de esta investigación. Existe un cuarto eje, que aquí se ha colocado intencionalmente entre comillas, el "oriental" (figura 1). El grupo de centros urbanos alineados con el piedemonte oriental de la cordillera Oriental colombiana pasa desapercibido en el contexto de la gran ciudad colombiana. Sin embargo, esta se convierte en el nodo y en el eje central que comanda la ocupación del oriente colombiano.

1.2. La Configuración del Sistema Urbano Piedemontano Oriental

Entramos ahora a elaborar una descripción del proceso histórico a través del cual se va configurando una red de pequeños asentamientos, puntos de avanzada en el frente pionero amazónico, en torno a actividades económicas extractivas; éstos centros fueron conformando unos subsistemas urbanos aislados y dependientes cada uno de sistemas regionales en el interior del país.

De región olvidada a centro económico y político nacional

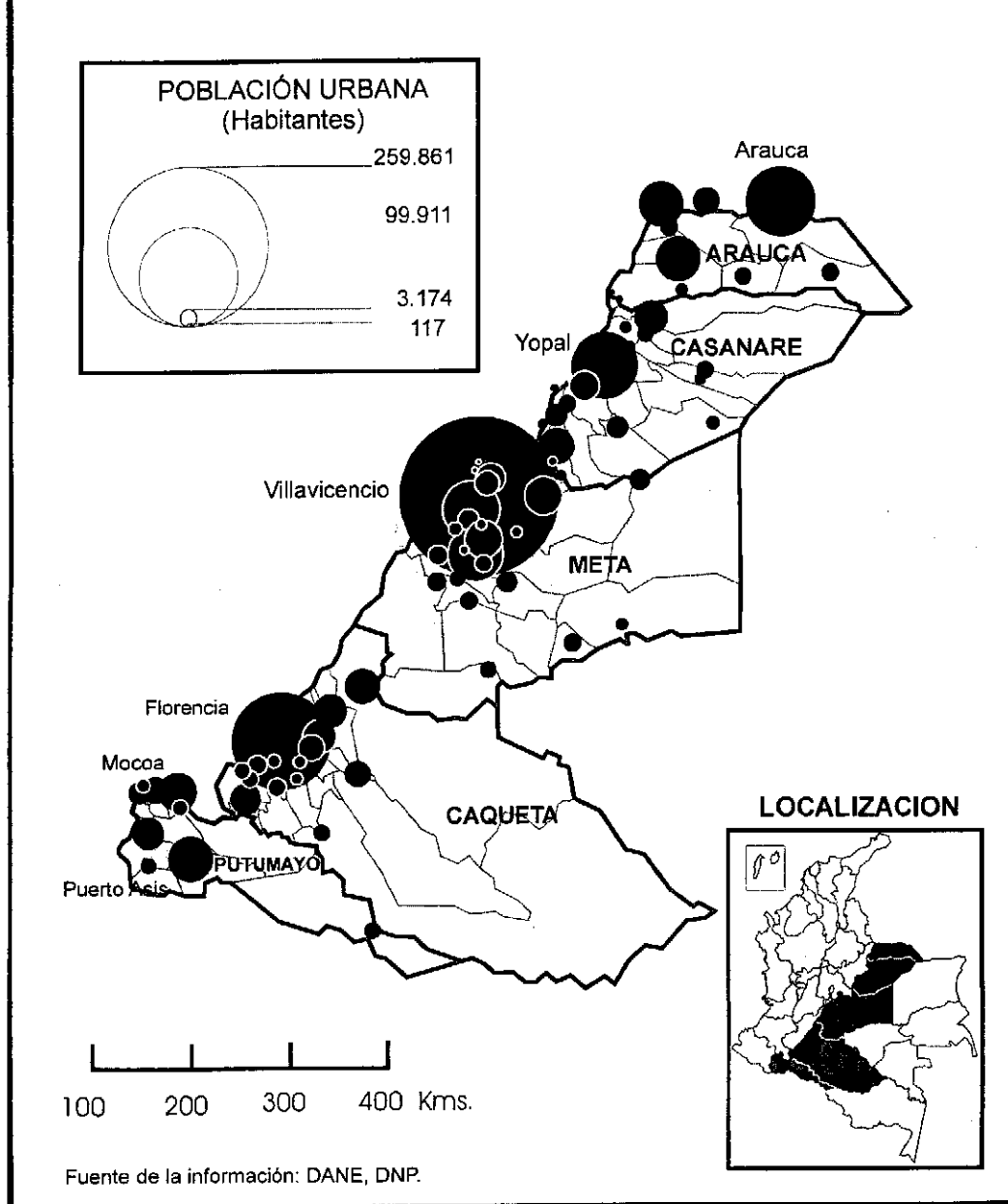
Para Europa los mitos y leyendas se encontraban todos fuera de sus territorios, más allá de sus límites y en lo desconocido. "Influenciados por la antigüedad clásica, la tradición judeo cristiana, la mentalidad medieval y el nuevo humanismo" (Tovar, B. 1995). Para los mismos europeos, una vez en América, centrados en el mundo andino, en la explotación aurífera y las grandes haciendas, mirando a Quito, Lima y Cartagena; tales mitos y

leyendas se trasladaron hacia el oriente colombiano. Era el mundo exterior. Lo atestigua de cierta manera el establecimiento de los límites de provincias y gobernaciones en la conquista y colonia: el litoral y costa del Pacífico al Oeste, el Caribe al Norte, pero al oriente el *infinitum* desconocido, siempre libre a la imaginación y la especulación. Se contraponían "el mundo de lo paradisiaco y monstruoso. El cielo y el infierno" (Tovar, B. 1995: 23).

La región amazónica ha sido considerada desde finales del siglo XIX por el Estado colombiano como tierra de desterrados y refugiados. La acción histórica de éste sobre la amazonía configuró una red importante de colonias penales selva adentro; permitió su constitución como alternativas de refugio, tierras y vida para quienes huían, desde otras regiones del país, de las guerras civiles, la presión del minifundio y las persecuciones sistemáticas por parte del ejército; al igual que facilitó la presencia de especuladores de tierras. El espacio amazónico ha experimentado también, durante más de dos siglos, alternadas bonanzas efímeras y crisis prolongadas, en torno a diversos ciclos extractivos: quina, caucho, pieles, madera, petróleo, oro y coca.

Las anteriores son reseñas de la complejidad de la configuración regional del espacio amazónico y del piedemonte amazónico. Desterrados, fugitivos, buscadores de fortuna, agentes del Estado, desplazados, colonos, etc., han tenido un elemento en común: en sus inicios "estaban de paso" (Gómez 1999: 29). El castigo, la pena y el sufrimiento no podían ser eternos; sin embargo, en realidad, éstos han pasado de generación en generación y han adquirido tales características que se revierten ahora al resto del sistema político, social y económico colombiano, desde el cual se originaron.

FIGURA 1. POBLACIÓN URBANA EN LOS MUNICIPIOS DE LOS DEPARTAMENTOS DEL PIEDEMORTE ORIENTAL DE COLOMBIA, 1997.



La combinación explosiva: marginalidad, ilegalidad, refugio, aislamiento, destierro y pobreza, encuentran en el piedemonte y selva amazónicos su máxima expresión y manifestación territorial. Los cultivos ilícitos utilizan como ventaja competitiva justamente aquello que es un obstáculo (desventaja) para el resto de las actividades económicas. Los empresarios de la droga aprovechan la situación de pobreza de los campesinos, la ausencia del Estado y la situación de conflicto político y social⁵.

Hoy, ese oriente del país, sabanas orientales y selva amazónica; así como el espacio intersticial entre Oriente y Centro: el piedemonte amazónico, se configuran como regiones de gran significado económico para el mercado exterior colombiano con las exploraciones y explotaciones petroleras en Arauca, Casanare, Meta y Putumayo (nótese la excepción de Caquetá); y la selva amazónica y bosques alto andinos fuertemente afectados por las industrias del procesamiento de coca y amapola. Petróleo y narcóticos, dos grandes negocios internacionales en estas regiones, que desde hace un poco más de tres décadas parecen despertar o simplemente renacer en el escenario de la modernidad y del comercio internacional extractivista.

Transformaciones económicas y cambios políticos: el contexto nacional.

Importantes transformaciones económicas y cambios políticos en el ámbito nacional colocan al piedemonte y a las regiones amazónica y llanera en condiciones particularmente expectantes, de compleja asimilación, decisivas en el proceso de urbanización que aquí interesa. Entre ellas:

- Crisis, pérdida de protagonismo y decadencia de la economía cafetera en Colombia, arreciada en las dos últimas décadas a partir de múltiples factores endógenos y exógenos (IEPRI-FESCOL 1999).

- Bonanzas prolongadas e incursión de extensas regiones periféricas del país en cadenas productivas ligadas al cultivo y procesamiento de hoja de coca (departamentos de Putumayo, Caquetá, Guaviare, Meta...).
- Recrudescimiento en la última década del conflicto armado, que implica importantes movilizaciones-desplazamientos de población.
- Surgimiento en el piedemonte amazónico de importantes economías de enclave ligadas a las actividades de exploración, explotación y transporte del crudo de petróleo.
- El paso desde la constitución de 1991 de todos los "territorios nacionales", intendencias y comisarías, a departamentos; con el mismo nivel jerárquico que los departamentos del centro del país. Nuevas responsabilidades y sin capacidades suficientes.
- El reconocimiento de la autonomía de los municipios en el manejo político, presupuestal y financiero. Nuevas responsabilidades, nuevos compromisos y mucho dinero que antes no estaban.
- El pago de las regalías, como reconocimiento a la explotación de un recurso natural en su jurisdicción, a muchos de esos nuevos departamentos y a los recientemente autónomos y adinerados municipios. Más dinero a las arcas municipales que en muchas ocasiones no fue bien invertido.
- La experiencia de la zona de distensión entre el Caquetá y el Meta durante el gobierno de Andrés Pastrana; y su posterior extinción a la víspera de la culminación de su mandato. Ahora la que fuera zona de distensión es objeto de

cruentos enfrentamientos ejército y guerrilla, con miras a la recuperación del control por parte del Estado.

El reflejo de departamentos del interior del país

Bajo este encabezado se pretende plantear la siguiente tesis, el desarrollo del sistema urbano piedemontano ha seguido una dinámica impuesta por las necesidades y niveles de desarrollo de los departamentos vecinos de la cordillera. Así, cada departamento del piedemonte reflejaría, en su desarrollo económico y la organización de sus actividades, las prioridades del departamento "matriz".

Efectivamente, a pesar de la imagen que ha tenido la región de espacio mítico, de leyenda, de refugio, de evasión y de guerra, estos territorios estuvieron en la mira de los poderes regionales del interior, como objeto de expansión territorial, pero también de reserva de recursos. Putumayo era controlado desde Pasto y Popayán, Caquetá era disputado por Cauca y Tolima, Meta por Bogotá, y Casanare por Boyacá (Ariza, E. et Al, 1998). Así lo demuestra la incertidumbre administrativa durante la convulsionada e inestable República de finales del XIX y comienzos del XX. Entre 1900 y 1928 hubo más de 10 cambios y ajustes en la división político administrativa de Colombia.

Entre 1953 y 1957 Putumayo constituía un solo departamento con Nariño y cuando era intendencia o comisaría dependiente del nivel central, realmente era controlado y administrado por el poder político y económico regional. Lo mismo ocurría con las otras intendencias o comisarías, eran controladas desde Popayán, Neiva o altiplano cundiboyacense. La Bota Caucana es vestigio del interés de Popayán de acceder al territorio amazónico. En 1906 el Cauca se adentraba estrechamente con la Bota, entre Huila y Putumayo, y poseía todo el actual amazonas colombiano. Aunque en 1904 la Bota fue parte de la sesión hecha al departamento del Tolima (Ariza E. et Al, 1998:141).

"El gobierno central asumió el control directo de estas entidades, pero los departamentos de los cuales habían sido segregados continuaban ejerciendo cierta influencia a través de sus ordenanzas de policía y de ramo fiscal.los departamentos vuelven a asumir el control de las entidades intendenciales. Cauca y Nariño se reparten el Alto Caquetá y Putumayo...

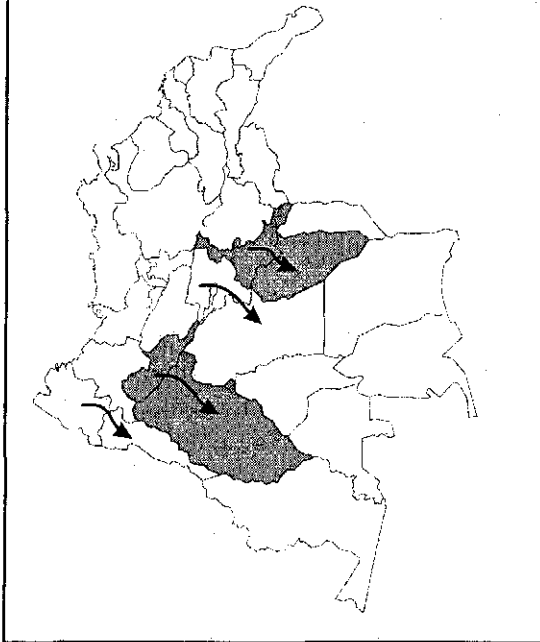
Las características geográficas de la Amazonía explican la imposibilidad de aplicar en ella la reforma de Rafael Reyes, región donde terminó implantando lo contrario de lo que postulaba. En lugar de la autonomía de las pequeñas secciones, lo que hizo fue subordinar la vasta región a los recién creados departamentos de Popayán y Pasto. Decreto 995 de 1908." (Ariza, E. et Al. 1998: 133)

El mapa actual de Colombia es el resultado final de esas tensiones entre poder central y poderes regionales. Cada uno de los departamentos de Nariño, Huila, Cundinamarca y Boyacá, tiene su homólogo en el piedemonte amazónico o llanero: Putumayo, Caquetá, Meta y Casanare. Esta particular manifestación es evidencia de la condición de territorios tardía y centrífugamente incorporados a la vida nacional y regional. (figura 2).

La esquiva transversalidad del sistema urbano piedemontano oriental

Al tiempo que cada departamento piedemontano obedece a intencionalidades y avances de otro del interior, existen otros factores pertenecientes principalmente a la disposición del medio físico, que se suman para cuestionar la idea de un único sistema urbano en el piedemonte y que explican hoy los problemas de conexión interdepartamental.

FIGURA 2. REFLEJO DEL INTERIOR DEL PAÍS



Primero, la serranía de la Macarena parte en dos el sistema urbano piedemontano: el llanero y el amazónico, por sus características de difícil accesibilidad. Está cubierta, como toda la vertiente oriental de la cordillera oriental, de un bosque con régimen muy húmedo. Fue un espacio objeto de ocupación, durante las guerras civiles de mediados del siglo XX, por desplazados campo-campo provenientes de los departamentos de Huila, Tolima y Cundinamarca. Esa gran serranía con alturas cercanas a los 2600 metros se interpone como un gran obstáculo a los propósitos de interconexión y desarrollo económico. Sin embargo, no hay que desconocer que a escala local allí existen lógicas propias de organización espacial, entre otras características, con medios y modos de transporte como campero, caballo, mula, bote, etc., con distancias-tiempo de desplazamientos significativamente mayores y medidos no en horas, sino en días o semanas.

Entre la cordillera Oriental y la Serranía de la Macarena está el área de los interfluvios Lozada - Guayabero, en el suroccidente del departamento del Meta. Este es un espacio poco urbanizado y que ha tenido mucha relación con el conflicto armado de Colombia en los últimos tiempos. Este espacio experimentó los afanes del proceso de paz del gobierno de Pastrana. Es necesario mencionar al centro poblado de San Vicente del Caguán, como el localizado más al norte del sistema de centros urbanos del piedemonte caqueteño y como el más importante cerca al área Lozada - Guayabero y que experimenta un importante crecimiento urbano, desplazando inclusive en muchos aspectos a Florencia, la capital departamental de Caquetá.

El subsistema urbano caqueteño podría ser caracterizado como bicéfalo, en el sur Florencia como núcleo primado y al norte San Vicente. San Vicente del Caguán, de otro lado, mantiene una alta autonomía con respecto a Florencia, principalmente por su comunicación directa y más rápida con Neiva, y el centro del país, a través de Balsillas, situación que incluso le permitió plantear la conformación de una nueva unidad administrativa departamental.

El segundo factor físico es la baja Bota Caucana, la cual aparece como un tapón a la comunicación entre Putumayo y Caquetá; y entre éstos con el Cauca y el Huila. Este territorio es ocupado principalmente por población indígena Inga y colonos andinos. La Bota enmarca un hecho político administrativo: fue jurisdicción del departamento del Cauca hasta inicios del siglo XX, antes de la reforma administrativa de Rafael Reyes, fruto del deseo caucano de poseer tierras en la amazonía; pero, converge en ésta también un hecho físico, es allí donde nace la cordillera Oriental Colombiana. Es la bota un espacio problema y un gran obstáculo para las comunicaciones y para la economía nacional; sin embargo, podría alguna vez constituirse en elemento estratégico para las comunicaciones entre el alto Putumayo, el alto Caquetá y el alto Magdalena.

El tercer factor es la disposición de la cordillera Andina (en el Putumayo nudo de los Pastos, en Cauca macizo Colombiano y en Caquetá cordillera Oriental) en dirección SW-NE. Esta orientación perpendicular a los vientos alisios, cuando son predominantes del SE, hacen de toda la vertiente oriental de la cordillera Oriental la segunda región más lluviosa del país, después de la cuenca del Pacífico. Igualmente, el sistema de drenaje que nace en toda la vertiente oriental Andina y que alimenta los cauces del Amazonas y del Orinoco se disponen también de manera perpendicular a la cordillera configurando una red de drenaje casi paralela con ejes mayores a la altura del piedemonte: San Miguel, Caquetá, Ortegaza, Caguán, Guayabero, en la vertiente que da al Amazonas y Ariari, Guatiquía, Upía, Cusiana, Cravo Sur, Pauto y Casanare, en la vertiente que da al llano. Esta disposición paralela de la red de drenaje, con caudales muy grandes y cauces muy anchos y dinámicos⁶, ha sido un obstáculo para el desarrollo de los intercambios entre centros urbanos del piedemontano. Hoy, la construcción y mantenimiento de la limitada infraestructura vial se hace difícil por los costos elevados en la construcción de puentes, que comuniquen centros urbanos emplazados siguiendo la línea del piedemonte. Para dimensionar la importancia de esta limitante basta con recordar el origen de muchos asentamientos en el Meta y Casanare, que nacieron como centros de reposo al tránsito de ganado debido al obstáculo, muchas veces insalvable en invierno, que significaban la presencia de los ríos. (Ver Rausch, J. 1999).

Las especificidades de cada subsistema urbano piedemontano

Como resultado del anterior análisis podría argumentarse que no existe un sistema urbano piedemontano y al contrario, lo que se evidencia son sistemas endógenamente consolidados, pero desconectados entre sí. La excepción son los subsistemas de Casanare y Meta que, jalonados por la actividad petrolera, se conectaron recientemente a través de la marginal de la selva con la habilitación

del puente sobre el río Upía ante sde finalizar el siglo XX. En los demás casos la comunicación directa por tierra o agua es difícil y requiere, en la mayoría de los casos, transbordos y grandes inversiones en tiempo y dinero para lograrlo; incluso casi siempre resulta más eficiente conectarse a través de la red de los centros regionales como Neiva y Bogotá. No hay opción de comunicación directa de alto volumen Mocoa-Florencia, ni Florencia-Villavicencio.

Se diferencian en el piedemonte amazónico dos subsistemas urbanos que coinciden con la división administrativa departamental⁷. Primero, en la parte central, un espacio organizado a partir de la ciudad de Florencia, capital del departamento de Caquetá y que se localiza en el centro de una red vial paralela al piedemonte, uniendo los centros urbanos de San Vicente del Caguán, Puerto Rico, El Doncello, El Paujil, Montañita, Florencia, Morelia, Belén de los Andaquíes, San José de Fragua y Curillo. Es un espacio fuertemente conectado con el alto Magdalena a través de la vía por Altamira, habilitada con un nuevo trazado y buenas especificaciones en el 2003. Presenta un desarrollo lineal, restringido al piedemonte, en sentido noreste - suroeste. Esta subregión se ha configurado a partir de pasadas bonanzas y parece estar ahora a la espera de otra alternativa de desarrollo, no necesariamente sustentada en la ilegalidad.

El segundo subsistema urbano se configura a partir de los centros urbanos de Puerto Asís y "Mocoa" (capital del departamento de Putumayo). Es un espacio estratégico para la economía nacional a raíz de importantes exploraciones y explotaciones petroleras, que se acompañan, como parece ser la regla general, del cultivo y procesamiento de la coca. Este espacio, por su posición fronteriza, presenta principalmente un desarrollo espacial en sentido oeste-este, comandado históricamente desde el departamento de Nariño; reforzado recientemente con la orientación del sistema de transporte de crudo de petróleo hacia el Pacífico colombiano.

2. EL SISTEMA URBANO PIEMONTANO Y LA RED NACIONAL DE CIUDADES

Como cualquier sistema urbano, el conjunto de asentamientos del piedemonte amazónico mantiene una interacción dependiente con el sistema de ciudades jerárquicamente superior, en este caso el sistema urbano nacional a través de los sistemas urbanos regionales y la metrópoli nacional. En este apartado se pretende caracterizar dichas interrelaciones.

2.1. La dependencia financiera

Trabajos previos, básicamente Gutiérrez (1999), caracterizaba para el Caquetá las relaciones interregionales identificando tres niveles: el de Bogotá como Metrópoli Nacional y a la vez regional, el nivel de Florencia como Centro Subregional de segundo orden, un tercer nivel integrado por las cuatro cabeceras municipales más grandes del Caquetá (Belén, Doncello, Puerto Rico y San Vicente), definidos como Centros de Relevó, y el resto de cabeceras que conforman el cuarto nivel denominadas Centros Locales.

En este documento la articulación del sistema como un todo (Florencia, Mocoa y sus satélites) a los sistemas urbanos regionales se entienda a partir de la idea de "reflejo", expuesta previamente, y que parcialmente se contradice con el informe citado puesto que las relaciones interurbanas se conciben allí de manera directa entre el sistema urbano piemontano y Bogotá; mientras que en el otro sentido es fundamental la mediación que cumplen los núcleos regionales como Cali, Pasto, Popayán y Neiva, en la articulación de los asentamientos del piedemonte con el resto del país.

En la revisión inicial de los vínculos, es claro que el mayor nivel de interrelación se da con Bogotá. Respecto a ella el sistema de ciudades del piedemonte amazónico mantiene unas relaciones de dependencia, esencialmente política y económica en función a la administración del Estado. Bogotá interviene activamente en la región a través de las

transferencias de recursos fiscales⁸; los aportes nacionales corresponden al 41% de los ingresos totales, el 46% de los ingresos corrientes y el 54% de los ingresos no tributarios del departamento del Caquetá.

Para el Putumayo estos aportes son del 1.8%, 2.5% y 3.7% respectivamente; esta aparente posición del departamento como autosuficiente en recursos se debe a que el 68% de los ingresos corrientes (que son el 70% de los ingresos totales), son de origen no tributario y en un 93% corresponden a transferencias de capital que constituyen aportes de la nación (44% de los ingresos totales), es decir el Putumayo también tiene una marcada dependencia fiscal.

Esta situación de dependencia se hace más explícita si se tiene en cuenta el peso que tiene el endeudamiento de los municipios. Inicialmente un alto endeudamiento podría interpretarse como una transferencia de recursos desde el centro a la periferia en la forma de capitalización regional mediante préstamos de los bancos, que en su totalidad son externos a la región. Sin embargo, cuando se observa como se responde a las obligaciones de este endeudamiento se plantearía una situación de descapitalización de la región mediante las amortizaciones y el pago de intereses. Los datos muestran, por ejemplo, que al Caquetá ingresaron, en 1997, 6.155 millones de pesos como endeudamiento⁹ pero fueron transferidos 4.147 millones, es decir un 67% como amortizaciones e intereses. Dicha situación se comportó de manera similar los últimos años, paralelo a un crecimiento sustantivo del endeudamiento público que, en los departamentos de Caquetá y Putumayo, pasó de 24 millones de pesos en 1990 a 8.249 millones en 1995 y 26.387 en 1998.

En la misma línea de caracterización de la dependencia por endeudamiento viene un segundo cuestionamiento por el papel del ahorro interno regional y su participación en la financiación del crédito local. En ese sentido, los datos de captación

por el sistema financiero solo registran un total de \$61.776.919 (Caquetá) más \$19.990.395 (Putumayo)¹⁰ contra \$70.918.159 de colocaciones (Caquetá; Putumayo sin datos); es decir los recursos colocados por el público son insuficientes para la demanda de crédito en la región. Cabe anotar, además, que el sistema financiero regional (principalmente los bancos), tienen su sede central en Bogotá (es decir sus propietarios son extraregionales), y su misma distribución espacial muestra una fuerte concentración en Florencia (12 de las 26 oficinas departamentales, de las cuales 12 corresponden a la Caja Agraria) y Mocoa (4 sucursales), capitales departamentales que simplemente cumplen la función de nexo entre el centro y la periferia. Dos entidades con presencia importante de capitales no bogotanos (más bien provinciales), y que tenían presencia en la región, *coopdesarrollo* y *cofiandina*, fueron duramente golpeadas por la crisis financiera de 1998 convirtiéndose la primera en *Megabanco* (fusionando varias cooperativas principalmente de Bogotá) y la segunda desapareció. Hoy *Megabanco* mantiene sucursales en Florencia, Doncello y Puerto Rico.

La anterior descripción del sistema financiero regional muestra un bajo desarrollo del mismo y una marcada concentración de los servicios bancarios, además con un dominio notorio de la banca privada (al menos en el número de entidades), que captan no solo los capitales regionales, sino que también rentabilizan los flujos de capital extraregionales (en su mayoría estatales).

En síntesis se evidencia una importante dependencia regional con respecto a Bogotá, explicada en los estrechos vínculos derivados del sector financiero y servicios del gobierno. La relación jerárquica continua con las capitales de Neiva, Cali e Ibagué (figura 3) y el centro de relevo de Pitalito, esta se explica esencialmente por vínculos de intercambio económico. El mapa citado, sin embargo, muestra también la importancia de las relaciones parentales dado que el

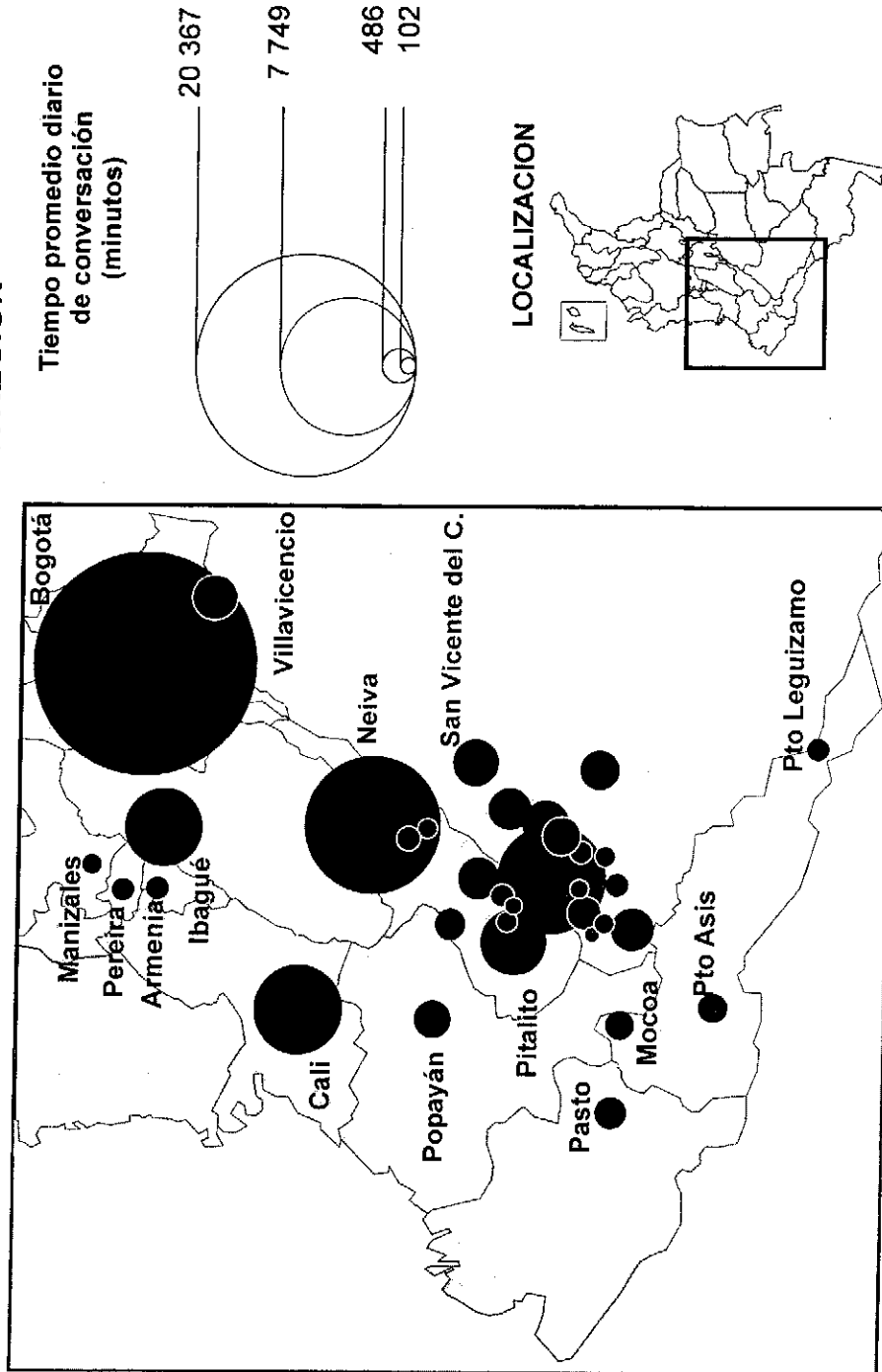
proceso de ocupación amazónica tuvo como una de sus principales fuentes de población el Tolima Grande (de allí la centralidad de Ibagué y Neiva), y el valle del río Cauca (departamentos del Valle y Cauca).

2.2. Los flujos de intercambio

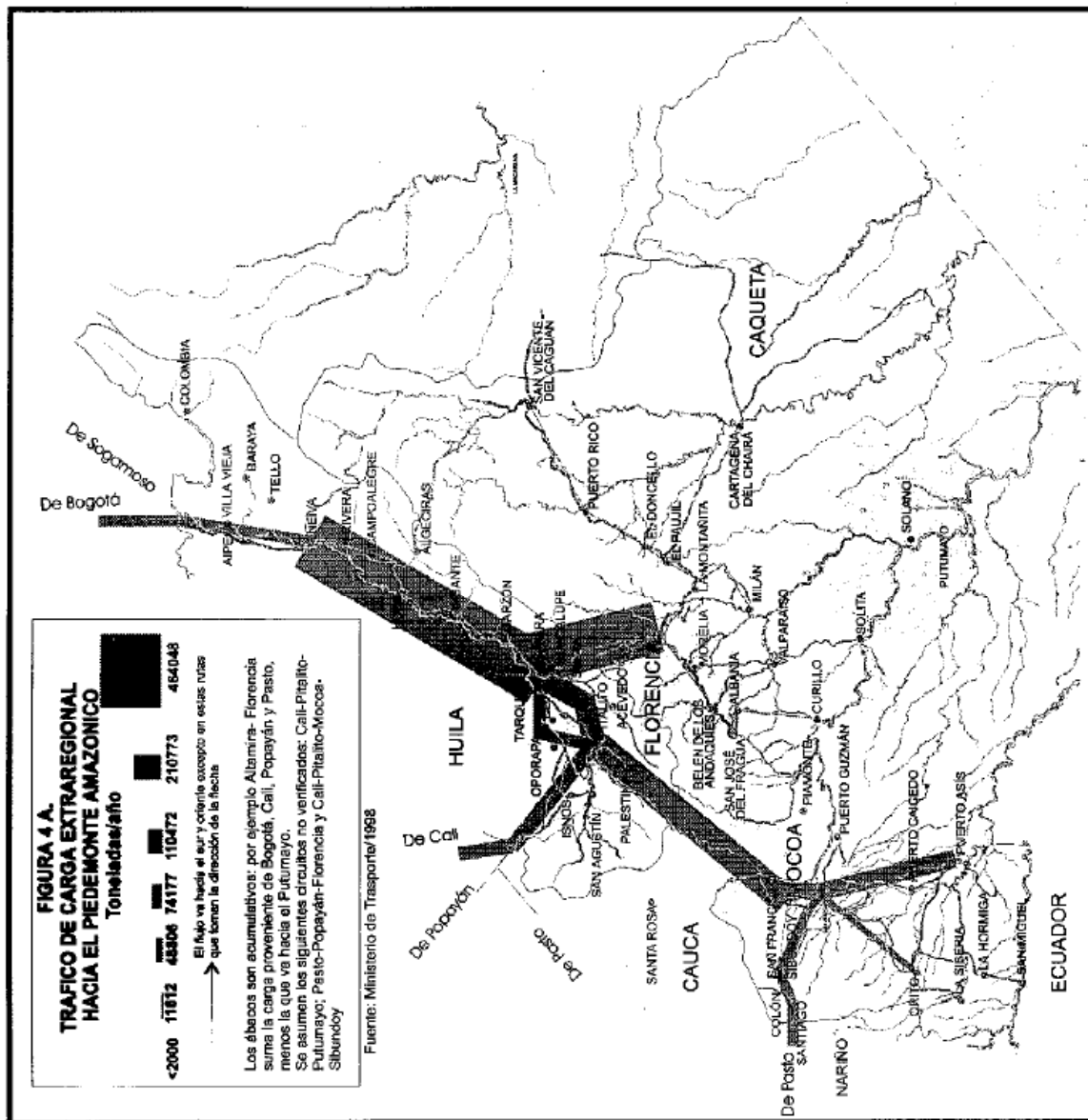
Otra manera de ilustrar el carácter dependiente y polarizado¹¹ del sistema urbano piemontano se refiere a la dirección dominante de los flujos de intercambio. El flujo extraregional está dominado por productos derivados de la actividad primaria (con un valor agregado inferior a los otros dos sectores), principalmente ganado y madera (sin considerar actividades no lícitas). En el caso de la madera, que por un período de más de 10 años fue uno de los renglones más dinámicos, se presenta un descenso notorio en su participación: agotadas las áreas del piedemonte, los recursos maderables son ahora extraídos del sur y nororiente del Caquetá (actuales fronteras de colonización) y del Putumayo (bordes del río Caquetá) (SINCHI 1998) con un descenso del total máximo en 1995 de 70285,6 m³ a 42031,6 m³ en 1997 (un 41% menos).

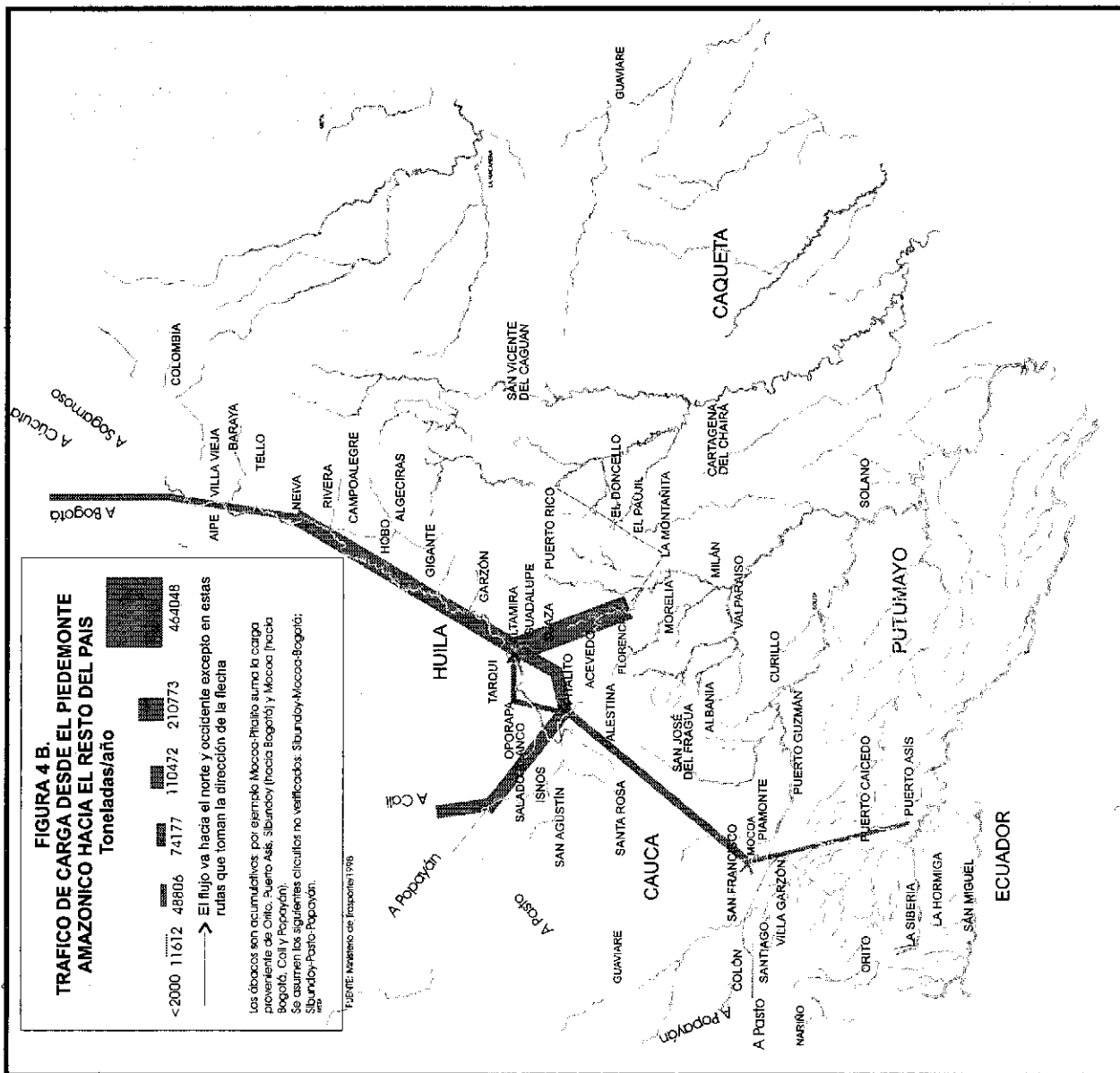
El examen de los mapas de las figuras 4A y 4B de flujos terrestres dimensiona, a pesar del análisis anterior, el papel real de Bogotá en la estructuración de las relaciones interregionales. Efectivamente la cartografía muestra que el piedemonte se organiza más en función a las áreas inmediatas del Valle del Magdalena y Nariño que respecto a las metrópolis regionales y nacional, asentamientos con los que los intercambios son débiles. En el caso de Bogotá por ejemplo solamente significa el 13% de las mercancías hacia la región, frente a un 53.8% desde Neiva y 15.9% desde Cali. La composición de los intercambios muestra a la región como importadora de manufacturas (63%), con una participación importante de productos agrícolas (15%).

FIGURA 3. TIEMPO DE CONVERSACIÓN TELEFÓNICA DESDE FLORENCIA AL RESTO DE LA REGIÓN



Fuente de la información: Telecom Florencia.





La figura 4B de “exportaciones” regionales por tierra, señala inicialmente el déficit comercial de la región, un desbalance al que se agrega el hecho de que se intercambian productos agropecuarios, de menor valor agregado, por manufacturas, de mayor valor agregado y mayor demanda de mano de obra.

El mapa también permite identificar como principal mercado para la región a la ciudad de Cali, centro principal del suroccidente colombiano, que tiene una significación importante para el piedemonte amazónico, y principalmente para el Caquetá, como consumidor de los principales flujos de madera y ganado. Los flujos de Cali hacia la región son los primeros en volumen significando el 42.1% de los que las manufacturas hacen un 84,4%. A Cali va el 15.9% de las “exportaciones” totales de la región, en su mayoría ganado o asociados (productos pecuarios) que suman el 91.4% de productos piemontanos llegados a la ciudad.

Después de Bogotá y Cali, conviene examinar con más detalles la posición de Neiva, catalogada en la clasificación del IGAC (1987), como Centro regional de primer orden y que mediatiza las relaciones con Bogotá de Mocoa y Florencia (y con ellas sus ciudades satélites). Los mapas de flujos de transporte terrestre y aéreo (figuras 4) ilustran la importancia de Neiva en la economía y organización regional que mantiene vínculos estrechos con Florencia y San Vicente del Caguán y que enlaza gran parte de los intercambios de la región amazónica con Bogotá, (incluso los flujos aéreos son Florencia - Neiva - Bogotá y viceversa, figura 5). Posición similar mantiene Neiva respecto a Mocoa y sus asentamientos satélites, donde Pitalito se convierte en un nodo de conexión con la capital del Huila. De todas maneras el sistema de asentamientos putumayense mantiene un equilibrio con la otra capital regional, Pasto, que con Popayán intermedian en las relaciones económicas con la ciudad de Cali: Aquí conviene hacer una anotación y es que Popayán tiene un papel poco significativo en los intercambios económicos con el piedemonte amazónico pero si tiene una relativa importancia en

la oferta de servicios, principalmente de salud y educación superior, mírese por ejemplo el desbalance que muestra el número de matriculados en educación superior en el cuadro 1:

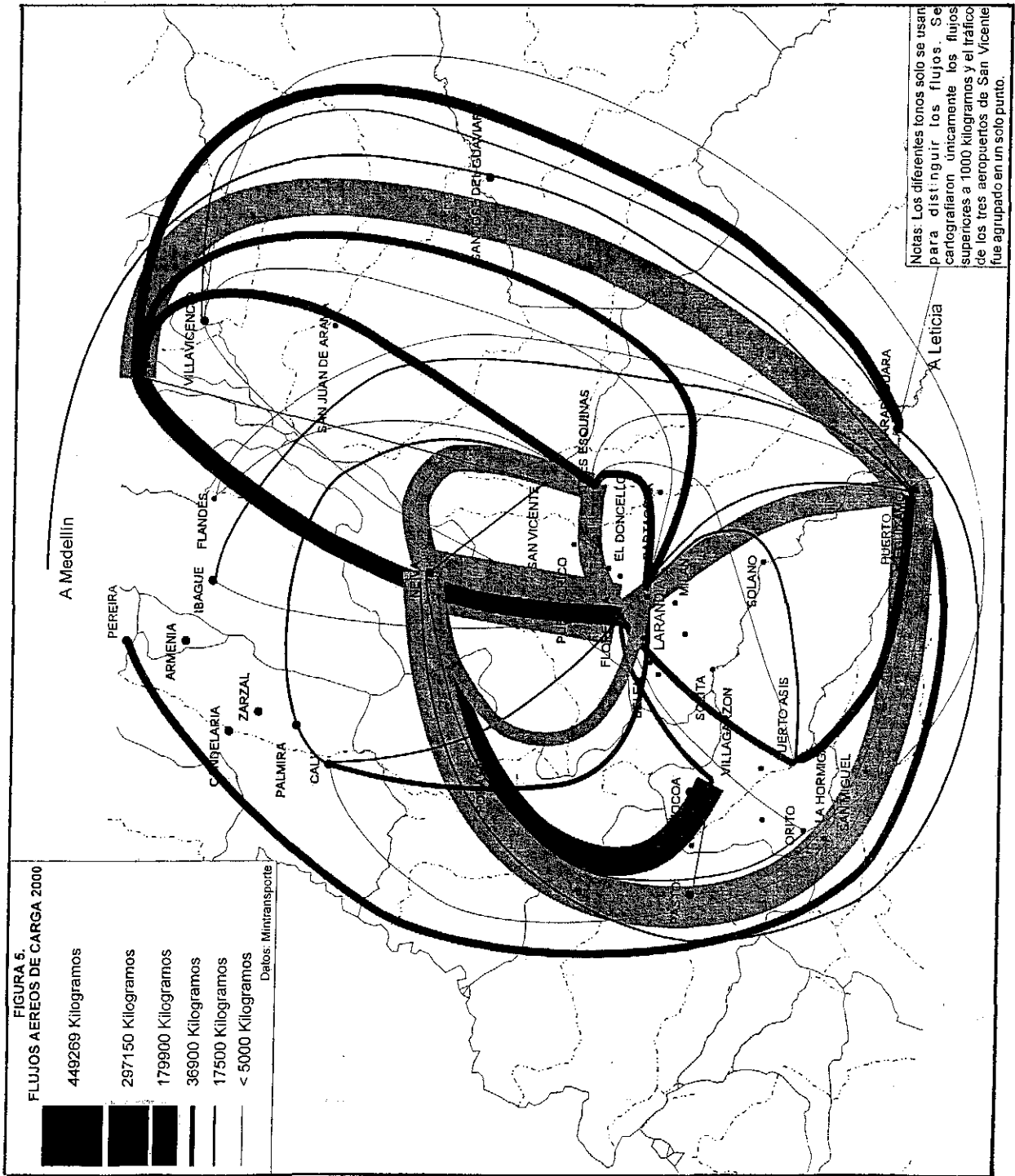
**CUADRO 1. TOTAL ALUMNOS
MATRICULADOS. AÑO 1999
EDUCACIÓN SUPERIOR
ALGUNOS DEPARTAMENTOS**

DEPARTAMENTO	ALUMNOS
Amazonas	21
Putumayo	273
Nariño	11.450
Huila	8.217
Caquetá	1.794
Cauca	11.154

Fuente: ICFES, 1999. La educación superior en la década 1990-1999. www.icfes.gov.co

El mapa de flujos aéreos (figura 5) ofrece una perspectiva ligeramente diferente; allí se muestra un dominio de Bogotá en las relaciones de intercambio y alrededor de tres nodos regionales: Tres Esquinas, Florencia y Puerto Leguízamo; nodos secundarios corresponderían a Villagarzón (que posee el aeropuerto “de” Mocoa) y Puerto Asís. Los flujos aéreos ponen de presente la importancia de las actividades ilícitas y de combate a ellas por el gobierno nacional, al colocar como centros de convergencia las bases militares de Tres Esquinas y Larandia, con un alto flujo de carga representado en pertrechos militares, (el mismo patrón se presenta con los flujos de pasajeros, no cartografiados aquí).

También es interesante la posición de Puerto Leguízamo que se resalta al ser un asentamiento de frontera que vincula el área intersticial del piedemonte versus Leticia con el resto del país; o en otros términos, “organiza” el espacio que queda por fuera de la influencia directa tanto de Mocoa como de Leticia.



Por último este mapa refuerza la idea de dependencia regional respecto a Bogotá, registra la debilidad de Cali frente al piedemonte y pone de presente el papel de Neiva como asentamiento de relevo, pero también como una ciudad que tiene en su dinámica económica al piedemonte caqueteño como un área de influencia directa e incluso el piedemonte del Putumayo y Puerto Leguizamo.

Un último indicador de las relaciones interregionales es el tráfico de comunicaciones telefónicas. Dos ideas básicas pueden establecerse: uno el comportamiento desde los sitios de origen y destino que ilustra las relaciones jerárquicas de

dependencia interregional y dos las temporalidades en el tráfico, que ilustran relaciones más familiares que comerciales.

En desarrollo de la primera idea observemos el cuadro 2. Para el caso de Florencia el 50% de los intercambios telefónicos son con Bogotá y Neiva; el resto es con el resto de cabeceras del Caquetá y Huila. Otras ciudades que evidencian una interacción menor son Cali, Ibagué y Medellín. En los otros asentamientos la tendencia se mantiene, aunque Florencia entra a ocupar un lugar principal en la jerarquía.

CUADRO 2. PORCENTAJE DE TIEMPO PROMEDIO DIARIO DE CONVERSACIÓN TELEFÓNICA EN MINUTOS DESDE MUNICIPIOS DEL CAQUETA CON DESTINO EL RESTO DEL PAÍS.

ORIGEN FLORENCIA		ORIGEN EL DONCELLO		ORIGEN MONTANITA		ORIGEN MORELIA	
DESTINOS	%	DESTINO	%	DESTINO	%	DESTINO	%
Bogotá	36	Florencia	34	Florencia	43	Florencia	49
Neiva	14	Bogotá	20	Bogotá	22	Bogotá	18
Caquetá	9	Neiva	8	Caquetá	10	Huila	8
Florencia	8	Huila	7	Neiva	8	Caquetá	7
Huila	8	Cali	7	Cali	5	Neiva	6
Cali	6	Caquetá	7	Huila	5	Cali	4
Ibagué	4	Ibagué	5	Ibagué	2	Popayán	2
Medellín	3	Medellín	3	Medellín	1	Medellín	1
Otros	13	Otros	10	Otros	3	Otros	5
Total	100	Total	100	Total	100	Total	100

ORIGEN PUERTO RICO		ORIGEN SAN JOSE DE FRAGUA		ORIGEN BELEN DE LOS ANDAQUIES		ORIGEN SAN VICENTE DEL CAGUAN	
DESTINO	%	DESTINO	%	DESTINO	%	DESTINO	%
Florencia	27	Florencia	35	Florencia	41	Bogotá	24
Bogotá	22	Bogotá	22	Bogotá	23	Florencia	20
Neiva	12	Huila	15	Huila	8	Neiva	19
Huila	10	Neiva	9	Neiva	7	Caquetá	10
Cali	7	Cali	4	Caquetá	6	Huila	8
Caquetá	6	Ibagué	3	Cali	5	Cali	5
Ibagué	4	Popayán	2	Ibagué	2	Ibagué	4
Medellín	3	Medellín	1	Manizales	2	Medellín	2
Otros	10	Otros	9	Otros	6	Otros	8
Total	100	Total	100	Total	100	Total	100

Fuente de datos: Promedios de los valores reportados por TELECOM Florencia las semanas del 12-20 de mayo, 14-30 de abril de 1998 y 19-31 de diciembre de 1999.

Con base en los datos absolutos originales se observó que Florencia genera el 75% de los minutos de conversación telefónica del departamento, seguido por San Vicente del C. (9.4%), El Doncello (5.9%) y Puerto Rico (5.4%). Los demás municipios tienen participaciones marginales situación que refuerza la jerarquía de los centros urbanos del departamento.

Es pertinente anotar que los departamentos contiguos de Meta y Putumayo, al igual que sus ciudades principales, muestran escasas interrelaciones, ratificando la idea planteada en el primer capítulo de que los subsistemas urbanos del piedemonte mantienen una gran autonomía, reforzada por las barreras topográficas y fluviales, que obstaculizan el flujo a lo largo del piedemonte.¹²

En la discusión de las relaciones interregionales conviene revisar, por último, los vínculos con el resto de la cuenca amazónica. Si bien en la administración pública Florencia es el núcleo

organizador de la amazonía¹³, ello es difícil de evidenciar en las relaciones de intercambio pues desde Florencia la mayor parte de la amazonía oriental es inaccesible, o al menos en términos razonables de tiempo. En nuestra argumentación Florencia y Mocoa corresponden más a núcleos de articulación del piedemonte con la región andina, que a los nodos polarizadores de la región amazónica.

De otro lado, las relaciones existentes con la cuenca se dan especialmente a través del tráfico fluvial que si bien es muy pequeño, comparado con el tráfico terrestre, tiene una especial significación porque constituye el principal medio de interacción entre el piedemonte densamente poblado y el resto de la amazonía, con una población dispersa en pequeños asentamientos a lo largo de los ejes fluviales donde las grandes distancias implican altos costos para el suministro de mercancías.

CUADRO 3. MOVIMIENTO DE CARGA Y PASAJEROS POR LOS PRINCIPALES PUERTOS DE LA CUENCA AMAZONICA, 1999.

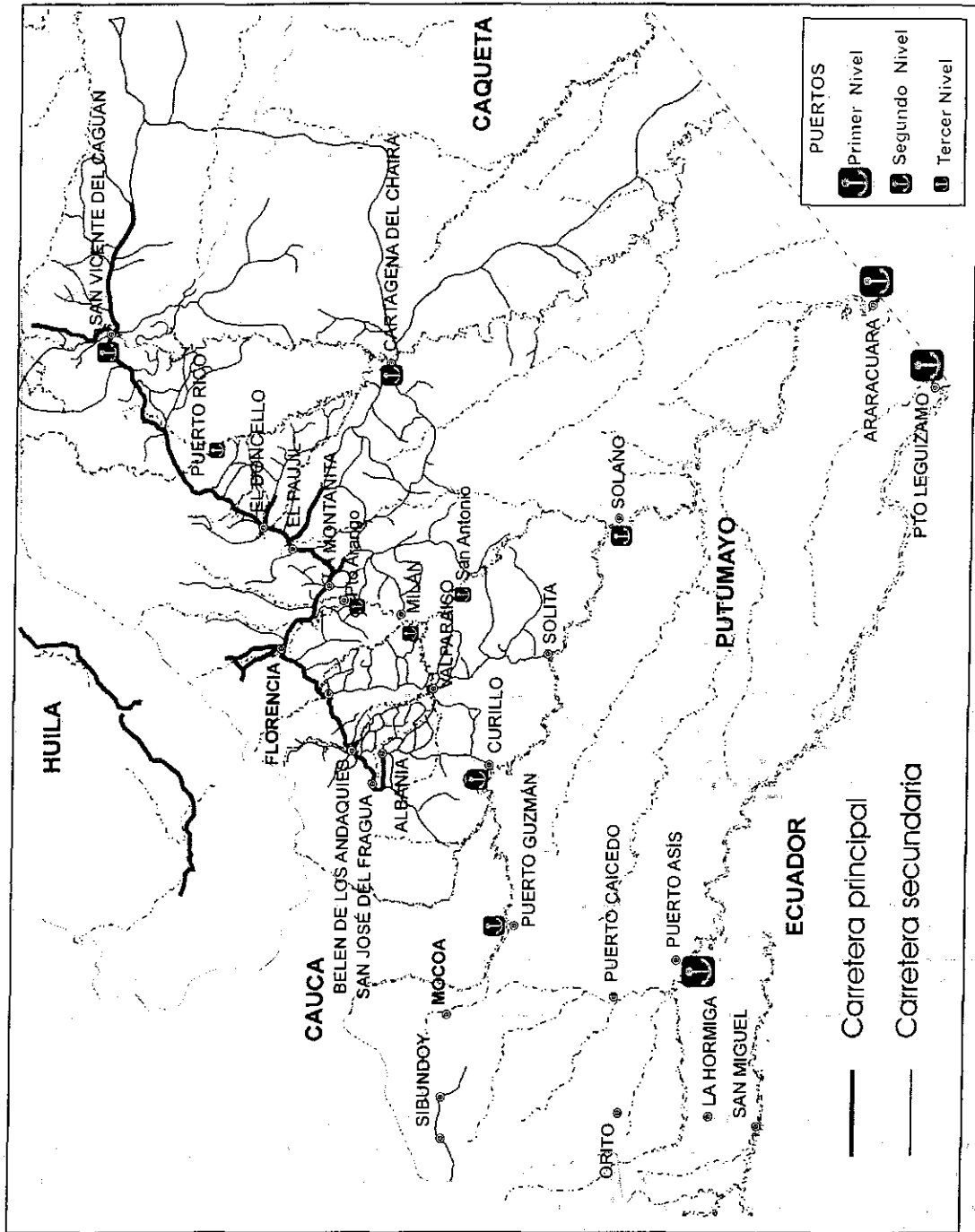
PUERTO	PUERTO ASIS		LETICIA		LEGUIZAMO		SOLANO		CURRILLO		CUENCA AMAZÓNICA		
	Entra	Sale	Entra	Sale	Entra	Sale	Entra	Sale	Entra	Sale	Entra	Sale	Total
Pasajeros	12536	12476	7312	8485	5025	4801	37291	37435	9297	10049	71461	73246	144707
Ganado	350	0	45	0	0	194	0	0	0	0	395	194	589
Carga general	3501	5615	16960	3946	4066	1355	2312	1872	27	0	26866	12788	39654
Hidrocarburos	31	2834	21731	4026	1142	67	844	1067	0	19	23748	8013	31761

FUENTE: División cuenca fluvial del amazonas. No se reportaron datos de Cartagena del Chairá.

La estructura de este tráfico se organiza alrededor de 6 puertos (figura 6): Solano que a 144 kilómetros de Florencia, sirve el oriente del departamento del Caquetá y comunica esta región con Florencia a través de Puerto Arango, pequeño muelle a 20 kilómetros de Florencia y que mantiene un tráfico

importante de pasajeros y mercancías, movidas hasta allí por carretera. Los destinos incluyen los asentamientos a lo largo del río Caquetá hasta Solano (San Antonio de Getuchá, Remolino, El Diamante, Raicero), pero también aguas abajo hasta Aracuara.

FIGURA 6. PUERTOS FLUVIALES



El segundo puerto para el Caquetá es Curillo, en el medio Caquetá y que tiene una posición estratégica pues permite el intercambio entre Caquetá y Putumayo por Puerto Guzmán, en la única ruta para comunicar Florencia y Mocoa sin ascender la cordillera. El otro puerto es Cartagena del Chairá en la cuenca media del río Caguán que solamente registra para 1998, en los datos de la división fluvial del amazonas, 110.546 pasajeros movilizados y 3.288 Tn de carga.

Los puertos de más movimiento en la cuenca son Leticia y Puerto Asís; el primero por su posición de frontera con un área de influencia económicamente muy dinámica que corresponde al noroccidente del Brasil y nororiental del Perú. Desde la zona colombiana el área de influencia es poco dinámica y ello se refleja en el hecho de que la mayor parte del tráfico corresponde a pasajeros; la salida de productos agrícolas es muy baja y el déficit en el intercambio de carga general es de 4 a 1, incluso en el comercio de madera. En el caso de Puerto Asís los hidrocarburos ocupan un lugar primario en el tráfico fluvial de carga, debido a su función de redistribución de gasolina y derivados para la cuenca del bajo Putumayo; cuyo principal centro polarizador es Puerto Leguízamo, con un movimiento importante de pasajeros y bienes generales de consumo.

Movimiento de pasajeros y vehículos

A continuación se elabora un análisis detallado del tráfico de pasajeros en el Caquetá, con el propósito de ilustrar la dinámica de movilidad en la región. Un análisis similar sobre el Putumayo está pendiente. El esquema de la red de transporte descrito, se ve reflejado en los flujos de pasajeros que salen desde el Terminal de Transporte de Florencia con destino a cabeceras o sitios en el resto del departamento o fuera de éste (figura 7). Los destinos interiores que movilizan la mayor proporción de pasajeros son puertos sobre el río Caquetá, Orteguzza y Caguán.

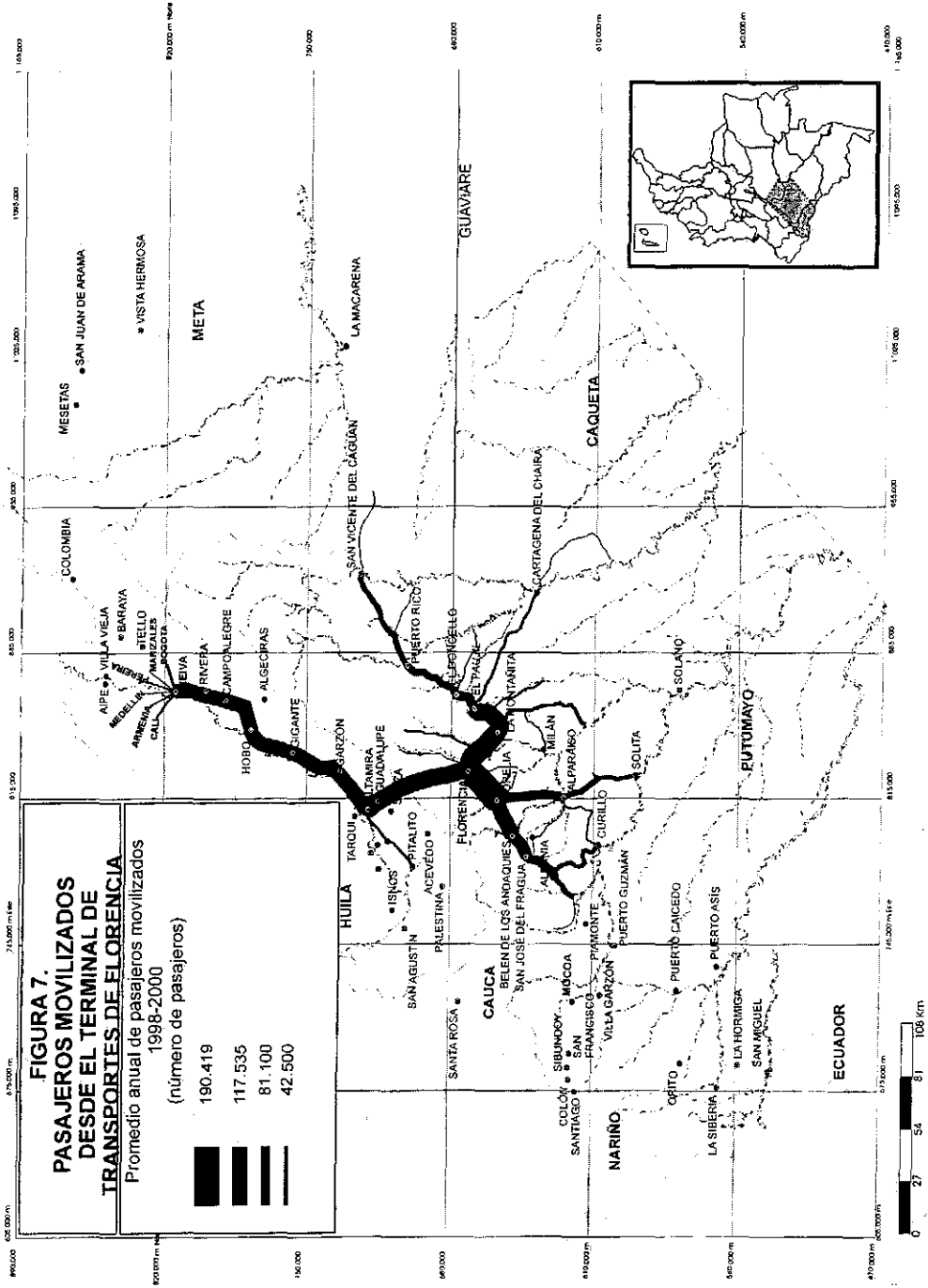
También se comparte parcialmente una forma del reloj de arena, aunque es posible además evidenciar la presencia de tres ejes o agrupaciones de destinos principales. En orden de importancia: nororiental, suroccidental y norte (cuadro 4).

CUADRO 4, PROMEDIO ANUAL DE PASAJEROS MOVILIZADOS DESDE EL TERMINAL DE FLORENCIA CON DESTINO RESTO DEL DEPARTAMENTO Y RESTO DEL PAÍS.

EJE	Pasajeros movilizados en un año. Promedio 1998-2000	%
Nororiental	230.725	41,9
Suroccidental	194.538	35,3
Norte	126.034	22,9
TOTAL	551.297	100,0

Fuente: Terminal Transportes Florencia S.A.

La mayor importancia del eje nororiental se explica porque sus destinos principales son al mismo tiempo los centros urbanos con mayor tamaño poblacional: San Vicente del Caguán, El Doncello, El paujil y Puerto Rico. (figura 8). En términos de la red de comunicaciones se dio importancia a su radiación desde Florencia hacia una red de puertos fluviales dispuestos en dos arcos. Sin embargo, para la movilidad de pasajeros los destinos más importantes no son los puertos más importantes, sino como se acaba de mencionar, son los centros urbanos de mayor tamaño poblacional, que además están en el eje conector principal paralelo al piedemonte.



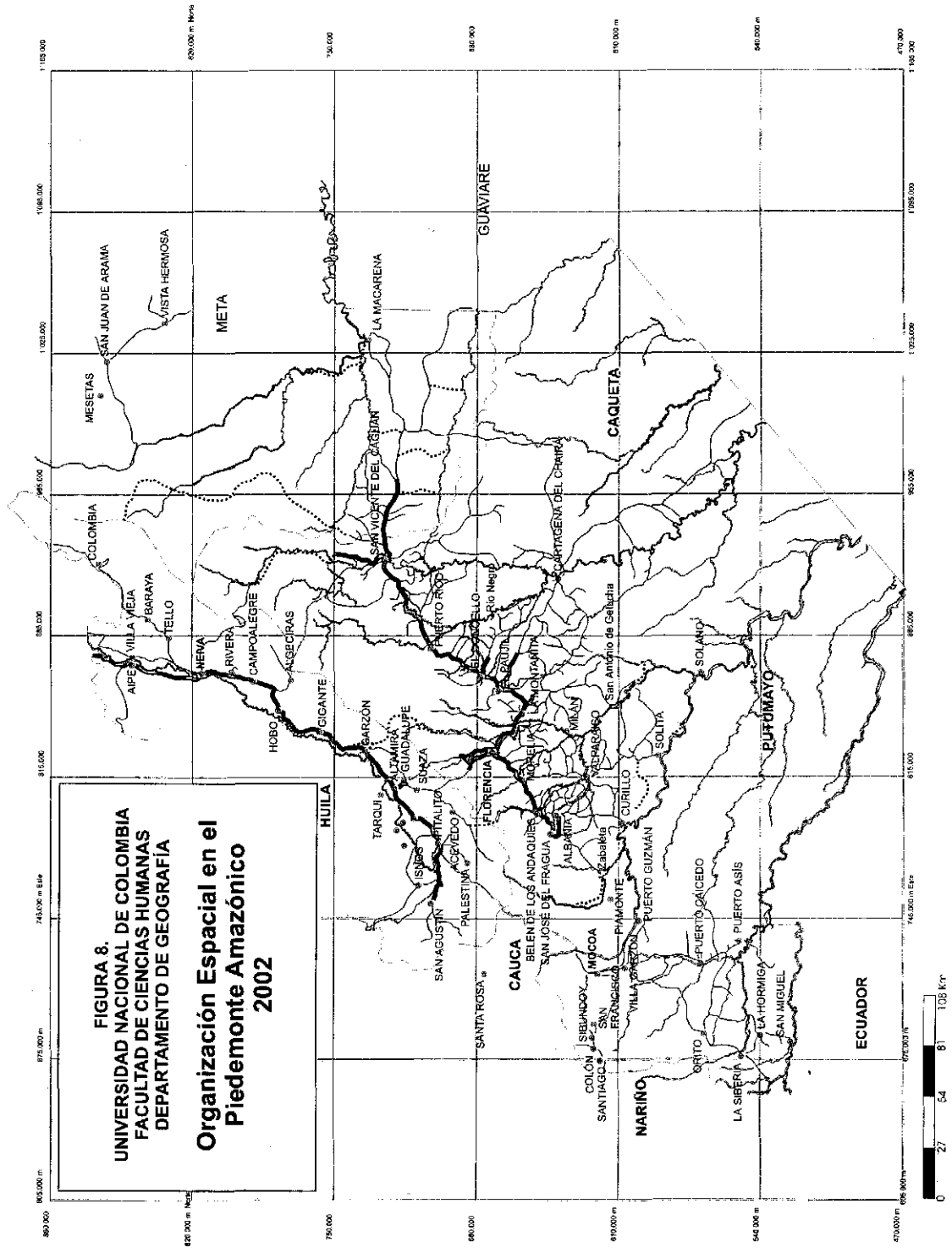


FIGURA 8.
UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
Organización Espacial en el
Piedemonte Amazónico
2002

CONCLUSIONES

Se muestra a continuación una descripción morfológica de aquellos componentes elementales que explican la movilidad regional en el piedemonte amazónico.

Primero: la conexión de Florencia¹⁴ con el interior andino del país y la conexión de ésta con el interior de la selva amazónica colombiana. Esa tendencia, morfológicamente semeja un reloj de arena, cuyo estrangulamiento está justamente en Florencia la capital departamental: todo lo que se mueve del interior del país en dirección de la llanura amazónica o viceversa debe pasar por Florencia (figura 8).

En el siglo XIX hubo diversos intentos de construcción de trochas y caminos para cruzar la cordillera Oriental entre el departamento de Caquetá y del Huila. Uno de esos caminos, el que de Guadalupe y Suaza conducía al Caraño (hoy ciudad de Florencia), termina por imponerse en el siglo XX. Los otros caminos son descritos por Franco (1997:?) la trocha que de Campoalegre y Algeciras conducía a las hoy cabeceras de Guacamayas y San Vicente del Caguán, el camino que de Gigante conducía a Puerto Rico, el que saliendo de Garzón se dirigía a Puerto Rico y Doncello, y la trocha que de Acevedo llegaba a Belén de los Andaquíes.

Morfológicamente, este reloj de arena guarda relación con los sitios de paso en piedemontes, descritos por Thomas y Flórez (1996: 113) "Estos, además de funcionar como sitios de paso entre los sistemas montañosos y las llanuras aluviales, se convierten en unidades transicionales. La mayoría de ciudades intermedias colombianas están ubicadas en esta situación: Villavicencio, Ibagué, Valledupar, Yopal, Armero, Mariquita, La florida, Florencia..."

En términos generales se está hablando de una característica fundamental de las ciudades de piedemonte: su condición de unidad transicional entre la montaña y el valle; Para nuestro caso entre la Montaña (interior del país) y la llanura amazónica.

Los puertos fluviales son puntos de convergencia entre dos unidades de naturaleza diferente, una terrestre y otra acuática (Thomas y Florez, 1996: 124). Estos autores hacen énfasis en el carácter de nodalidad y convergencia, que sería para nuestro caso atribuibles tanto a la ciudad de piedemonte como a la ciudad o centro puerto fluvial. Se suma a los términos convergencia, nodalidad, transicional, y relevo.

Este eje vial, de importancia ya mencionada, comunica los puntos de avanzada al oriente que fueron surgiendo en los siglos XIX y XX a lo largo del piedemonte. Estos puntos se comunicaban con el valle del Magdalena por camino o trocha. Finalmente, de esos caminos hay uno que resulta exitoso y se convierte en la carretera pavimentada de hoy: el camino por el Caraño. Los centros que se van colocando a lo largo del piedemonte, antes no comunicados entre sí, tienen la particularidad de si bien se comunican con el interior lleno o útil del país, son al mismo tiempo puertos fluviales; y si no lo son de relevancia, se apoyan para esta función en puertos cercanos, como hoy es Puerto Arango para Florencia.

Segundo: la disposición de un eje vial carretable paralelo a la cordillera Oriental, que hace las veces de conector principal; sigue el piedemonte amazónico en el sur del departamento del Caquetá, y al norte tiende a alejarse del mismo dirigiéndose al oriente, condicionado por la presencia de la serranía de la Macarena. Es una vía del orden nacional, parcialmente pavimentada, que atraviesa por las partes más amplias de los interfluvios. Es la única en el Caquetá, salvo una o dos excepciones, que dispone de la infraestructura de puentes necesaria para sobrepasar los cauces de los grandes ríos y quebradas. Este eje une las cabeceras municipales de Albania, San José de Fragua, Belén de los Andaquíes, Morelia, Florencia, La montaña, Paujil, el Doncello, Puerto rico y San Vicente del Caguán.

Tercero: la complementariedad entre el sistema vial de carreteras, diseñado según la lógica de

comunicación del interior andino, y entre el sistema de transporte fluvial, éste último principal modo de transporte para penetrar la selva amazónica.

El sistema vial de carreteras se irradia definiendo con sus extremos dos arcos centrados en la ciudad de Florencia. El sistema radial se orienta en dirección al oriente, buscando acceso al sistema de drenaje y al sistema de puertos fluviales sobre los ríos Caquetá y Caguán. Los puntos extremos del sistema vial de carreteras forman un arco máximo de puertos que coincide con los puertos fluviales de Zabaleta, Curillo y Solita (sobre el río Caquetá), y Cartagena del Chairá y San Vicente del Caguán (sobre el río Caguán). El único puerto fluvial de importancia que escapa a este esquema, es decir no se comunica con el sistema vial de carreteras, es Solano que se encuentra en el río Ortegüaza cuando éste desemboca en el río Caquetá. Se observa también un arco menor de puertos aproximadamente a media distancia en el sistema radial de carreteras conformado por los puertos de Valparaíso, Milán, San Antonio de Getucha, Río Negro y Puerto Rico.

El arco máximo define centros puerto fluvial de mayor jerarquía, que sirven de intermediación con otros puertos o centros selva adentro. El arco menor lo conforman puertos de menor jerarquía, restada ésta por su relativa cercanía a centros que están sobre el eje vial carretable, ya mencionado como paralelo al piedemonte.

Cuarto: Estos puertos fluviales y extremos de los ejes carretables son el único acceso fluvial desde el departamento del Caquetá al resto de la amazonía colombiana. Sin embargo, a pesar de tal complementariedad, el sistema de carreteras es truncado, como regla general, por el sistema fluvial. El río Caquetá, particularmente, limita por el sur el alcance del sistema de carreteras, impidiendo su continuidad hacia el departamento del Putumayo. De esta manera varios asentamientos sobre los grandes ríos hacen las veces de relevo en el tráfico de mercancías y personas entre la parte

intercomunicada por vía terrestre y las áreas conectadas vía fluvial.

La tendencia de truncamiento antes anotada, es observada también en los interfluvios y en los ejes carretables menores. En estos interfluvios, del eje vial conector principal se desprenden uno o más tramos de carreteras, no pavimentadas, que se irradian en dirección de la red de drenaje, posteriormente desde éstos se desprenden otros más cortos, que salen a lado y lado, en dirección de los cauces de los ríos, hasta ser truncados por éstos.

Luego de la evaluación, es claro que no existe un sistema urbano piemontano, dada la fractura en la comunicación que significa el río Caquetá y las dificultades de comunicación entre los dos centros principales, Mocoa y Florencia. Esta es una situación que también se aplica al sistema piemontano del Meta-Casanare-Arauca donde la conexión en la línea del piedemonte es muy difícil y generalmente es mediatizada por los asentamientos de Cordillera.

El sistema urbano piemontano ocupa un lugar marginal dentro de la red de ciudades de Colombia. Esto no significa, empero, que está desconectado; por el contrario su funcionamiento como subsistema está estrechamente asociado a las relaciones con el centro (Bogotá-Medellín-Cali), pero principalmente con los centros urbanos de los departamentos protagonistas del proceso de colonización. Así, la tesis de un desarrollo urbano y económico en función de las economías de los departamentos de donde provienen la mayor parte de los colonos (que en el texto se caracteriza como reflejo), adquiere validez y se debilita la idea inicial de una organización urbana semejante a la de las grandes metrópolis. Se visualiza entonces una organización jerárquica donde los sistemas regionales se subordinan al sistema mayor, pero estos sistemas a su vez desarrollan relaciones jerárquicas con sus áreas de influencia. Así se distinguen, en el sistema urbano piemontano, dos niveles, el de la capital departamental, el de la

ciudad principal regional (Neiva y Pasto) y el de las metrópolis regional y nacional.

El sistema urbano se desarrolla linealmente sobre el borde de la cordillera. Una situación que se explica a partir de un desarrollo económico en función al interior del país y unas ciudades que fueron creadas como puentes entre las economías extractivas de la amazonía (caucho, madera, petróleo, coca) y el interior del país. La morfología radial que propone SINCHI (1988) no posee ninguna lógica porque los asentamientos se disponen en la línea del piedemonte; es prudente anotar, empero, que las conexiones con el interior de la amazonía (en el Caquetá principalmente) se desarrollan a través de los ríos y es condicionados por esta situación que se disponen los asentamientos periféricos al sistema urbano piemontano como Cartagena del Chairá, Curilloy Puerto Leguizamo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMARIO, Oscar. (1994). La configuración moderna del Valle del Cauca, Colombia, 1850-1940 : Espacio, poblamiento, poder y cultura. Cali : CECAN Editores. 244 p.
- ARIZA, Eduardo et Al. (1998). Atlas Cultural de la Amazonía Colombiana: la construcción del territorio en el siglo XX. Bogotá : 219 pag.
- CHAUVEL, Louis. Les inégalités dans les sociétés contemporaines. En : revista Sciences Humaines. París : No. 72 (may. 1997); p.20-27.
- DE LA HOZ, Germán Alberto. Colonización, bonanzas económicas y conflictos sociales en el Caquetá. Trabajo de grado, Departamento de Sociología.
- DELER, Jean-Paul. (2001). Estructuras y dinámicas del espacio colombiano. En : Revista Cuadernos de Geografía. Vol. 2, No. 1, pp. 165-180. Bogotá: UNAL.
- DOMÍNGUEZ, Camilo. (1999). Petróleo y Ordenamiento territorial en la amazonía colombiana. En : Desplazados, migraciones internas y reestructuraciones territoriales. Santafé de Bogotá : UNAL. pp. 41-56.
- DOMÍNGUEZ, Camilo. (1993). Territorio y región en la amazonía colombiana. En: Memorias del primer encuentro de investigadores del piedemonte amazónico. Florencia - Caquetá : Universidad de la Amazonía. pp. 3-13.
- GODOY, Ruben. (2001). Cuadernos de geografía.
- GÓMEZ, Augusto. (1999). Estructuración socio-espacial de la amazonía colombiana, siglos XIX y XX. En : Desplazados, migraciones internas y reestructuraciones territoriales. Santafé de Bogotá : UNAL. pp. 21-40.
- GONZÁLEZ, José Jairo. Caminos de oriente: aspectos de la colonización contemporánea del oriente colombiano. En : Revista controversia, No. 151-152, CINEP. pp. 107-197.
- ICFES, 1999. La educación superior en la década 1990-1999. www.icfes.gov.co, consultado el 19 de octubre de 2003.
- IEPRI-FESCOL. (1999). Conflictos Regionales: la crisis del eje cafetero. Bogotá: IEPRI. Colección Debate Político. 153 pag.
- IGAC. (1993). Aspectos ambientales para el ordenamiento territorial del occidente del departamento de Caquetá. Capítulos I, II, III. Santafé de Bogotá : IGAC. 556 pag.
- JARAMILLO, Jaime Eduardo et Al. (1986). Colonización coca y guerrilla. Bogotá : Alianza Editorial Colombiana. 322 pag.
- RAUSCH, Jane. (1999). La frontera de los llanos en la historia de Colombia (1830-1930). Bogotá : Banco de la República - El Ágora. 501 pag.
- RIVERA, José Eustasio. (1985). La Vorágine. Caracas: Fundación Biblioteca Ayacucho. 295 pag.
- THOMAS, Javier y Flórez, Antonio. (1996). Los sitios de paso y la estructura urbano-regional. En: Diálogo en la Amazonía: Estructuración territorial, ética ambiental y desarrollo en Colombia. Florencia. Bogotá : TM-UNIAMAZONAS. pp.113-129.
- TOVAR Z., Bernardo. (1995). Las imágenes de la selva. En : Pobladores de la Selva. Bogotá : ICAN. pp. 17-104. Pág. 23.

URIBE, Graciela. (1992). Veníamos con una manotada de ambiciones. Santafé de Bogotá : MISEREOR. 238 pag.

VANT, André. (1989). Marginalité sociale - marginalité spatiale. París : CNRS.

ZAMBRANO, Fabio y Bernard, Olivier. Ciudad y Territorio: el proceso de poblamiento en Colombia.

ZAMBRANO, Fabio. (2001). El poblamiento de la costa Caribeña durante los siglos XIX y XX. En : Espacios y territorios: razón, pasión e imaginarios. Bogotá : UNAL. pp. 599-634.

NOTAS

¹ No se pretende, sin embargo, desconocer procesos anteriores de urbanización y organización del espacio que se explican ya sea desde la ocupación y colonización española, o los emplazamientos de pueblos y sociedades indígenas precolombinas.

² El triángulo de oro hace referencia a la concentración durante el siglo XX de las actividades económicas más productivas de Colombia, así como a la mayor manifestación del fenómeno urbano; al interior de la forma triangular definida por las tres ciudades de Bogotá, Medellín y Cali.

³ Desde las ciudades de Villavicencio y Yopal entre otras en el piedemonte llanero.

⁴ Extraversión económica que no es exclusiva de Bogotá, sino que comparte con Cali y las ciudades del eje caribeño.

⁵ Algunas de estas apreciaciones pueden estar reproduciendo prejuicios que desde el centro se tienen de la periferia, puesto que no llegan únicamente buscadores de fortuna y aventureros, también gente trabajadora de otras regiones, huilenses y nariñenses, que ya estaban conectados con la región. Queda además la sensación que en la región hay tan solo violencia y droga, y si bien eso es parte de la realidad que se viven, excluye formas de vida dignas y sustentadas en la honestidad y el trabajo.

⁶ Información no disponible para caracterizar. Pero predecible en importancia por los grandes volúmenes de agua precipitada, y evidenciada con los problemas de inundaciones frecuentes y persistentes en las ciudades de Florencia y Villavicencio.

⁷ Aunque la localización de cada uno de sus centros obedece a propósitos particulares. En su momento cada uno surgió como lugar de avanzada y control de las empresas colonizadoras, quínicas o caucheras; o como puerto para el intercambio de productos extraídos selva adentro y los manufacturados en el interior del país, etc.

⁸ Fuente: Cuentas Nacionales de Colombia, DNP 1997.

⁹ Fuente: CGR, División deuda pública.

¹⁰ Fuente: Superintendencia Bancaria(1997), en SINCHI 1999.

¹¹ Esto es con un fuerte desequilibrio entre los núcleos principales y los núcleos menores.

¹² Aunque también es justo señalar que más que una imposición de las condiciones físicas, obedece a un proceso de poblamiento desequilibrado espacialmente e inestable en el tiempo, al vaivén de las economías extractivas, que dejó amplias bolsas o espacios vacíos en la transición entre los espacios económicamente dinámicos del Caquetá y Florencia.

¹³ Evidenciado en la presencia allí de las sedes principales para la amazonía de entidades públicas (IGAC, Universidad de la amazonía) y de investigación (como el SINCHI).

¹⁴ Centro urbano que se fue configurando en el tiempo como centro económico y administrativo de mayor importancia. A tal punto de convertirse en la capital del Departamento del Caquetá, otras veces intendencia otras comisaría.