



Factor geográfico : la Orinoquía Colombiana

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"
Bogotá D.C., Colombia

1972

7856

279

TRABAJO DE

FACTOR GEOGRAFICO

" LA ORINOQUIA COLOMBIANA "

Repartición del Trabajo.

- 1.- MY. JOSE ROBERTO IBANEZ SANCHEZ - Introducción y Capitulo V
- 2.- MY. JESUS HOYOS MONTOYA - Plan Nacional de Desarrollo.
- 3.- MY. REINALDO GARNICA QUINTERO - Carretera Marginal de la Selva.
- 4.- MY. FRANCO AVILA FRANCISCO y MOJICA D. JORGE E- Capitulo III Transportes y comunicaciones.
- 5.- MY. JIMENEZ MARCO ANTONIO Capitulo I situación y generalidades de la región.

I N D I C E G E N E R A L

Introducción	Pag	1
Capitulo I Situación y descripción		2
Capitulo II Transportes y comunicaciones ..		12
Capitulo III Carreteras Marginal de la Selva		17
Capitulo IV Integración y desarrollo de la - Orinoquia Colombiana		20
Capitulo V - Influencia extranjera - analisis geopolítico y conclusiones		21

Anexos : Cuadros estadísticos de población de
economía - de educación - de Transport
tes y Programas de desarrollo del Gou
bierno Nacional.

Mapas de la Región - Mapa del territor
rio en vías de comunicación § Mapas -
sobre la carretera Marginal de la Seu
Va.

INTRODUCCION

Los Alemanes ALFINGER y DE FEDERMAN, fueron los primeros en cruzar los Llanos Orientales, hace más de cuatro siglos, encontrando en su travesía, sólo aborígenes sumidos en la más primitiva forma de vida.

Luego fueron los religiosos, especialmente los Jesuítas, quienes crearon y modelaron el desarrollo espiritual y económico de la región, con la fundación de varias misiones que, poco tiempo después, se convirtieron en fructíferos centros agropecuarios, desde los cuales, aborígenes y mestizos se lanzaron a conquistar la inclemente y bravía sabana, donde fortalecieron sus cuerpos y templaron sus almas para la lucha por la vida y la libertad. Los morichales y las palmeras, fueron antaño mudos testigos de las intrépidas cargas de los centauros de BOLIVAR, quienes con sus lanzas irrumpieron sobre los Andres para hacer a COLOMBIA y coronarla de grandezas.

LA REGION

Pero, como el Llanero lo dió todo en aras de la libertad, y luego, al lúgubre compás de las guerras fratricidas, vió menguados sus recursos, hoy aparece empobrecido; en especial el colono y el indígena se encuentran abandonados de la acción nacional. En tanto que los países vecinos pretenden remediar sus problemas, desde luego con miras de anexión política.

Este trabajo, pretende dar una visión objetiva de la región y para el efecto hemos dividido el estudio en cinco capítulos, con sus anexos y mapas complementarios.

ANEXO N° CALCULO DE OPERACIONES

ORDOP 01.

REP. CARTAS ESPECIALES

PERALONSO - COPOCO

ESCALA 1/25,000

CAPITULO II

SITUACION Y DESCRIPCION GENERAL DE

LA REGION

43

ANEXO "A" CALCO DE OPERACIONES ORDOP. 01

83

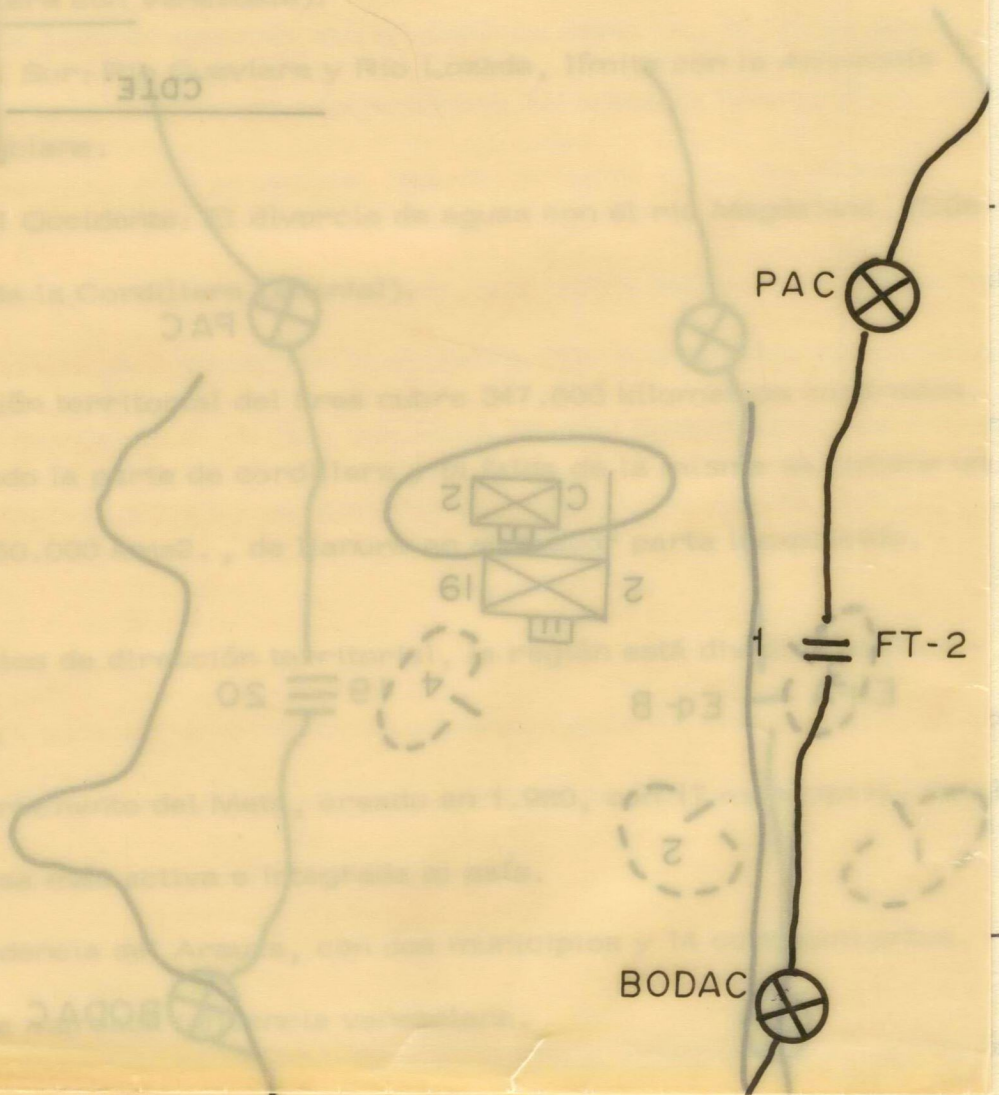
REF. CARTAS ESPECIALES: PER ALONSO - COROCORO

ESCALA : 1/25.000

S - 3

AUTENTICA

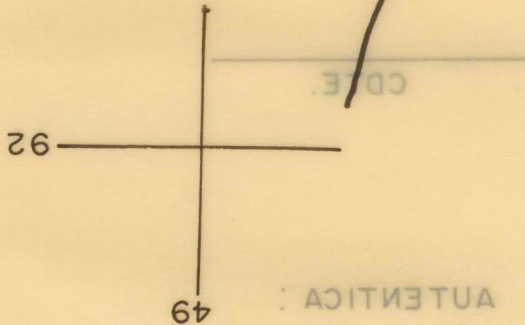
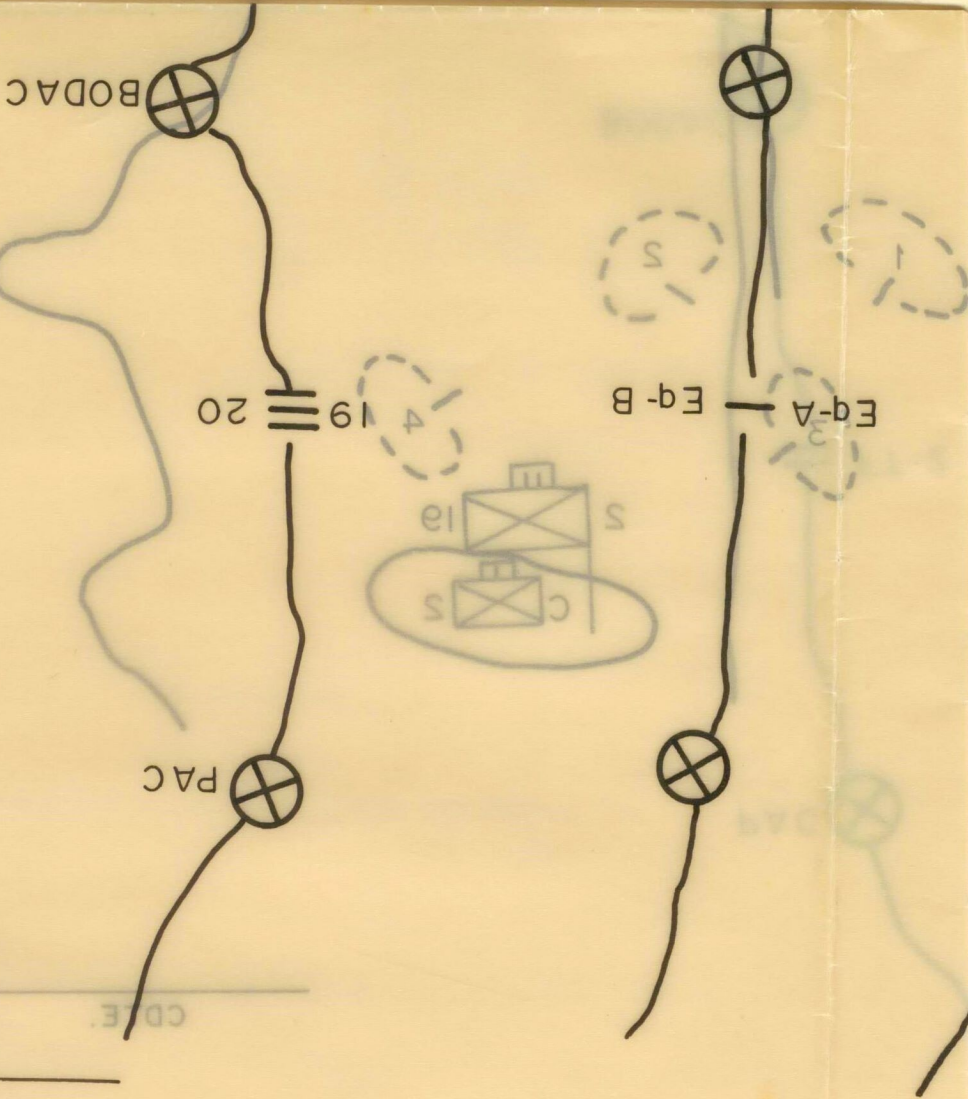
CDTE



PAC

FT-2

BODAC



2 - 3

000 25 VI. AVANCE
 SERVICIO GEOGRAFICO
 ESTADISTICA Y PLANIFICACION
 DE LA DEFENSA
 VINCULO AL SERVICIO DE OBSERVACIONES

SITUACION Y DESCRIPCION GENERAL DE LA REGION

1. Descripción Geográfica Actual:

La región de los Llanos Orientales y la Orinoquía Colombiana, comprende: El Departamento del Meta y la Cuenca del Río Orinoco, cuya área general delimita así:

- a. Por el Norte y el Oriente: Río Arauca, Río Meta y Río Orinoco. - (Frontera con Venezuela).
- b. Por el Sur: Río Guaviare y Río Lozada, límite con la Amazonía Colombiana.
- c. Por el Occidente: El divorcio de aguas con el río Magdalena. (Cúspide de la Cordillera Oriental).

La extensión territorial del área cubre 347.600 kilómetros cuadrados. Descartando la parte de cordillera y la falda de la misma se obtiene un total de 250.000 kms². , de llanura en su mayor parte inexplorada.

2. Para efectos de dirección territorial, la región está dividida políticamente en:

- a. Departamento del Meta, creado en 1.960, con 17 municipios, es el área más activa e integrada al país.
- b. Intendencia del Arauca, con dos municipios y 14 corregimientos. Tiene marcada influencia venezolana.

- c. Intendencia del Casanare, creada en 1.974, con 21 municipios, sector que comienza a desenvolverse con administración propia.
- d. La Comisaría del Vichada, es el sector de menos proyección y de desarrollo actual. Sobre la ribera del Orinoco, existe una notoria ingerencia de Venezuela en principales aspectos económicos y sociales.

3. Hidrografía General:

Aunque este aspecto se trata den un capítulo especial, la visión particular es la de tres tendencias determinadas del sistema hidrográfico. Al Norte conjunto de ríos paralelos, que desembocan en el río Orinoco.

En el centro un río principal, el Meta, que corre de Oeste a Este y recibe gran número de tributarios en su banda izquierda y en la banda derecha el río Manacacías. Al Sur una serie de ríos paralelos que se extienden de Occidente a Este, desembocan en el Guaviare y en el Orinoco.

4. Clima:

Debido a la escaséz de estaciones climatológicas en la Orinoquía, el concepto de clima es muy general, pero se clasifica como perteneciente al clima de Sabana tropical húmedo y seco.

- a. Precipitación:
Existen varias estaciones de pluviometría establecidas en la región y

se establece que la precipitación más alta se halla en la Cordillera y piedemonte en donde se registran datos equivalentes a los 4.000 milímetros cúbicos de agua por minuto y va disminuyendo hacia el centro del Llano.

Las lluvias se hacen más fuertes en los meses de Mayo, Junio y Julio, pero como se anota, no se establece esta condición. Existen meses de transición de invierno a verano, que son los más secos y corresponden a Enero y Diciembre.

Este factor es uno de los fenómenos más determinantes de la vida en la región, por cuanto el acentuamiento de las lluvias cambia radicalmente el sistema de vida en todas sus concepciones; crecen los ríos, riachuelos, quebaradas y caños; se inundan las llanuras, afecta los cultivos, las cosechas; interrumpe la comunicación terrestre; las obras de infraestructura son arrasadas por las corrientes y las habitaciones principalmente rurales, son inundadas y ocasionalmente aisladas.

b. Temperaturas:

En los Llanos Orientales como en los climas tropicales, las temperaturas varían muy poco; las temperaturas medias usuales se encuentran entre los 25 y 28 grados centígrados. Las temperaturas extremas oscilan entre los 22 y 32 grados centígrados.

5. Población:

En esta inmensa zona es difícil encontrar un grupo humano único, existe una gama problemática de núcleos, bien diferenciados, tales como el indígena, el llanero, el colono, el cauchero, el hacendado, el misionero; grupos con frecuencia en conflicto, que originan una serie de problemas difíciles de resolver por falta de legislaciones adecuadas para su tratamiento.

(b) El Llanero:

Las áreas de reciente colonización ofrecen fuerte movimiento migratorio. La colonización espontánea ha sido muy activa. La población urbana se agrupa en núcleos de reciente fundación, de los cuales es el principal es Villavicencio; se aumentan las necesidades sociales en estos

centros ante el crecimiento.

ver redactado

(a) Indígenas:

En la región se establecen en tribus los siguientes grupos:

(1) Guahibos, en la llanura propiamente dicha y se subdividen en

Cuibas, Chiricoes, Yaruros, Macaguares o Tames.

(2) Tunebos, es una sola tribu más definida e integrada a la civi-

lización establecida en el Cocuy y Oriente.

(3) Piapocos, Sálivas y migraciones de Guahibos, en el Vichada.;

Practican la brujería y la adivinización. El tratamiento de enfermedades lo hacen por medios rudimentarios de la región.

Las actividades más comunes de estas tribus son: la caza, la pesca, la explotación forestal la que es mal remunerada por los intermediarios; la agricultura en un menor renglón, la explotación del caucho y el cacao silvestre.

(b) El Llanero:

Su característica más destacada es la de ser trashumante dedicado al dominio de la llanura mediante sus actividades de vaquero. Es independiente. Constituye el grupo mestizo más diferenciado.

(c) El Colono:

La población de la región se ha incrementado en los últimos años debido a la permanente corriente migratoria desde los centros del interior del país, lo cual ha creado la principal hostilidad en el área. Se calcula que el 90% de la población existente es de colonos, provenientes de los Santanderes, Tolima, Boyacá, Cundinamarca y Caldas.

(a) Ganadería:

La hostilidad se crea contra el colono, ocasionada en que las corrientes migratorias se establecen individual o colectivamente sobre terrenos particulares u oficiales con fines de obtener bases de trabajo y de propiedad.

En síntesis, la diversidad de tendencias culturales, aspiraciones sociales, políticas y ambiente geográfico son factores que influyen en forma negativa en la región para su desarrollo.

6. Producción y Economía de la Región:

Como se expuso anteriormente, la región tiene una producción básicamente ganadera; pocos productos agrícolas; no existen industrias organizadas; los productos naturales son mal explotados; la asesoría técnica no está orientada; los mayores obstáculos para la economía son: la carencia de vías de comunicaciones, las características del suelo y las condiciones del tiempo reinante. Todo lo anterior insidie para que se presente una pespecial tendencia al flujo hacia el extranjero especialmente Venezuela y el Brasil, ya en forma legal o ilegal, lo que repercute en forma asombrosa en el alto costo de la vida y una economía desequilibra da.

El panorama que ofrece la región en los diversos productos que forman la economía, a grandes rasgos es el siguiente:

(b) Agricultura:

(a) Ganadería:

Predominan las razas cebú, criollo, el cruce de los mismos y el Sanmartinero. El 80% de la economía del Arauca depende de la ganadería. El Vichada es incipiente para la ganadería pero ofrece grandes perspectivas.

Pese a ser el principal renglón de producción, atraviesa y está su-
jeto a grandes obstáculos, entre estos están:

- (1) Falta de asistencia técnica especializada y uniforme.
- (2) Las enfermedades y plagas. Principalmente la fiebre aftosa,
parasitismo y carencia de vitaminas.
- (3) Contrabando y abigeato. El de mayores males para la región.
Estos ilícitos cubren unas 300.000 cabezas de ganado al año,
hacia el exterior e interior.
- (4) Transporte. Escaséz de vías en la mayoría de las veces. Las
vías existentes se dificultan en tiempo de invierno y esto hace
que el ganado tenga que viajar por tierra durante muchos kiló-
metros.

Los precios de transporte son igualmente costosos, tal como se
aprecia en los siguientes datos: Villavicencio - Bogotá \$220.00
por cabeza; Veracruz - Bogotá \$ 120.00; Puerto Porfía - Bogo-
tá \$ 150.00 por cabeza.

(b) Agricultura:

La descomposición mineral de los suelos, hace que este renglón -
sea muy reducido y muy variable al producido.

(c) Minerales:

El área ofrece recursos naturales en petróleo, carbón, esmeral -

das y cal, productos que están en vías de explotación, la cual se ve restringida debido a las condiciones de los suelos, vías y servicios. Hay salinas en Cumaral, en Chita y en Upin. Existen cálculos de un 50% de reservas petrolíferas en los Llanos.

8. (d) Fauna:

Se registran mermas en las reservas de la fauna debido a la inmisericorde explotación mal orientada, realizada y peor reglamentada.

Son notables los garceros, venados, dantas y saínos. La pesca en tanto hacia el país limítrofe, principalmente hacia las áreas más próximas a las fronteras y hasta actuales centros en donde existe ensanches de las praderas por medio de quemas, cacerías y a la pesca mal ejecutada.

(e) Maderas:

Igualmente este renglón se ha visto reducido por las consideraciones anteriores. No obstante son notables el cedro, guayacán, caoba, comino, roble y sándalo.

9. Servicios Sociales

7. Autoridades - Educación:

Este aspecto es especialmente sentido en la región, debido al fenómeno del vaivén político y al sectarismo local, el que origina unas autoridades despreocupadas y ausentes de su función primaria.

Las autoridades policivas son insuficientes para el control de la extensa región y de los diversos problemas de orden social. El Indígena recibe evangelización en algunos centros misiones en los principales poblados, pero es insuficiente.

8. Mercadeo Regional y Moneda:

Los factores limitantes de la economía descritos, son los determinantes que tiene la zona para que la producción y mercadeo no surtan los efectos requeridos para la región, ni para el país en forma proporcional con la extensión del área. Gran parte del producido tiene un flujo constante hacia el país limítrofe, principalmente hacia las áreas que están más próximas a las fronteras y hacia aquellos centros en donde existe demanda bien remunerada, lo que genera la circulación del bolívar cotizado a \$ 6.60 pesos colombianos. Y es esto, lo significativo y el principal obstáculo para la economía nacional.

El Gobierno Nacional gestiona con el vecino país, el establecimiento del comercio legal de esta región mediante acuerdos y tarifas específicas.

9. Servicios Sociales:

Como se puede apreciar en las estadísticas correspondientes a este capítulo, la región tiene deficientes servicios de sanidad, higiene, bienestar, lo que sumado a las variantes del clima, resultan las enfermedades,

como la gastroenteritis, paludismo, fiebres, todas mal tratadas por procedimientos caseos, rudimentarios o primitivos en los indígenas.

Las cooperativas del IDEMA, se hacen presentes en algunos poblados ribereños a los ríos, o donde hay facilidad de penetración terrestre, pero son insuficientes por la escasez de artículos, la mayoría de los cuales - provienen de intermediarios, hacendados o asociaciones menores. Como se aprecia el agricultor o campesino no tiene los resultados ni beneficios de la producción.

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

La cooperativa de colonos que se han intentado poner en funcionamiento, tampoco han tenido éxitos por los mismos fenómenos.

La producción de alimentos básicos regionales se hace por pequeñas familias con pésima capacitación agrícola y falta de recursos financieros, lo cual genera una mínima existencia para la distribución, en síntesis una producción de subsistencia familiar.

El servicio de asistencia técnica está localizada en los centros urbanos en una escala modesta y de difícil establecimiento en los sectores rurales por inconvenientes de transporte o comunicación.

CAPITULO II

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

1. GENERALIDADES:

El sector de transportes y comunicaciones en el territorio los Llanos Orientales y la Guayana, en la actualidad presenta un panorama crítico, reflejado en la falta de vías de penetración, ausencia de políticas específicas en la organización del transporte fluvial, falta de estableci-

CAPITULO III

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

mientos de líneas aéreas que cubran en forma permanente las regiones más apartadas de la zona, inadecuada integración del renglón de las comunicaciones telefónicas, correos, radiodifusión y televisión, que aun es más sentido por la ausencia de estos medios en sitios de vital importancia. Todo lo anterior afecta el desarrollo del Área e incide negativamente en el estancamiento de la soberanía nacional.

Para conocer más a fondo la situación actual, a continuación se describen las particularidades de cada uno de los sistemas de transporte y comunicaciones y los proyectos que el gobierno Nacional tiene previstos para el mejoramiento e integración de la región.

2. TRANSPORTES TERRESTRES:

Como se aprecia en el Anexo No. 1 a este Capítulo, la red de carreteras de la región está dividida en cinco zonas, en donde se determina lo que actualmente está en servicio y los planes proyectados.

Claramente se visualiza, que este medio es bastante deficiente por

CAPITULO II

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

1. GENERALIDADES:

El sector de transportes y comunicaciones en el territorio los Llanos Orientales y la Orinoquía, en la actualidad presenta un panorama crítico, reflejado en la falta de vías de penetración, ausencia de políticas específicas en la organización del transporte fluvial, falta de establecimiento de líneas aéreas que cubran en forma permanente las regiones más apartadas de la zona, inadecuada integración del renglón de las comunicaciones en lo referente a teléfonos, telégrafos, correos, radiodifusión y televisión, que aún es más sentido por la ausencia de estos medios en sitios de vital importancia. Todo lo anterior afecta el desarrollo del área e incide negativamente en el ejercicio de la soberanía nacional.

Para conocer más a fondo la situación actual, a continuación se describen las particularidades de cada uno de los sistemas de transporte y comunicaciones y los proyectos que el gobierno Nacional tiene previstos para el mejoramiento e integración de la región.

2. TRANSPORTES TERRESTRES:

Como se aprecia en el Anexo No. 1 a este Capítulo, la red de carreteras de la región está dividida en cinco zonas, en donde se determina la que actualmente está en servicio y los planes proyectados.

Claramente se visualiza, que este medio es bastante deficiente pa-

ra una región tan extensa que tiene un considerable movimiento económico especialmente en ganadería y agricultura. .A esto se agrega la inutilización de un gran porcentaje de las mismas en épocas de invierno.

3. TRANSPORTE FLUVIAL:

La mayoría de los ríos que bañan los Llanos Orientales nacen en la cordillera Oriental; corren de Occidente a Oriente hasta su desembocadura en el río Orinoco. El mayor caudal de aguas lo reciben de las lluvias.

El invierno permite navegar desde el 15 de abril hasta el 15 de noviembre aproximadamente. Los otros cinco meses se podrían utilizar si los ríos se someten a obras de canalización en determinados sectores, para aumentar la capacidad del cauce y evitar el debordamiento de las aguas, ya que en verano, en sitios determinados, permite calcular un calado suficiente de navegación por el remanente de aguas en el estiaje. Se dispone de 4.000 kilómetros aproximadamente de vías navegables en el Arauca, Ele, Cravo Norte, Casanare, Ariporo, Meta, Muco, Tomo, Vichada, Guaviare y Orinoco, cuyas especificaciones de navegación se establecen en el Anexo No. 2. A pesar de navegables,

caudal

4. Transporte Aéreo:

la mayoría de los ríos se utilizan muy poco como vías de comunicación. La navegación en todo el sistema fluvial del Oriente Colombiano

presenta los siguientes inconvenientes:

- a. Interrupción de navegación en ciertos sectores de los ríos por obstáculos naturales.
- b. El costo del transporte del carga, el tiempo de navegación y la administración, no es rentable para propietarios de embarcaciones ni para los usuarios.
- c. En época de verano el nivel de las aguas baja y el transporte de las embarcaciones mayores se paraliza.
- d. Inadecuada organización de la empresa estatal que tiene como función la dirección del transporte en esta zona y falta de integración de empresas particulares menores. Sin embargo en el año de 1974 se creó la Intendencia fluvial vertiente del Orinoco con sede en Puerto Carreño, con el fin de ejercer control de navegación y dirección general de puertos de esta región, dividiéndose en tres zonas así:
 - Zona No. 1 Río Meta - Río Arauca (Puerto López)
 - Zona No. 2 Río Vichada (Puerto Nariño)
 - Zona No. 3 Río Inirida (Obando).

4. Transporte Aéreo:

En la zona de los Llanos Orientales y la Orinoquía existen empresas de aviación que cubren la red aérea de comunicaciones. Este servicio está atendido esencialmente por SATENA y algunas empresas menores que operan desde Cúcuta y Villavicencio con alguna regularidad, lo que hace

que sea insuficiente para cubrir los sitios más apartados de la región.

La mayoría de los aeropuertos son prácticamente pistas de aterrizaje formadas por una faja de terreno natural nivelado con superficie de hierba o tierra, sin terminal de pasajeros; estas condiciones hacen que en época de invierno la mayoría de estos queden fuera de servicio. Como solución a este problema se podría promover la utilización por parte de SA TENA y otras compañías de aviones especiales con flotadores, lo cual permitiría la operación en los ríos sin necesidad de construir pistas, logrando una complementación con el transporte fluvial.

Otro factor que agrava el desarrollo del transporte aéreo es la falta de ayudas de navegación, pues en la actualidad solamente se cuenta con tres radiofaros ubicados en Villavicencio, Trinidad y Arauca. Se requiere dotar esta región de ayudas y facilidades para la navegación aérea a fin de garantizar la eficiencia y seguridad del tráfico, de acuerdo a las proyecciones de demanda, su situación geográfica, complementación con otros medios de transporte etc., Las futuras inversiones que se programen para esta sección del país deberán concentrarse especialmente en Villavicencio, Arauca, Tame, Paz de Ariporo, Trinidad, Puerto Carreño, Yopal, Orocué y Santa Rita.

En el estudio denominado "Economía de Transporte" que adelantó la Aeronáutica Civil y que trata sobre el desarrollo futuro del transporte aéreo de los Llanos Orientales y el Amazonas, se contempla la desapa-

rición de pequeñas compañías aéreas que operan en la zona actualmente las cuales serían reemplazadas con una sola empresa con modernos aviones. Para llegar a esta conclusión se tuvo en cuenta, el volumen de pasajeros transportados al año (más de 180.000) cada vez in incremento lo mismo que el número de empresas constituídas.

En el anexo No. 3 se establece el número de aeropuertos y poistas que se han considerado de mayor importancia con algunas de sus especificaciones.

CAPITULO III

5. COMUNICACIONES:

LA CARRETERA MARGINAL DE LA SELVA

En el Anexo No. 4 se indica la existencia actual del servicio de comunicaciones especialmente en lo referente a Teléfono, telégrafo, y telex. Como se puede apreciar son muy pocas las poblaciones que actualmente gozan de servicios modernos de comunicación para la integración de una región tan importante en el desarrollo nacional.

Se agrega a lo anterior que un buen número de fincas y haciendas cuentan con el servicio de radioteléfonos, instalados en forma particular mediante petición al ministerio de comunicaciones y con el visto bueno de la empresa nacional de Telecomunicaciones (Telecom), lo cual ayuda en buena parte a la solución de las más urgentes necesidades.

En relación con el servicio de correos, presentan serias dificultades por carencia de medios de transporte.

LA CARRETERA MARGINAL DE LA SELVA

Aspectos Sociales y Económicos de la Carretera:

El rol social y económico de la carretera en cada uno de los cuatro países Andinos, está íntimamente asociado con los programas de colonización. Dentro de los programas de desarrollo del oriente se adelanta la construcción de los caminos de penetración desde la cordillera hacia las tierras bajas.

CAPITULO III

Los Ministros de Obras Públicas de Bolivia, Colombia, Ecuador y Pe-

rú se reunieron en Lima el 12 de Octubre de 1963 para considerar la carre-

LA CARRETERA MARGINAL DE LA SELVA

tera marginal de la selva, como una vía a lo largo del piedemonte y las valles Orientales de la Cordillera de los Andes. En el futuro la Carretera conectará con el sistema vial de Venezuela y con varios accesos interregionales a Santa Cruz (Bolivia) en el Sur; se ha previsto la gran influencia económica y política dentro de los cuatro países y sus vecinos.

Con los siguientes ítems se dió comienzo al estudio y realización de la carretera marginal de la selva:

1. Examen preliminar de las regiones de los cuatro países que atravesaría la carretera.
2. Trazo probable de la carretera y su relación con los sistemas nacionales de transporte.

LA CARRETERA MARGINAL DE LA SELVA

Aspectos Sociales y Económicos de la Carretera:

El rol social y económico de la carretera en cada uno de los cuatro países Andinos, está íntimamente asociado con los programas de colonización,

Dentro de los programas de desarrollo del oriente se adelanta la construcción de los caminos de penetración desde la cordillera hacia las tierras bajas.

Los Ministros de Obras Públicas de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú se reunieron en Lima el 12 de Octubre de 1963 para considerar la carretera marginal de la selva, como una vía a lo largo del piede monte y los valles Orientales de la Cordillera de los Andes. En el futuro la Carretera conectará con el sistema vial de Venezuela y con varios accesos internacionales a Santa Cruz (Bolivia) en el Sur; se ha previsto la gran influencia económica y política dentro de los cuatro países y sus vecinos.

Con los siguientes items se dió comienzo al estudio y realización de la carretera marginal de la selva:

1. Examen preliminar de las regiones de los cuatro países que atravesaría la carretera.
2. Trazo probable de la carretera y su relación con los sistemas nacionales de transporte.

3. Perspectivas de la carretera como sistema de vías de comunicaciones, y como ejes de programas de desarrollo regional.
4. Características técnicas del proyecto.
5. Conclusiones.

ASPECTOS SOCIO ECONOMICOS:

Más de la mitad de la población de los Llanos vive en Villorrios y en algunas poblaciones, especialmente puertos fluviátiles con gran crecimiento en su población por las inmigraciones del Tolima, Huila, Cundinamarca y Boyacá.

Cinco vías de penetración llegan al Oriente:

1. Sogamoso - Agua Azul
2. Bogotá - Villavicencio
3. Altamira - Florencia.
4. Pasto - Villagarzón
5. Pamplona - Saravena, y

otros que está siendo construido desde Ipiales a San Miguel, Tunja - San Luis de Gaceno y Agua Clara, Algeciras - San Vicente del Caguán y Pitalito y Mocoa. (Ver Mapa No. 1).

El objetivo principal de la carretera es dar acceso hacia las tierras del Oriente que tienen buen potencial agrícola y por consiguiente se puede establecer gran cantidad de población.

Se ha analizado el potencial de tierras y su proximidad a áreas de consumo y es precisamente a lo largo del Piedemonte, donde la carretera está localizada, siguiendo los Valles entre las últimas estribaciones orientales de los Andes.

La elaboración de la ruta ha tenido en cuenta los factores ya trazados y existentes o en su programación dentro de otros programas. Se ha evitado pasar paralelamente a los cursos de agua navegables con el fin de incluir nuevas tierras.

La ubicación de la carretera para Colombia (Fig No. 1) garantiza la incorporación de una vasta zona de donde dependerá para su economía en un futuro inmediato. Además constituye para cada una de las regiones por donde pasa (figs. 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8) una gran arteria por donde irán a desplazarse los recursos que según los cálculos incipientes (cuadros anexos a cada sector) de desarrollo indican las posibilidades futuras.

SISTEMA DE TRANSPORTE Y RELACION CON EL ORIENTE:

RED CAMINERA:

El sistema de caminos de penetración fué postergado para que una vez terminada la carretera se hiciera el empalme con las existentes, asimismo el planeamiento de los que presenten mejores ventajas de acuerdo a los futuros estudios.

CAPITULO IV

INTEGRACION Y DESARROLLO DE LA ORINOQUIA COLOMBIANA

El Gobierno Nacional teniendo en cuenta la necesidad de mantener un equilibrio en los programas de desarrollo nacional e integrar los recursos nacionales y las necesidades humanas aceptó el ofrecimiento de la OEA dentro del programa de cooperación técnica - ejercicio 1972/1973 para analizar los programas de la Orinoquia acordes con su situación actual y proyecciones futuras necesarias, con la colaboración de la ORD / Oficina de desarrollo regional del ITC (Instituto Internacional para levantamientos aéreos y ciencias terrestres y del (ISS) (Instituto de Ciencias Sociales de Holanda),

CAPITULO IV

del Instituto Colombiano Agustín Codazzi y del Departamento Nacional de Planeación

INTEGRACION Y DESARROLLO DE LA ORINOQUIA

COLOMBIANA

El problema fundamental de la Orinoquia, lo constituye la centralización gubernamental y administrativa. El gobierno actual, intenta a través del Plan de desarrollo que se encuentra esbozado en el Anexo IV, remediar las múltiples necesidades de la región. Lamentablemente, por falta de espacio nos hemos limitado a resumir y enumerar los propósitos que con él se persiguen.

CAPITULO IV

INTEGRACION Y DESARROLLO DE LA ORINOQUIA COLOMBIANA

El Gobierno Nacional teniendo en cuenta la necesidad de mantener un equilibrio en los programas de desarrollo nacionales e integrar los recursos nacionales y las necesidades humanas aceptó el ofrecimiento de la OEA dentro del programa de cooperación técnica - ejercicio 1972/1973 para analizar los programas de la Orinoquía acordes con su situación actual y proyecciones futuras necesarias, con la colaboración de la ORD / Oficina Desarrollo regional del ITC (Instituto Internacinal para levantamientos aéreos y ciencias terrestres y del (ISS) (Instituto de Ciencias Sociales de Holanda), del Instituto Colombiano Agustín Codazzi y del Departamento Nacional de Planeación.

El problema fundamental de la Orinoquía, lo constituye la centralización gubernamental y administrativa. El gobierno actual, intenta a través del Plan de desarrollo que aparece esbozado en el Anexo IV, remediar las múltiples necesidades de la región. Lamentablemente, por falta de espacio nos hemos limitado a resumirlo y enumerar los propósitos que con él se persiguen.

CAPITULO V

INFLUENCIA EXTRANJERA - ANALISIS GEOPOLITICO Y

CONCLUSIONES

Para determinar la influencia de Venezuela y del Brasil en nuestra zona de la Guayana y poder prever sus efectos en la soberanía nacional, hemos de partir de la actual situación político económica, que, aun cuando un tanto confusa, deja entrever intenciones más o menos claras de los países en referencia.

CAPITULO V

Por una parte, Venezuela, en su extraordinario potencial económico y en la ventajosa situación geográfica de sus recursos naturales que le permite de una sencilla red fluvial y marítima, complementada por otra no menos importante infraestructura vial, ha abandonado su política legalista y de Statu quo y mira hacia el imperialismo, procurando inicialmente asumir el liderazgo en los asuntos latinoamericanos.

INFLUENCIA EXTRANJERA - ANALISIS GEOPOLITICO y CONCLUSIONES

Por otra, el Brasil, continúa su hábil e inteligente política internacional y de colonización amazónica, en vez de situarse dentro del marco de las grandes potencias, sobreviviéndose en primera instancia de su inmenso espacio geográfico, su ya importante potencial demográfico, su creciente industria y sus recursos naturales, que se verán enormemente concentrados por las fuentes inexploradas de uno de los más grandes vasos humanos del mundo, me-

INFLUENCIA EXTRANJERA - ANALISIS GEOPOLITICO Y

CONCLUSIONES

Para determinar la influencia de Venezuela y del Brasil en nuestra vas-
ta Orinoquía y poder preveer sus efectos en la soberanía nacional, hemos de
partir de la actual situación político económica, que, aun cuando un tanto
confusa, deja entrever intenciones más o menos claras de los países en re-
ferencia.

Por una parte, Venezuela, sustentada en su extraordinario potencial e-
conómico y en la ventajosa situación geográfica de sus recursos naturales
que le permite explotarlos y comerciarlos por medio de una amplia red flu-
vial y marítima, complementada por otra no menos importante infraestructu-
ra vial, ha abandonado su política legalista y de Statu quo y vira hacia el im-
perialismo, procurando inicialmente asumir el liderazgo en los asuntos lati-
noamericanos.

Por otra, el Brasil, continúa su hábil e inteligente política internacio-
nal y de colonización amazónica, en pro de situarse dentro del marco de las
grandes potencias, siriviéndose en primera instancia de su inmenso espacio
geográfico, su ya importante potencial demográfico, su creciente industria y
sus recursos naturales, que se verán enormemente concentrados por las fuen-
tes inexplotadas de uno de los más grandes vacíos humanos del mundo, me-
capacidad de trabajo campesina, pasan lentamente a ser organizadas y explotadas.

diante planes concretos sin precedentes en la historia.

La primera situación que se nos presenta con Venezuela, loable desde el punto de vista de las metas del acuerdo de Cartagena, es el programa de integración fronteriza, que ha comenzado a dar frutos recíprocos en el campo del comercio y los servicios públicos. Sin embargo, como objetivamente lo expuso el señor Presidente de la República en su conferencia magistral, tales programas deben ser bilaterales y recíprocos, para evitar que el esfuerzo venezolano por su impulso económico, tenga un mayor peso en territorio colombiano. Dentro de estos causes se encuentra el programa de interconexión eléctrica de la Goajira, Cúcuta y Guasualito - Arauca.

Otra perspectiva de excelentes condiciones para las relaciones comerciales Colombo-venezolanas, está constituída por las mismas de carbón de Sardinata, en el Norte de Santander, en alto porcentaje coquizable, de las cuales pretender el hermano país abastecer la siderúrgica del Orinoco, llevando el mineral por las vías terrestres y fluviales que siguen en dirección al Oriente desde la frontera. Se requiere por tanto una política bien plena - ada del Gobierno colombiano para obtener condiciones negociables ventajosas.

Pero ahora vienen los problemas; el primero es el de los trabajadores colombianos, ganaderos y agricultores, que, atraídos por el valor adquisitivo de la moneda de Venezuela, donde la población ha perdido con el petróleo su capacidad de trabajo campesina, pasan ilegalmente a organizar, o laborar -

haciendas venezolanas, con pingues ganancias que, sin embargo, frente al pago colombiano son de significación. Algunos de ellos, han legalizado su situación y trabajan en forma más o menos permanente, mientras que a otros, se les retiene sus documentos de identificación y a la hora del término de su labor, o se les niega el pago o se les llevan anate las autoridades vecinas como indocumentados, perdiendo así su esfuerzo de días o meses en pro de su sustento. De estos, algunos regresan a territorio patrio con profundos resentimientos por el injusto tratamiento y otros permanecen deambulando de finca en finca, burlando a las autoridades y siendo objeto de coacción o estafa por parte de los hacendados.

También se presenta el caso frecuente de colonizadores colombianos que despejan selva en territorio fronterizo y son hostigados por fuerzas venezolanas obligándolos a abandonar sus parcelas.

Otro problema que afecta directamente la economía de nuestro país, lo constituye el contrabando. La poderosa e inevitable influencia del bolívar atrae buena parte del ganado y los recursos agrícolas colombianos cuyo precio en nuestro territorio es cinco veces menor que en Venezuela el paso se efectúa en forma ilegal y a través de organizaciones de contrabandistas, que por diversas rutas y bados llevan hatos completos o productos alimenticios al otro lado del Arauca y del Orinoco sin mayor dificultad. Tama circunstancia no sólo afecta el régimen legal de intercambio sino que mengua y encarece los precios de nuestros propios recursos en el mercado interno, sin que, el

gobierno, dada la extensión fronteriza y lo reducido del personal de resguardos y aduanas que controlan la zona, puedan hacer nada para evitarla. Parece ser que la solución más viable consiste en tratar de legalizar éste tráfico con reducidos impuestos, mientras se organizan y establecen vías suficientes de comunicación con el interior del país, que hagan menos difícil y costosos el transporte. Este hecho, se agrava en el caso frecuente de ricos hacendados colombianos o venezolanos, que han adquirido propiedades en las márgenes de los ríos fronterizos con propósito deliberado de contrabando.

Otra situación, que tiene que ver ya con la soberanía de los dos estados, es la delimitación internacional por el talud de los ríos. Los estudios hidrográficos modernos, demuestran como por efectos pluviométricos y fisiográficos, los ríos llaneros tienden a cambiar de cauce a uno u otro lado de la frontera, formando islas o riberas ubérrimas que rápidamente son ocupadas por ganaderos o agricultores sin distinción de nacionalidad. Así lo demuestra la comparación de recientes fotografías con los mapas existentes. Tal es el caso del caño bayonero por el cual el Arauca rinde parte de su caudal, reduciendo su navegación y formando islas como la de Yarumal discutida por Venezuela infundadamente. Sobre este hecho de la naturaleza, debe propiciarse un acuerdo bilateral de orden jurídico.

Entramos así a una área sobre la cual Venezuela ha volcado enorme esfuerzo. Se trata de la región sur, definida así conforme al Decreto 72 del 11 de Julio de 1969, de esa nación, sobre regionalización y desarrollo del terri-

torio federal del Amazonas.

La anterior determinación y nomenclatura, sumadas a las orientaciones generales de la geopolítica venezolana, muestran claramente cómo ese país, sostiene la tesis de que las cabeceras del Orinoco y el medio curso del Amazzonas, constituyen una sólo área geográfica y que por lo tanto Venezuela es también un Estado Amazónico. Sin entrar a polemizar sobre la validez de la teoría, la hemos señalado como solemne expresión de intenciones expansionistas hacia el Sur, aspiración que, de llegar a concretarse algún día, fortalecería enormemente su posición, favorecida por las magníficas condiciones de navegación del Orinoco que desde Puerto Carreño hacia el Oriente sigue su curso en la misma dirección de los vientos Alicios. Pero, de Puerto Carreño hacia el sur, entre las localidades de Apures y Maipures, el río tiene rápidos que impiden la navegación de barcos de grande y regular calado, situación que ha llevado a Venezuela a construir la carretera desde Puerto Ayacucho a San Ariana y a pedir permiso a Colombia para hacer estudios de corriente desde la ribera occidental, requerimiento que no ha sido atendido por nuestro gobierno por razones de soberanía, pues se trataba de un esfuerzo unilateral.

Otra clara manifestación expansionista de Venezuela está representada en la construcción de una carretera paralela al Orinoco, hasta San Simón del Cocuy, donde ha fundado una moderna población provista de todos los servicios

públicos y está construyendo enorme depósito de petróleo con miras a abastecer por la vía más corta el Brasil, e influenciar económicamente toda el área, colocando a ínfimos costos el crudo, para que no tengan posibilidad de competencia. Con este propósito, palidece la pretendida influencia peruana y ecuatoriana de alimentar energéticamente al Amazonas.

Por otra parte, el hecho de que el macizo Guayanez se encuentre más cerca del Orinoco que los Andes Colombianos, hacen que los ríos de la margen occidental sean más largos y sus llanos más fértiles; circunstancia preocupante para Venezuela, que, de fé cuando en vez y a nivel privado, invoca el tratado Pombo-Michelena como argumento infundado de justicia.

El río Orinoco nace en Delgado Chabauty y toma dirección suroeste, hasta San Fernando de Atabapo donde enrumba hacia el Norte. En esta última zona, es relativamente fácil su comunicación fluvial con el Amazonas, o mejor, está comunicado por el brazo Casiquiare, cuya corriente, unas veces va hacia el Orinoco y otras hacia el Río Negro. Pero la comunicación que posibilita eficientemente la navegación, puede hacerse por el río Atabapo en territorio colombiano por lo cual, Venezuela ha propuesto la apertura de un canal siguiendo las aguas arriba del Atabapo hasta comunicarlo con el Río Negro. Nuestro gobierno ha estimado la obra como tentatoria contra la soberanía deada la enorme influencia que un eje de navegación de tal magnitud podría representar para Venezuela.

Pero dejemos a la opulente Venezuela y pasemos al Brasil, de grandes ambiciones, enormes proyecciones y ambiciosos planes. Por cuanto, es indudable, que las gigantes obras de infraestructura vial que a través de la selva está construyendo, entre ellas la carretera transamazónica y la perimetral del Norte, no son otra cosa que los brazos de un pulpo que pretende salir al Pacífico a expensas de cualquiera de sus vecinos occidentales que le brinde la menor oportunidad.

La región de Sertões, sobre la meseta brasileña, hoy suficientemente poblada, ha visto disminuir la agricultura por efecto de la pobreza del suelo. En pro de solución, el Gobierno brasileño proyecta trasladar varios millones de colonos hacia el medio y alto Amazonas siguiendo el eje de las citadas carreteras. No es una labor imposible, pues éste país tiene experiencias exitosas de colonización masiva, como la del bajo Amazonas, donde hace menos de dos décadas vivían algunos pocos miles de indígenas y hoy habitadas por varios millones de almas. Las dimensiones de este plan, implicarían para el sur de Venezuela, el Sureste Colombiano y el Occidente Peruano, la más seria amenaza. La historia del Brasil es suficientemente explícita, para entender los resultados de una colonización de tan vasta embergadura, si desde la Bula Papal de Alejandro VI, hasta el presente siglo la acción de unos pocos bandeirantes pudo multiplicar considerablemente las fronteras del Brasil en perjuicio de todos sus vecinos que podremos esperar de millones de expertos colonizadores?

La Orinoquía colombiana, se verá gravemente influenciada con la carretera perimetral del Norte Brasileño, proyectada en uno de sus ramales hasta frente de Mitú, para comunicarse por el carreteable Mitú - San Martín, - Villavicencio, directamente con el corazón colombiano, al mismo tiempo empatar con el proyecto trans-andino que ha de comunicar los llanos venezolanos, y colombianos, con las selvas amazónicas de Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia. Tan ambicioso como realístico proyecto, parece que ha sido estudiado en todos sus detalles, incluyendo los recursos ganaderos del oriente colombiano, los cuales serán más que suficientes para alimentar a los futuros ejércitos de colonos, organizados colectivamente, como es costumbre del Brasil. Quizá la detenida negociación carbonífera obedezca a una inteligente política colombiana que va en tal negocio una primera manifestación de dependencia.

El Brasil no se ha detenido ante las advertencias europeas, que le acusan de estar envenenado los "pulmones del mundo", nombre con el cual se denomina a la región amazónica en el polucionado mundo de la alta industria. Su meta, está perfectamente determinada en el nivel de gran potencia.

Haciendo un balance general de toda la problemática esbozada, cabe finalmente establecer, cual de las dos naciones vecinas habrá de dirigir el futuro latinoamericano. El poder económico venezolano, o la inteligente programación brasileña.

A la luz de la realidad actual, y de un profundo análisis geopolítico, no resulta difícil pronosticar el destino brasileño. La tierra del libertador, no tiene las bases geográficas ni la dinámica humana para competir con el coloso, la sola danza de los millones que en forma desordenada Venezuela procura consumir con avidez o regar por América Latina sin programas fijos, sin metas específicas, no son suficientes para interponerse en el camino de un pueblo con conciencia de porvenir, con criterio de predestinación, que, para cumplir su destino, poco a poco adentra raíces de atracción en territorios vecinos, sin que escape la propia Venezuela, como claramente se está viendo con la Guayana esquiva, sobre la cual, el Brasil ha condicionado infundados o fundados derechos sobre la mitad sur.

A manera de planteamiento final, sólo resta preguntarnos que papel desempeña Colombia en la actualidad continental, en forma global y concretamente en defensa de sus vastas llanuras y selvas. Serán suficientes los planes prodesarrollo de esa región expuestos en forma general en el presente estudio para garantizar una soberanía firme y decidida sobre la Orinoquia? He aquí los grandes e inquietantes interrogantes hacia el devenir.

Personalmente creemos que, la timidez, fruto de la precaria situación socio económica del país, y falta de unidad nacional se reflejan ampliamente en una posición internacional legalista, que muy poco efecto surte frente a la amenaza de vecinos cada vez más poderosos y con desbordantes ansias de ex

pansión y dominio. La política externa, particularmente en el campo de la diplomacia, requiere objetivos concretos, agilidad, astucia, inteligencia, y por que no decirlo, un poco de ambición, al menos por recuperar los territorios perdidos.

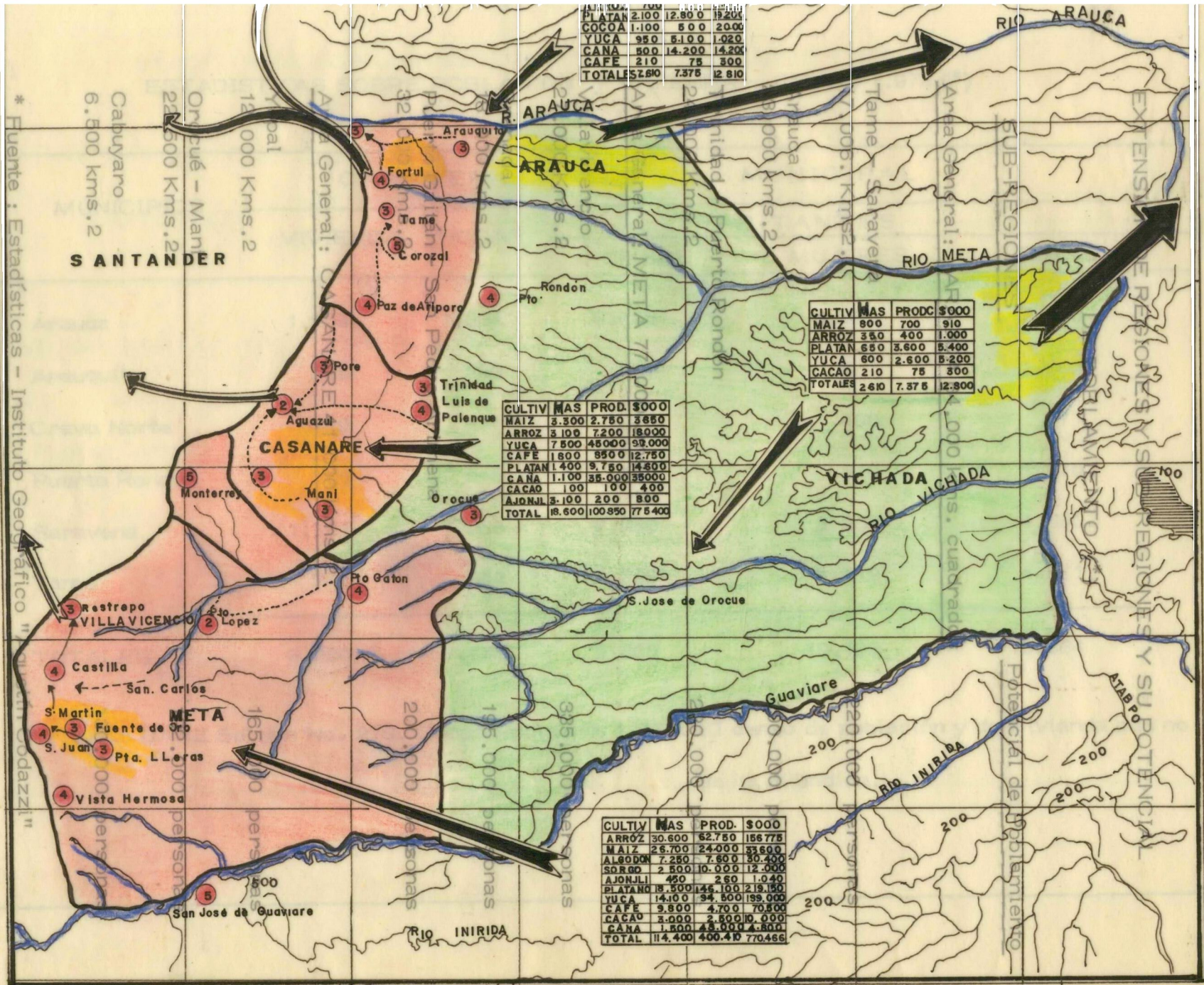
Desafortunadamente no es así y antes por el contrario, con los medios de comunicación social captados en el área, Venezuela y Brasil ejercen la suficiente acción psicológica para preparar la población colombiana en pro del objetivo a largo plazo.

Y si a esta circunstancia le sumamos el abandono actual, la colonización mal organizada y establecida con perniciosa acción sobre los recursos forestales y ecología, amén de la marginalidad indígena y tantos otros factores existentes, nada bueno podemos esperar.

Es verdad existe en el gobierno sana intención y patriotismo, traducidos en los precipitados planes de desarrollo para el oriente colombiano. Sin embargo, se requiere dinámica permanente y creciente que los lleve a feliz término y los amplíe en la medida en que se manifiesten las intenciones externas; de lo contrario, lenta pero seguramente, empezando por nuestras puntas de crecimiento, vacías de acción nacional, seremos influenciados y nuestros linderos patrios empujados consecuentemente al interior. Francamente no quisiéramos hallarnos a otro triste episodio de cercenación territorial.-

Por eso, las Fuerzas Militares, como la más genuina estructura de la Patria, debe jugar importante papel desde la paz. Primordialmente, haciendo acto de presencia, allí donde la irradiación sea más peligrosa, colaborando en la ejecución de los programas estatales o en el mejor de los casos, dirigiéndolos y encausándolos conforme la situación lo requiera. La colonización militar, está plenamente probado en el pasado y el presente, es el mejor argumento de soberanía y en nuestro caso, el medio más eficaz para que el pabellón nacinal siga flameando orgulloso sobre las dilatadas llanuras.

Las Armas de la República, deben hacer que el sol radiante del Arauca del Orinoco, del Caquetá o del Amazonas, que hasta la fecha solo ha brillado como un dios solitario, sea el sol radiante de Colombia que ilumine y vigile los sagrados derechos nacionales sobre la dilatada inmensidad donde al calor del heroísmo se construyó la Patria.



PLATAN	2.100	12.800	15.200
COCOA	1.100	500	2000
YUCA	950	5.100	1.020
CANA	500	14.200	14.200
CAFE	210	75	300
TOTALES	5.860	7.375	12.810

CULTIV	MAS	PRODC	\$000
MAIZ	800	700	910
ARROZ	350	400	1.000
PLATAN	650	3.600	5.400
YUCA	600	2.600	5.200
CACAO	210	75	300
TOTALES	2.610	7.375	12.800

CULTIV	MAS	PROD.	\$000
MAIZ	3.300	2.750	3850
ARROZ	3.100	7.200	18000
YUCA	7.500	45000	92.000
CAFE	1.800	8500	12.750
PLATAN	1.400	9.750	14.600
CANA	1.100	35.000	35000
CACAO	100	100	400
AJONJIL	3.100	200	800
TOTAL	18.600	100.850	175.400

CULTIV	MAS	PROD.	\$000
ARROZ	30.600	62.750	156.775
MAIZ	26.700	24.000	55.600
ALGODON	7.250	7.600	30.400
SORGO	2.500	10.000	12.000
AJONJIL	450	250	1.040
PLATAN	8.500	146.100	219.150
YUCA	14.000	94.500	159.000
CAFE	9.800	4.700	70.500
CACAO	3.000	2.500	10.000
CANA	1.500	43.000	4.800
TOTAL	114.400	400.450	770.455

* Fuente: Estadísticas - Instituto Geográfico "Francisco de O'Donnell"

SANTANDER
 Caluyaro
 6.500 kms.2
 Ompué - Man
 22.500 Kms.2
 12.000 Kms.2

EXTENSION DE REGIONES Y SUB-REGIONES Y SU POTENCIAL

DE POBLAMIENTO (*)

<u>SUB-REGIONES</u>	<u>Potencial de Poblamiento</u>
<u>Area General: ARAUCA 64.000 kms. cuadrados</u>	
Tame - Saravena 17.006. Kms.2.	220.000 personas
Arauca 23.000 kms.2	190.000 personas
Trinidad - Puerto Rondón 24.000 Kms.2	220.000 personas
<u>Area General: META 77.000 Jms. 2</u>	
Villavicencio 27.000 Kms.2	335.000 personas
Granada 18.000 Kms.2	195.000 personas
Puerto Gaitán - San Pedro Arimena 32.000 Kms.2	200.000 personas
<u>Area General: CASANARE 41.000 Kms.2</u>	
Yopal 12.000 Kms.2	165.000 personas
Orocué - Maní 22.500 Kms.2	192.000 personas
Cabuyaro 6.500 kms.2	130.000 personas

* Fuente : Estadísticas - Instituto Geográfico "Agustín Codazzi"

ESTADÍSTICAS SOBRE POBLACION Y VIVIENDA - CENSO 1.973 (*)

MUNICIPIOS	CABECERA		MUNICIPAL		
	VIVIENDA	HOGAR	HABITANTES		
			HOMBRE	MUJERES	TOTAL
Arauca	1.259	1.334	3.693	3.920	7.613
Arauquita	235	203	569	527	1.996
Cravo Norte	149	-	365	406	771
Puerto Rondón	195	215	492	518	1.010
Saravena	1.121	1 080	2.280	2.203	4.583
Tame	241	941	2.299	2.512	4.811
TOTALES	3.200	3.773	9.698	10.186	19.884

* Fuente: DANE Boletín No. 279. Censo Población 1.973. El censo de población y de Vivienda aún no se ha difundido.

ESTADÍSTICAS SOBRE POBLACION Y VIVIENDA - CENSO 1.973 (*)

SECTOR	POBLACION		HABITANTE		TOTAL
	VIVIENDA	HOGAR	HOMBRES	MUJERES	
CABECERA MUNICIPAL			HABITANTES		
	MUNICIPIOS				
Aracataca	24.143	10	23.493	1.03	
COMISARIA DEL VICHADA			28.970	0.10	
TOTAL ORINOQUIA	843.808		281.629	2.01	
Puerto Carreño	374	10	1.150	1.022	2.172
Mota	153.330		55.770	1.93	
* Fuente: DANE Boletín 279. Censo Población 1973. El censo de población y de Vivienda aún no se ha difundido					
Vichada	10.150		38.970	0.10	
TOTAL LLANOS	290.808		257.877	1.13	
* Fuente: Estadísticas - Instituto Geográfico "Agustín Codazzi"					

DEPARTAMENTO DEL META
 DENSIDAD DE POBLACION (*)
 PRIMARIA OFICIAL

MUNICIPIO	ESTABLECIMIENTOS			PERSONAL DOCENTE			ALUMNOS			AULAS		
	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural
Casanare												
Meta (Llanos)												
Arauca												
Vichada												
TOTAL ORINOQUIA												
Casanare (Piedemonte)												
Meta												
Arauca												
Vichada												
TOTAL LLANOS												

* Fuente: Estadísticas - Instituto Geográfico "Agustín Codazzi"

PRIMARIA OFICIAL

MUNICIPIOS	ESTABLECIMIENTOS			PERSONAL DOCENTE			ALUMNOS			AULAS		
	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural
Villavicencio	71	31	40	488	406	82	16.027	14.597	1.430	309	245	64
Acacías	47	5	42	104	49	55	2.458	2.319	139	108	39	69
Cabuyaro	9	1	8	12	6	6	384	349	35	16	4	12
Castilla Nva.	12	1	11	16	6	10	439	399	40	20	6	14
Cubarral	9	1	8	20	9	11	839	763	76	22	7	15
Cumaraí	16	2	14	46	21	25	1.126	1.024	102	40	14	26
El Calvario	28	1	27	38	5	33	725	660	65	34	3	31
Fuente de Oro	15	1	14	23	10	13	911	829	71	25	9	16
Granada	25	5	20	68	36	32	2.696	2.453	243	50	26	24
Guamal	19	2	17	45	28	17	2.449	1.319	130	50	14	36
Puerto López	26	2	24	52	18	34	2.074	1.535	539	56	18	38
Puerto Lleras	3	2	1	11	9	2	503	458	45	12	7	5

Territorio	ESTABLECIMIENTOS			PERSONAL DOCENTE			ALUMNOS			AULAS		
	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural
Restrepo	20	3	17	44	22	22	638	580	58	41	19	22
S. Carlos de												
Guaroa	12	1	11	11	7	4	344	313	31	15	8	7
S. Juan de												
Arama	11	1	10	23	8	15	1.197	588	614	21	12	9
San Martín	20	5	15	64	47	17	2.455	2.234	221	41	16	25
Villavicencio	20	---	20	23	---	23	1.102	---	1.102	25	---	25
TOTALES	343	64	279	1.065	687	378	34.265	30.323	3.942	860	447	413
Vichada	12	---	12	43	---	43	1.514	---	1.514	25	---	25

* Fuente: MINEDUCACION - ESTADISTICAS PUBLICADAS 1.972.

* Fuente: Mineducación - Estadísticas publicadas 1.972

** Fuente: D.A.N.E. - Estadísticas publicadas 1.970 Año Internacional Educación.

TERRITORIOS MISIONALES

Primaria Sector Oficial -- 1.971

TERRITORIOS	ESTABLECIMIENTOS			PERSONAL DOCENTE			ALUMNOS			AULAS	
	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana
Casanare	176	---	176	205	---	205	6.620	---	6.620	302	---
Villavicencio	20	---	20	23	---	23	1.102	---	1.102	26	---
Ariari	139	---	139	116	---	116	3.840	---	3.840	150	---
Vichada	12	---	12	48	---	48	1.514	---	1.514	26	---
		4	1	8	30	3	30	800	150	397	10
* Fuente: Mineducación	- Estadísticas publicadas 1.972										
** Fuente: D A N E	- Estadísticas publicadas 1.970 Año Internacional Educación.										
		1	1	---	20	30	---	400	400	---	---
TOTALES	19	13	8	351	364	87	8.379	4.163	1.416	123	31

DEPARTAMENTO DEL META

MEDIA

MUNICIPIOS	ENSEÑANZAS	ESTABLECIMIENTOS			PERSONAL DOCENTE			ALUMNOS			AULAS	
		Total	Oficial	Privada	Total	Oficial	Privada	Total	Oficial	Privada	Total oficial	privada
		RESUMEN POR ENSEÑANZAS										
	BACHI - LLERATO	13	10	3	274	237	37	3.989	3.263	726	99	77
	COMER - CIAL	4	1	3	39	9	30	856	166	690	15	5
	NORMA - LISTA	1	1	--	18	18	-	326	326	--	9	9
	INEM	1	1	--	20	20	-	408	409	-	--	--
	TOTALES	19	13	6	351	284	67	5.579	4.163	1.416	123	91

TERRITORIOS MISIONALES

ESTADÍSTICA DE SERVICIOS PÚBLICOS
M E D I A

MUNICIPIOS ENSE - ÑANZAS	ESTABLECIMIENTOS	PERSONAL DOCENTE			ALUMNOS			A U L A S		
		Total	Oficial	Privada	Total	Oficial	Privada	Total	Oficial	Privada
META										
Arauca	BACHI - LLERATO	7	7	-	55	55	--	881	881	--
Guaymas	BACHI - LLERATO	5	5	-	22	22	00	250	250	--
Casanare	BACHI - LLERATO	4	4	-	17	17	--	425	425	--
Villavicencio	BACHI - LLERATO	4	4	-	6	6	--	1.002	1.002	--
Granada		1/2	1/2	1/2				1/2	1/2	1/2
Restrepo									1/2	1/2
Fuente del Oro		1/2	1/2	1/2		1/2			1/2	
Guarín		1/2	1/2	1/2		1/2			1/2	

ESTADISTICA DE SERVICIOS PUBLICOS (*)

MUNICIPIOS	INDUS- TRIA	electri- cidad	BANCOS	COMUNI- CACIONES	TRANSPOR- TES	EDUCA- CION	SALU- BRIDAD	HOTEL.	JUZGAD.	PLAZA FERIAS	MATADE- RO	ACUEDUC TO	ALCAN- TARILLA- DO
			Tel	Telgr	Te	Fl.	Ae.	P	S	T			
<u>M E T A</u>													
Villavicencio	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	H.	X	X
Acacías	X	X	X	X	X	-	-	X	X	X	H.	X	X
san Martín	1/2	X	X	X	X	-	-	X	X	-	H.	X	X
Puerto López	X	1/2	X	X	X	X	-	X	X	-	H.	X	X
Cumaraí	-	X	X	X	X	-	-	X	X	-	CS.	X	X
Guamal	-	X	X	X	X	-	-	X	X	-	CS.	-	1/2
Granada	1/2	X	X	X	X	-	-	X	X	X	H.	X	1/2
Restrepo	-	X	X	X	X	-	-	X	X	-	H.	-	1/2
Fuente de Oro	-	1/2	X	X	X	-	-	1/2	X	-	PS.	-	1/2
Cubarral	-	1/2	X	X	X	-	-	1/2	X	-	PS.	-	1/2

ESTADÍSTICA DE SERVICIOS PUBLICOS (*)

MUNICIPIOS	INDUSTRI	ELECTRI- CIDAD	BANCOS	COMUNI- CACIONES		TRANSPOR- TES			EDUCA CION		SALU - BRIDAD	HOTELES	JUZGAD.	PLAZAS FERIAS	MATADER.	ACUEDUC.
				Tel.	Telg	Te.	Gl.	Ae.	P.	S.						
ARAUCA																
Arauca	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	- CS.	X	1	1/2	-	1/2
Tame	-	1/2	X	X	X	1/2	-	X	X	X	- PS.	X	1	-	-	1/2
Araucuita	-	1/2	X	X	X	1/2	X	-	X	1/2	- PS.	-	-	-	-	1/2
Saravena	-	1/2	X	-	X	X	C	X	X	1/2	- PS.	1/2	-	-	-	1/2
Cravo Norte	-	1/2	-	X	X	-	X	X	X	X	- -	X	1	-	-	-
Puerto Rendón	-	1/2	-	-	X	-	X	X	X	X	- -	-	1	-	-	-
Fortul	-	1/2	X	-	-	X	-	-	X	X	- PS.	-	-	-	-	-

* Fuente: Estadísticas - Instituto Geográfico "Agustín Codazzi".

ESTADISTICAS SOBRE PRODUCTOS BASICOS; INDUSTRIALES Y

MAGUEY

ALBODON

MEDICINALES

<u>PRODUCTOS</u>	<u>META</u>	<u>ARAUCA</u>	<u>CASANARE</u>	<u>VICHADA</u>
ARROZ	X	X	-	-
CACAO	X	X	X	X
MAIZ APARRILLA	-	X	X	X
PLATANO	X	X	X	-
FRIJOL	-	X	-	X
YUCA	X	X	X	X
CAFE DE COPAL	X	-	X	-
PIÑA	-	X	-	X
ÑAME	X	X	X	-

INDUSTRIALES

CAUCHO (*)	-	X	-	X
CHICLE (*)	-	-	-	X
PENDARE	-	-	-	X
PALMA DE CUMARE (*)	-	X	-	X
MORICHE	-	X	-	X
CHIQUICHIQUE (*)	-	-	-	X
TABACO	X	X	X	X
HENEGAN	-	-	-	X

CULTIVOS PERMANENTES Y SEMI-PERMANENTES

MAGUEY		-	-	-	X
REGION	SUB-REGION	AREA (HA)	PRODUCCION	TONELADAS	VALOR
ALGODON		X	-	X	\$ MILES

(*) Productos Forestales, que tienen mayor flujo hacia Venezuela.

ARAUCA		2.100	10.800		10.200
CASANARE	MEDICINALES		9.750		14.600
META		18.600	146.100		210.150
ZARZAPARRILLA		-	-	-	X
VICHADA		650	2.600		2.400
GUTAPERCHA		-	-	-	X
CARAÑA		-	-	-	X
COPAIBA		- 950	- 6.100	-	1.020 X
RESINA DE COPAL		- 2.800	- 45.000	-	67.000 X
META		14.100	64.500		180.000
VICHADA		600	2.800		5.200
<u>CAFE</u>					
ARAUCA	Sareydra	220	70		1.050
CASANARE	Pajarito	1.800	650		12.750
META	Guamaí, Cuhernaí	9.800	4.700		70.500
<u>CACAO</u>					
ARAUCA		1.100	500		2.000
CASANARE		100	100		400
META		3.000	2.800		10.000
VICHADA		200	75		300

CULTIVOS PERMANENTES Y SEMI-PERMANENTES

<u>REGION</u>	<u>SUB-REGION</u>	<u>AREA (HA)</u>	<u>PRODUCCION TONELADAS</u>	<u>VALOR \$ MILES</u>
<u>PLATANO</u>				
ARAUCA		2.100	12.800	19.200
CASANARE		1.410	9.750	14.600
META		18.500	146.100	219.150
VICHADA		650	2.600	5.400
<u>YUCA</u>				
ARAUCA		950	5.100	1.020
CASANARE		7.500	45.000	90.000
META		14.100	94.500	189.000
VICHADA		600	2.600	5.200
<u>CAFE</u>				
ARAUCA	Saravdha	220	70	1.050
CASANARE	Pajarito	1.800	850	12.750
META	GuamaI Cubarral	9.800	4.700	70.500
<u>CACAO</u>				
ARAUCA		1.100	500	2.000
CASANARE		100	100	400
META		3.000	2.500	10.000
VICHADA		200	75	300

POTENCIAL DE - 2 - BIENIMIENTO AGROPECUARIO

TOTAL (1,000 DOLARES)

CAÑA	AREA	PO -	INGRE -	AD -	POTEN	AUMENT
USO DEL TERRENO	ACTUAL	TEN	SO BRU	TUAL	DIAL	
ARAUCA		500	14.200		14.200	
CASANARE		1.100	35.000		35.000	
META		1.500	48.000		48.000	
Permanentes	5.000	15.000	224.000	11.911	2.350	2.350
TOTALES:	18.000	145.980	544.305	11.911	1.009.905.000	

CASTIZALES P.N.	160.000	140.000	1.50	288	224	-64
Pastos Mejorados	20.000	70.000	8.00	160	560	400
TOTAL:	180.000	210.000		448	784	336

* Fuentes: Estadísticas - Instituto Geográfico "Agustín Codazzi".

BOSQUES ETC.

Rotondas de descanso y uso doméstico	100.000	100.000	0.50	50	50	0
Explotación comer.		1.000	10.00		10	10
Bosques en reserva biológica	165.000	9.000				
TOTAL:	265.000	110.000		50	100	10

TOTAL ZONA DE

INFLUENCIA IN-

MEDIATA	400.000	480.000		9.764	12.384	10.090
---------	---------	---------	--	-------	--------	--------

POTENCIAL DE RENDIMIENTO AGROPECUARIO

TOTAL (1.000 DOLARES)

USO DEL TERRENO	AREA ACTUAL	PO - TEN CIAL	INGRE - so BRU TO	AC - TUAL	POTEN CIAL	AUMENTO
CULTIVOS						
Anuales	12.000	65.000	129.00	1.549	8.385	6.836
Permanentes	3.000	15.000	239.00	717	3.585	2.868
T O T A L :	15.000	80.000		2.266	11.970	9.704
PASTIZALES P.N.						
Pastos Mejorados	10.000	70.000	8.00	160	560	400
T O T A L :	200.000	210.000		448	1.784	336
BOSQUES ETC.						
Retornos de descanso y uso doméstico	100.000	180.000	0.50	50	90	40
Explotación comer.	---	1.000	10.00	---	10	10
Bosques en reserva baldías	165.000	9.000	---	---	---	---
T O T A L :	265.000	190.000		50	100	50
TOTAL ZONA DE INFLUENCIA INMEDIATA						
	480.000	480.000		2.764	12.854	10.090

POTENCIAL DE RENDIMIENTO AGROPECUARIO

TOTAL (1.000 DOLARES)

USO DEL TERRENO	AREA ACTUAL	POTENCIAL	INGRESO BRUTO	AC-TUAL	POTENCIAL	AUMENTO
-----------------	-------------	-----------	---------------	---------	-----------	---------

CULTIVOS

Anuales	700	6.000	109.00	76	654	578
Permanentes	300	2.000	227.00	68	454	386
TOTAL :	1.000	8.000		144	1.108	964

PASTIALES

Pastos Naturales	5.000	40.000	1.60	8	64	56
Pastos Mejorados	5.000	50.000		8	144	136
TOTAL :	---	10.000	8,00	--	80	80

BOSQUES, ETC.

Retoños de descanso y uso dom.	7.000	60.000	0.50	4	30	26
Explot.comerc.	--	2.000	10.00	--	20	20
Bosques en reserva baldías	197.000	90.000		--	--	--
TOTAL	204.000	152.000		4	50	46

TOTAL DE ZONA DE INFLUENCIA

INMEDIATA	210.000	210.000		156	1.302	1.146
MEDIATA	360.000	300.000		1.080	8.208	5.210

POTENCIAL DE RENDIMIENTO AGROPECUARIO

USO DEL TERRENO	AREA ACT.	POTENCIAL	INGRESO BRUTO	TOTAL (1.000 DOLARES)		
				ACTUAL	POTENCIAL	AUMENTO
CULTIVOS						
Anuales	3.000	28.000	139.00	417	3.892	3.475
Permanentes	2.000	6.000	264.00	528	1.584	1.056
TOTAL :	5.000	34.000		945	4.476	4.531
PASTIZALES						
Pastos Naturales	50.000	70.000	1.60	80	112	32
Pastos Mejorados	5.000	60.000	8.00	40	480	440
TOTAL :	55.000	130.000		120	592	472
BOSQUES, ETC.						
Retoños de descanso y uso doméstico	30.000	190.000	0.50	15	95	80
Explotación comer.	--	13.000	10.00	--	130	130
Bosques en reserva baldías	290.000	13.000	--	--	--	--
TOTAL :	320.000	216.000		15	225	210
TOTAL ZONA DE INFLUENCIA INMEDIATA	380.000	380.000		1.080	6.293	5.213

POTENCIAL DE RENDIMIENTO AGROPECUARIO

TOTAL (1.000 DOLARES)

USO DEL TERRENO	AREA ACT. ACTUAL	POTEN - CIAL	INGRE - so BRU TO.	AC - TUAL	POTEN - CIAL	AUMENTO
-----------------	---------------------	--------------	--------------------	-----------	--------------	---------

CULTIVOS

Anuales	400	9.000	114.00	46	1.026	980
Permanentes	100	2.000	249.00	25	498	473
T O T A L :	500	11.000		71	1.524	1.453

PASTIZALES

PASTIZALES

Pastos Naturales	1.000	40.000	1.60	2	64	62
Pastos Mejorados	---	20.000	8.00	--	160	160
T O T A L :	1.000	60.000		2	224	222

BOSQUES, ETC.

Retoños de descanso y uso d.	4.000	80.000	0.50	2	40	38
Explot.comerc.	--	--	--	-	---	---
Bosques en reserva baldías	154.500	9.000	--	-	---	---
T O T A L :	158.500	89.000		2	40	38

TOTAL ZONA DE INFLUENCIA INMEDIATA

160.500	160.000		75	1.788	1.713
---------	---------	--	----	-------	-------

POTENCIAL DE RENDIMIENTO AGROPECUARIO

USO DEL TERRENO	AREA ACTUAL	POTENCIAL	INGRE SO BRUTO	Total (1.000 Dólares)		
				ACTUAL	POTENCIAL	AUMENTO
CULTIVOS						
Anuales	4.000	16.000	111.00	444	1.776	1.332
Permanentes	<u>1.000</u>	<u>4.000</u>	<u>230.00</u>	<u>230</u>	<u>920</u>	<u>690</u>
T O T A L :	5.000	20.000		674	2.696	2.022
PASTIZALES						
Pastos Naturales	310.000	230.000	1.20	372	276	-96
Pastos mejorados	<u>10.000</u>	<u>90.000</u>	<u>6.00</u>	<u>60</u>	<u>540</u>	<u>480</u>
T O T A L :	320.000	320.000		432	866	384
BOSQUES						
Retoños de descanso y uso doméstico	40.000	160.000	0.50	20	80	60
Explotación com.	---	---	---	---	---	---
Bosques en reser.	155.000	20.000	---	---	---	---
T O T A L :	<u>195.000</u>	<u>180.000</u>		<u>20</u>	<u>80</u>	<u>60</u>
TOTAL ZONA DE INFLUENCIA INMEDIATA	520.000	520.000		1.126	3.592	2.466

AREAS AGRICOLAS, INTENDENCIA DE ARAUCA (Hectáreas)

CULTIVO	1958	1959	1960	1963
CACAO	---	1.357	1.539	n.d.
CAFE	---	510	810	n.d.
MAIZ	140	490	612	705
PLATANO	---	1.300	1.362	1.510
ARROZ	20	133	162	230
CAÑA DE AZUCAR	300	310	335	315
YUCA	75	530	530	545
<hr/>				
TOTAL:	535	4.630	5.350	n.d.

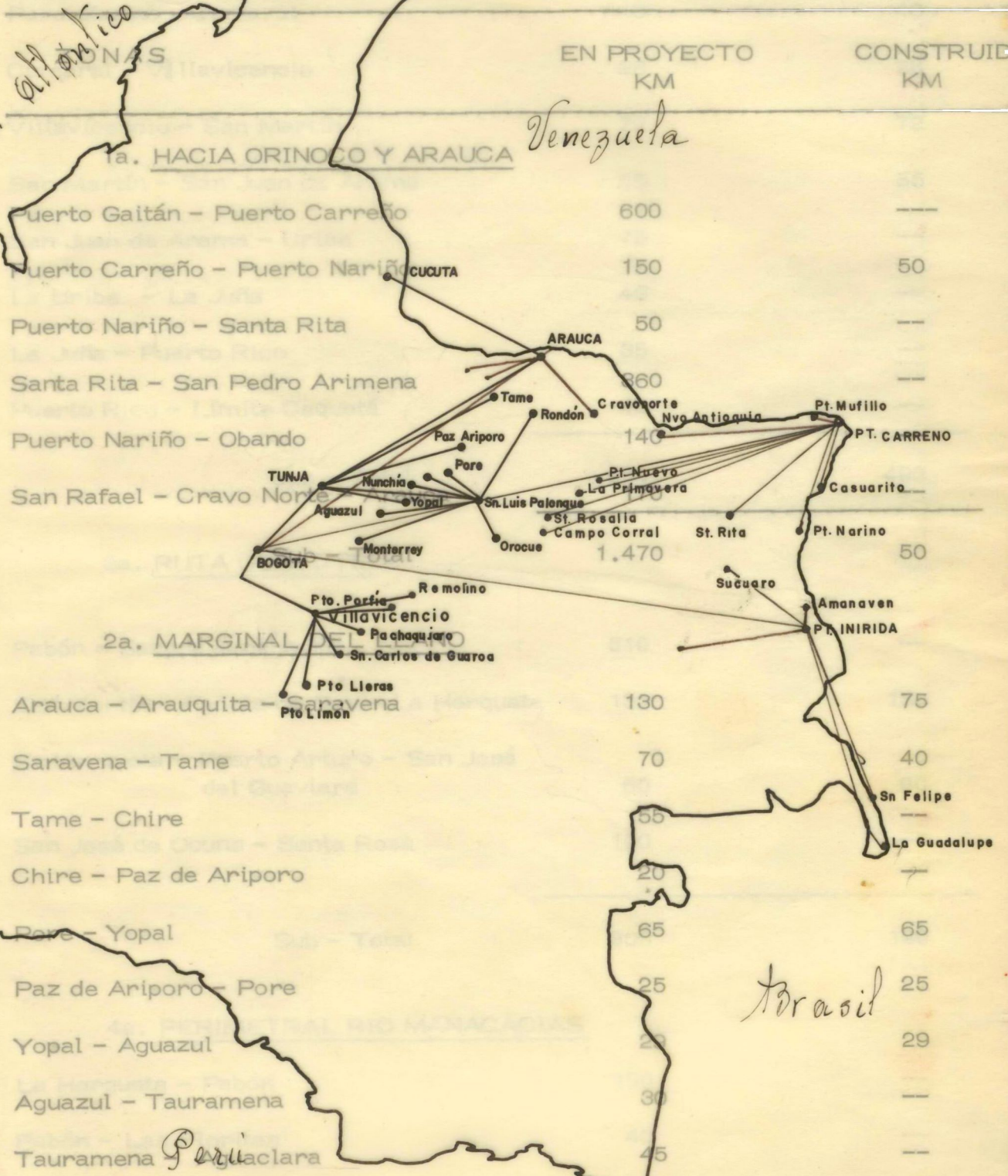
n.d. = no disponible.

Fuente: CAJA DE CREDITO AGRARIO

RED DE COMUNICACIONE DE LOS LLANOS

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

CUADRO DE VIAS TERRESTRES LLANOS ORIENTALES ORINOQUIA



	EN PROYECTO KM	CONSTRUIDO KM
--	-------------------	------------------

1a. HACIA ORINOCO Y ARAUCA

Puerto Gaitán - Puerto Carreño	600	---
Puerto Carreño - Puerto Nariño	150	50
Puerto Nariño - Santa Rita	50	---
Santa Rita - San Pedro Arimena	360	---
Puerto Nariño - Obando	140	---
San Rafael - Cravo Norte	140	---
Total	1.470	50

2a. MARGINAL DEL LLANO

Arauca - Arauquita - Saravena	130	75
Saravena - Tame	70	40
Tame - Chire	55	---
Chire - Paz de Ariporo	20	---
Paz de Ariporo - Yopal	65	65
Paz de Ariporo - Pore	25	25
Yopal - Aguazul	20	29
Aguazul - Tauramena	30	---
Tauramena - La Florida	45	---

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

CUADRO DE VIAS TERRESTRES LLANOS ORIENTALES ORINOQUIA

ZONAS	EN PROYECTO KM	CONSTRUIDO KM
<u>1a. HACIA ORINOCO Y ARAUCA</u>		
Puerto Gaitán - Puerto Carreño	600	---
Puerto Carreño - Puerto Nariño	150	50
Puerto Nariño - Santa Rita	50	--
Santa Rita - San Pedro Arimena	360	--
Puerto Nariño - Obando	140	--
San Rafael - Cravo Norte - Arauca	170	--
Sub - Total	1.470	50
<u>2a. MARGINAL DEL LLANO</u>		
Arauca - Arauquita - Saravena	130	75
Saravena - Tame	70	40
Tame - Chire	55	--
Chire - Paz de Ariporo	20	--
Pore - Yopal	65	65
Paz de Ariporo - Pore	25	25
<u>PERIMETRAL RIO MANAGACIAS</u>		
Yopal - Aguazul	29	29
Aguazul - Tauramena	30	--
Tauramena - Aguaclara	45	--

Aguaclara - Paratebueno	50	--
Paratebueno - Cumaral	40	40
Cumaral - Villavicencio	28	28
Villavicencio - San Martín	72	72
San Martín - San Juan de Arama	55	55
San Juan de Arama - Uribe	75	--
La Uribe - La Juña	40	--
La Juña - Puerto Rico	35	--
Puerto Rico - Límite Caquetá	45	--
	<hr/>	
Sub - Total	909	493

3a. RUTA GUAVIARE

Pabón = Sabana Amanaven	510	--
San Martín - Fuente de Oro - La Horqueta	130	130
La Horqueta - Puerto Arturo - San José del Guaviare	60	60
San José de Ocune - Santa Rosa	100	--
	<hr/>	
Sub - Total	800	190

4a. PERIMETRAL RIO MANACACIAS

La Horqueta - Pabón	130	--
Pabón - Las Floritas	40	--
Las Floritas - Puerto Gaitán	55	--
	<hr/>	

5a. TRANSVERSALES VERTICALES

		Longitud	Tonaje
		730	200
Arauca - Puerto Rondón		130	---
Arauca - Tame		80	---
Puerto Rondón - Cravo Norte		110	---
Puerto Rondón - Trinidad		130	---
Pore - Trinidad		50	---
Trinidad - Orocué		100	---
Sub - Total		600	---
TOTAL :		4.004	584
RIO CISIANA		60	150
RIO UPIA		60	20
RIO CRAVO SUR		45	50
RIO PALITO		60	150
RIO ARAUCA		280	20
RIO CRINOCO		320	500
RIO GUAVIARE		370	200

RIOS NAVEGABLES ORINOQUIA COLOMBIANA

		Longitud	Tonelaje
RIO META	: Pto. López - Pto. Carreño	730	200
RIO CASANARE	: Rondón- Cravo Norte	115	200
	Carvo Norte - Desem. Río Meta	50	--
RIO ARIPORO	: Navegable	60	50
RIO LIPA	: Hato Hidalguía - Cravo Norte	136	200
RIO CRAVO NORTE	: Hda. Argentina - Rio Lipa	80	150
RIO ELE	: Hato Providencia - Pto Ele	60	150
RIO VICHADA	: San José Ocune - Pto. Nariño	390	150
RIO MUCO	: Puerto Muco - San José - Ocune	150	20
RIO TOMO	: La Palmita - Caño Gaurina	237	20
	Caño Guarina - Desem. Río Orinoco	280	150
RIO CISIANA	: Mani - San Miguel	68	150
RIO UPIA	:	50	20
RIO GRAVO SUR	: Desde Bélgica	48	50
RIO PAUTO	: Desde Trinidad	82	150
RIO ARAUCA	: Arauca - Puerto Nariño	280	20
RIO ORINOCO	: San Fernando de Atabajo - Pto. Carr.	320	300
RIO GUAVIARE	: Desde San José	870	200

SERVICIO TELEFONICO Y TELEGRAFICO ACTUAL DE LOS

LLANOS ORIENTALES Y LA ORINOQUIA

<u>DIVISION TERRITORIAL</u>	<u>LOCALIDAD</u>	<u>TELEFONO</u>	<u>TELEGRAFO</u>	<u>ENRU TAM.</u>	<u>SISTEN OPERA</u>
META	Villavicencio	X	X	Bogotá	RA
	Restrepo	X	X	Villavo	CW.
	Cumaral	-	X	Villavo	CW.
	Acacías	X	X	Villavo	CW.
	Puerto López	X	X	Villavo	RA.
	San Martín	X	X	Villavo	RA.
	Castilla	-	X	S.Martín	TF.
	Medellín del Ariari	-	X	S.Martín	TF.
	Granada	X	X	S.Martín	TY.
	ARAUCA	Fuente de Oro	X	X	S.Martín
Puerto Lleras		-	X	S.Martín	CW.
Cubarraí		-	X	S.Martín	TF.
San Juanito		-	X	S.Martín	CW.
La Playa		-	X	S.Martín	CW.
VICHADA	Humadea	-	X	S.Martín	TF.
	Calvario	-	X	S.Martín	TF.
OBSERVACIONES:	Guamal	X	0		
	Castillo	-	X	S.Martín	
	Puerto Gaitán	-	X	Pto. López	CW.

CASANARE	Yopal	-	X	Tunja	CW.
	Orocué	-	X	P. López	CW.
	Maní	-	X	E.D.B.B.	CW.
	Trinidad	-	X	E.D.B.B.	CW.
	Aguazul	-	X	E.D.B.B.	CW.
	Paz de Ariporo	-	X	E.D.B.B.	CW.
	Támara	-	X	E.D.B.B.	CW.
	Monterrey	-	X	Pto. López	CW.
	Hato Corozal	-	X	E.D.B.B.	CW.
	Nunchia	-	X	E.D.B.B.	TF.
	Rondón	-	X	Tunja	TF.
ARAUCA	Arauca	X	X	Bogotá	CW.;
	Araucuita	-	X	E.D.B.B.	CW.
	Saravena	-	X	E.D.B.B.	CW.
	Cravo Norte	-	X	E.D.B.B.	CW.
	Tame	-	X	E.D.B.B.	CW.
VICHADA	Puerto Carreño	-	X	E.D.B.B.	CW.

OBSERVACIONES:

CW = Operación Telegráfica por Morse

RA = Red Telegráfica Automática por Telex

TF = Operación Telegráfica por Teléfono

TY = Operación Telegráfica por teletipo.

El Gobierno Nacional por intermedio de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones (TEL. ECON) está adelantando a corto plazo un programa de integración, con el establecimiento de las siguientes redes telefónicas:

SISTEMA OPERACIONAL

: Forma de operación empleado por el servicio de Telé-

BOGOTA - ARAUCA, para irradiar a: Cravo Norte, Saravena, Cutará,

Puerto Nariño, Socorro, Concordia y Antioquia. (Red de Esquematismo).

BOGOTA - PUERTO CARRERO, para irradiar a: Nueva Antioquia, Puerto Nuevo,

La Primavera, Santa Rita, Campo General, Santa Rosalia, Puerto Nariño, Casuarito y Puerto Muriel.

BOGOTA - PUERTO INRIQUA, para irradiar a: Barranco Minas, Suruzo y -

Amanavén.

BOGOTA - VILLAVICENCIO, (Central Buenavista) para irradiar a: Puerto -

Parí, Remolino, Pasiriquiano, San Carlos de Guasca, Puerto Lloras, Puerto Limón, Vista Hermosa,

cada una de estas poblaciones contará con una estación de radio teléfono de uno solo canal.

TUNJA - TRINIDAD, para irradiar a: Monterrey, Aguazul, Ocasalé, Pora,

Támara, Nunchía, San Luis de Palenque y Rondón.

TUNJA - YOPAL

TUNJA - PAZ DE ARIPORO

TUNJA - TAME

ANEXO 4 A

El Gobierno Nacional por intermedio de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones (TELECOM) está adelantando a corto plazo un programa de integración, con el establecimiento de las siguientes redes telefónicas:

BOGOTA - ARAUCA, Para irradiar a: Cravo Norte, Saravena, Cubará, Puerto Nariño, Socorro, Corocoro y Arauquita. (Mapa Esquemático).

BOGOTA - PUERTO CARREÑO, para irradiar a Nuevo Antioquia, Puerto Nuevo, La Primavera, Santa Rita, Campo Corral, Santa Rosalía, Puerto Nariño, Casuarito y Puerto Murillo.

BOGOTA - PUERTO INIRIDA, para irradiar a: Barranco Minas, Sucuaro y Amanavén.

BOGOTA - VILLAVICENCIO, (Central Buenavista) para irradiar a: Puerto Porfía, Remolino, Pachiaquiara, San Carlos de Guaroa, Puerto Lleras, Puerto Límón, Vista Hermosa, - cada una de estas poblaciones contará con una estación de radio teléfono de uno solo canal.

TUNJA- TRINIDAD, para irradiar a: Monterrey, Aguazul, Orocué, Pore, Támara, Nunchía, San Luis de Palenque y Rondón.

TUNJA - YOPAL *

TUNJA - PAZ DE ARIPORO*

TUNJA - TAME *

CONSTRUCCIÓN DE CAMBIERAS

* NOTA: Para estas tres últimas redes telefónicas con plantas de alta capacidad se están adelantando los estudios del caso para determinar a que poblaciones van a irradiar.

Gobierno	248	255	262	270	1.475	2.624
----------	-----	-----	-----	-----	-------	-------

Se tiene previsto a un mayor plazo (5 a 10 años) la integración total de la red de comunicaciones del sector rural hacia la frontera con Venezuela.

Saldo administrativo disponible	73	80	87	94	499	1.380
---------------------------------	----	----	----	----	-----	-------

Con la terminación de este plan que está previsto para finales de 1976, quedará cubierto con comunicaciones un buen sector de la ORINOQUIA.

Ingreso total de fondos internos	116	115	123	131	870	1.803
----------------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-------

Fuentes Externas	58	58	65	72	451	917
------------------	----	----	----	----	-----	-----

Total de fondos disponibles	169	176	188	203	1.321	2.720
-----------------------------	-----	-----	-----	-----	-------	-------

Total destinado a inversión de caminos	21	22	23	24	145	325
--	----	----	----	----	-----	-----

Fuente: Plan Cuatrienal de Inversiones Públicas Nacionales, 1967 - 71

Estos trabajos se ejecutaron en coordinación con las autoridades existentes teniendo en cuenta las necesidades de los sectores.

Como dato importante se puede informar que el

Ejército Nacional se trasladó a San Juan de Arama Mosetas (ver

Figura No. 31). Este traslado se realizó en 1975 (Ver anexos en la parte rural).

PROYECCION DE FONDOS PARA DESARROLLO Y

CONSTRUCCION DE CARRETERAS

	1.961	1.962	1.963	1.964	1.965 69	1.970 74
Ingreso bruto del Gobierno	243	266	285	305	1.875	2.628
Gastos gubernamentales administrativos totales	170	176	182	188	1.043	1.239
Saldo administrativo disponible	73	90	103	117	832	1.389
Otras fuentes de ingreso interno	43	25	20	20	141	236
Ingreso total de fuentes internas	116	115	123	137	973	1.625
Fuentes Externas	53	55	58	60	301	351
Total de fondos disponibles	169	170	181	197	1.274	1.976
Total destinado a inversión de caminos	39	39	39	41	281	436

Fuente: Plan Cuatrienal de Inversiones Públicas Nacionales, 1961 - 64

Estos trabajos se desarrollan de acuerdo a las posibilidades existentes teniendo en cuenta las prioridades del país en otros sectores.

Como dato importante para agregar a este estudio, se puede informar que el Ejército Nacional hará un tramo que unirá a San Juan de Arama Mesetas (ver figura No. 5) . Esto a partir del año 1.976 (Ver anexos en la parte final).

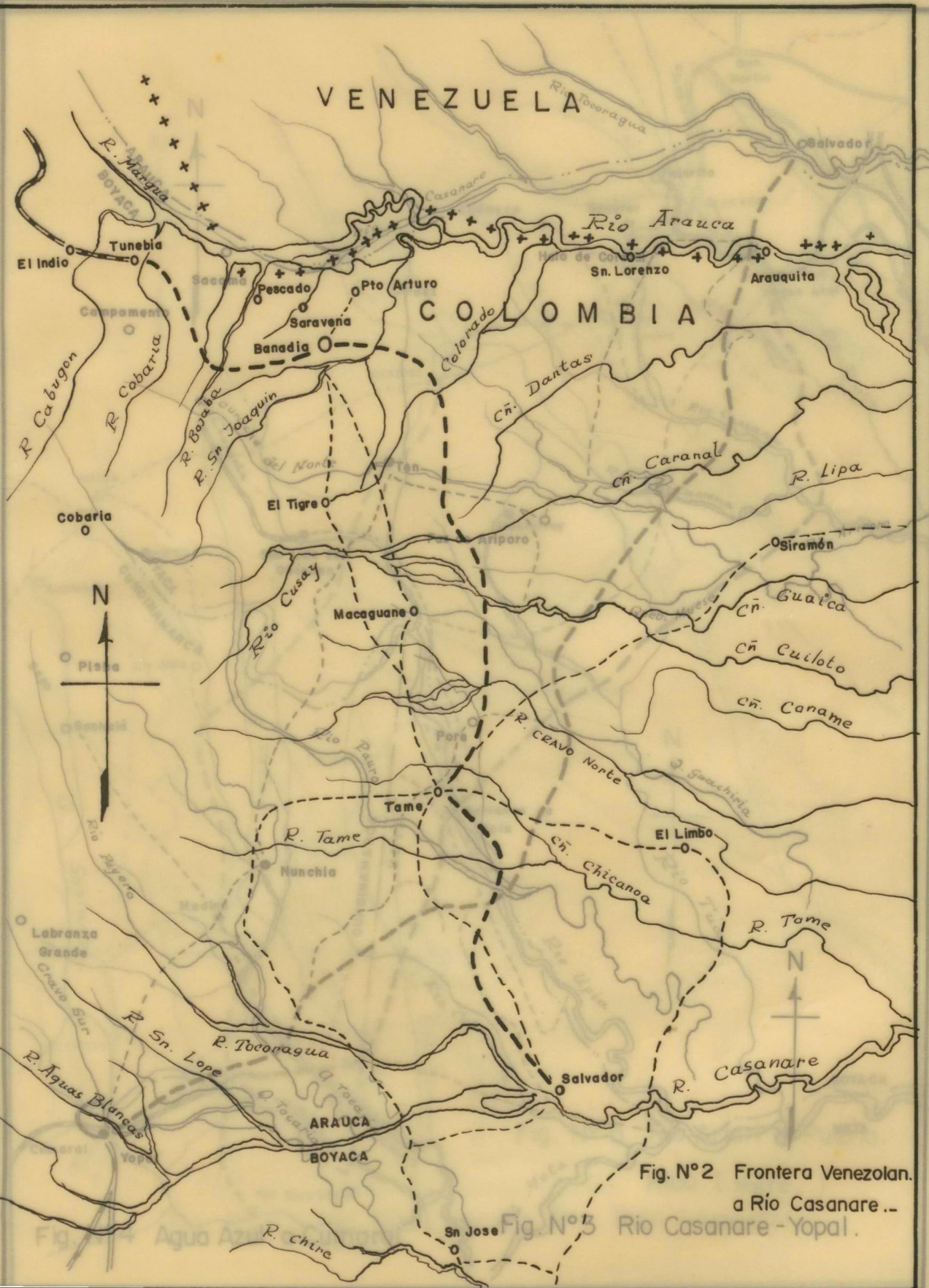


Fig. N°2 Frontera Venezolana a Río Casanare ..

Fig. N°3 Río Casanare - Yopal .

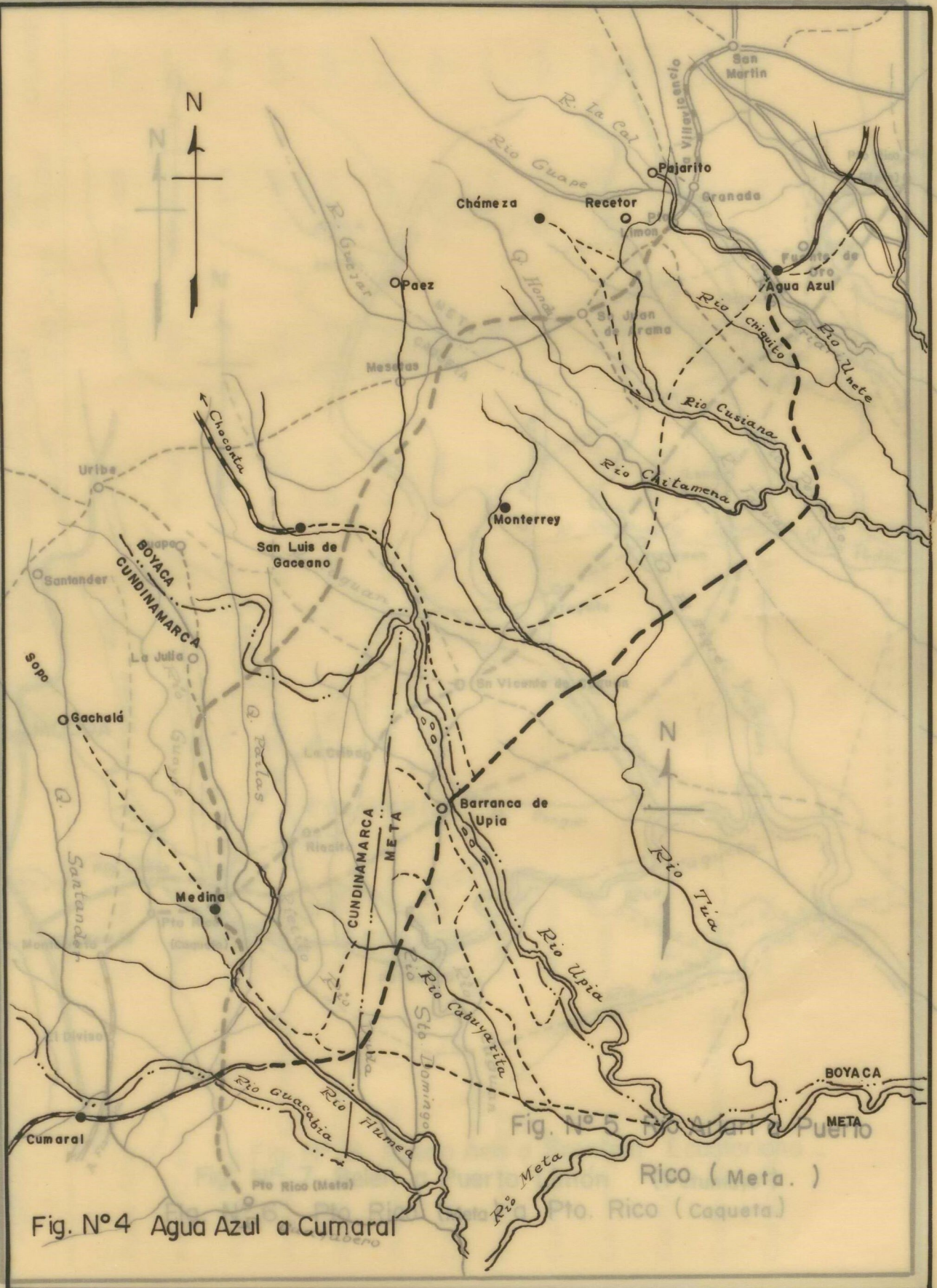


Fig. N°4 Agua Azul a Cumaral

Fig. N°5 Rio Meta
 Rico (Meta.)
 Pto. Rico (Caqueta)

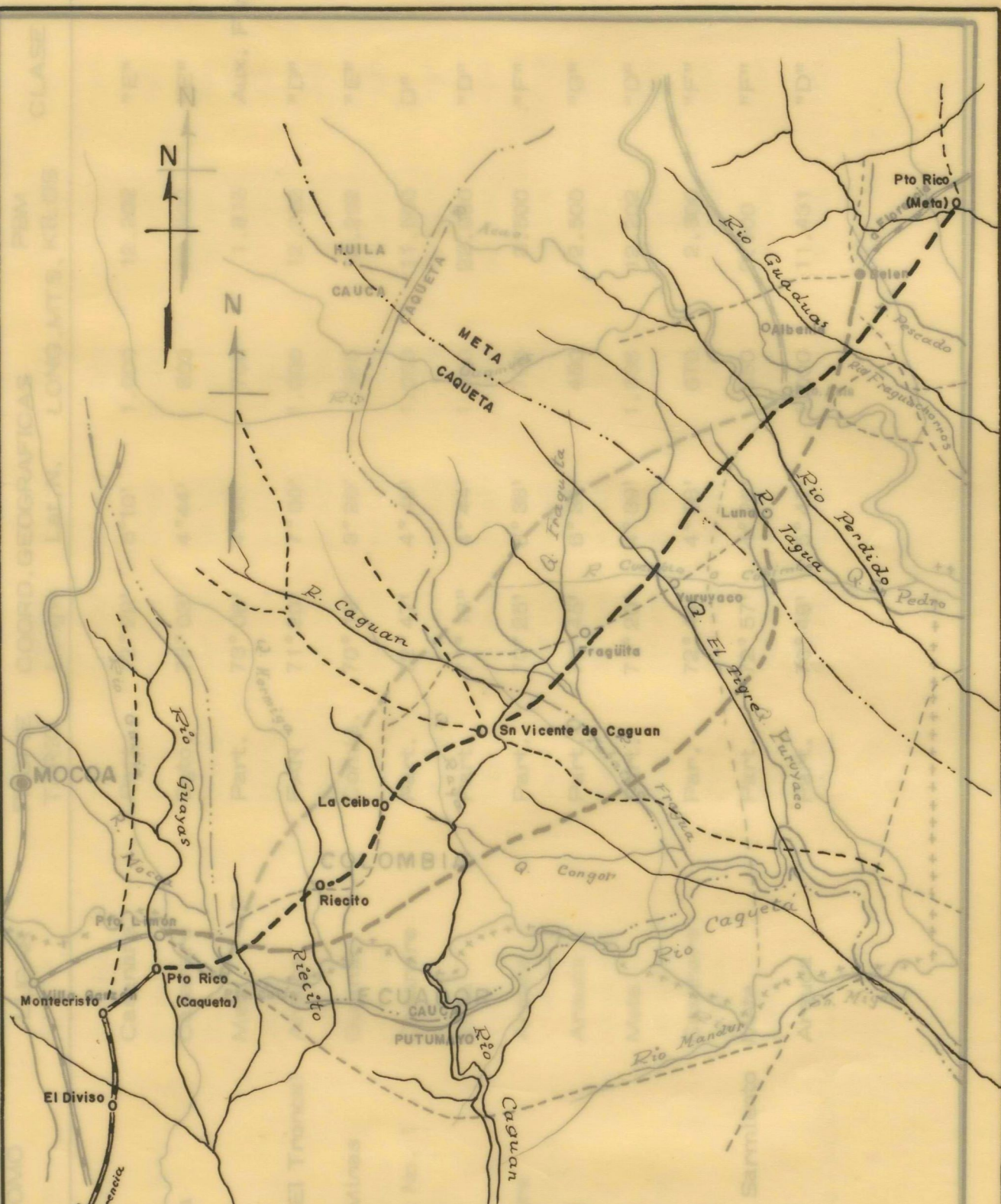


Fig. N° 8 Puerto Asis a Frontera Ecuatoriana...
 Fig. N° 7 Belén a Puerto Limón (Putumayo)
 Fig. N° 6 Pto. Rico (Meta) a Pto. Rico (Caqueta.)

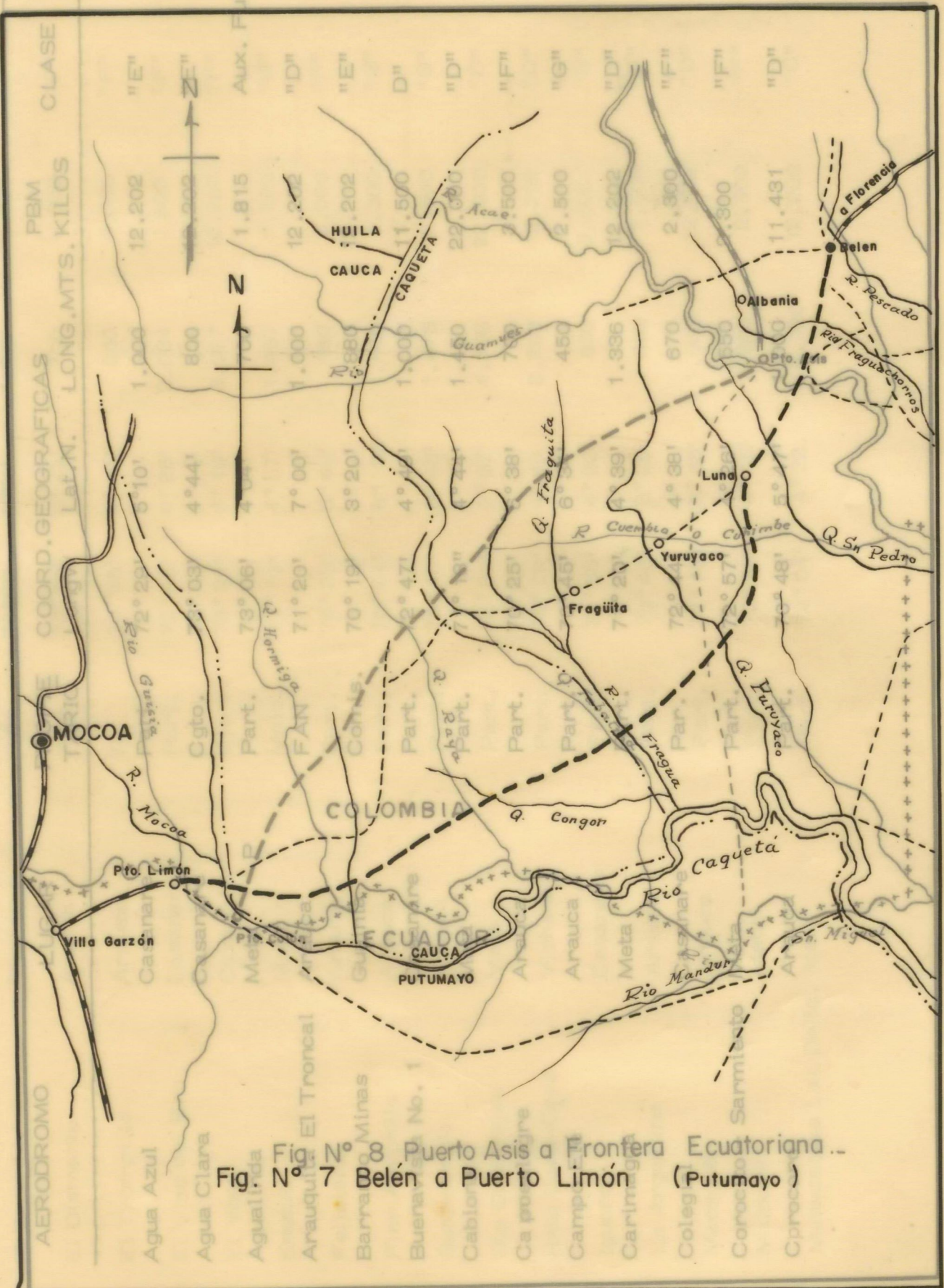


Fig. N° 8 Puerto Asis a Frontera Ecuatoriana...
 Fig. N° 7 Belén a Puerto Limón (Putumayo)

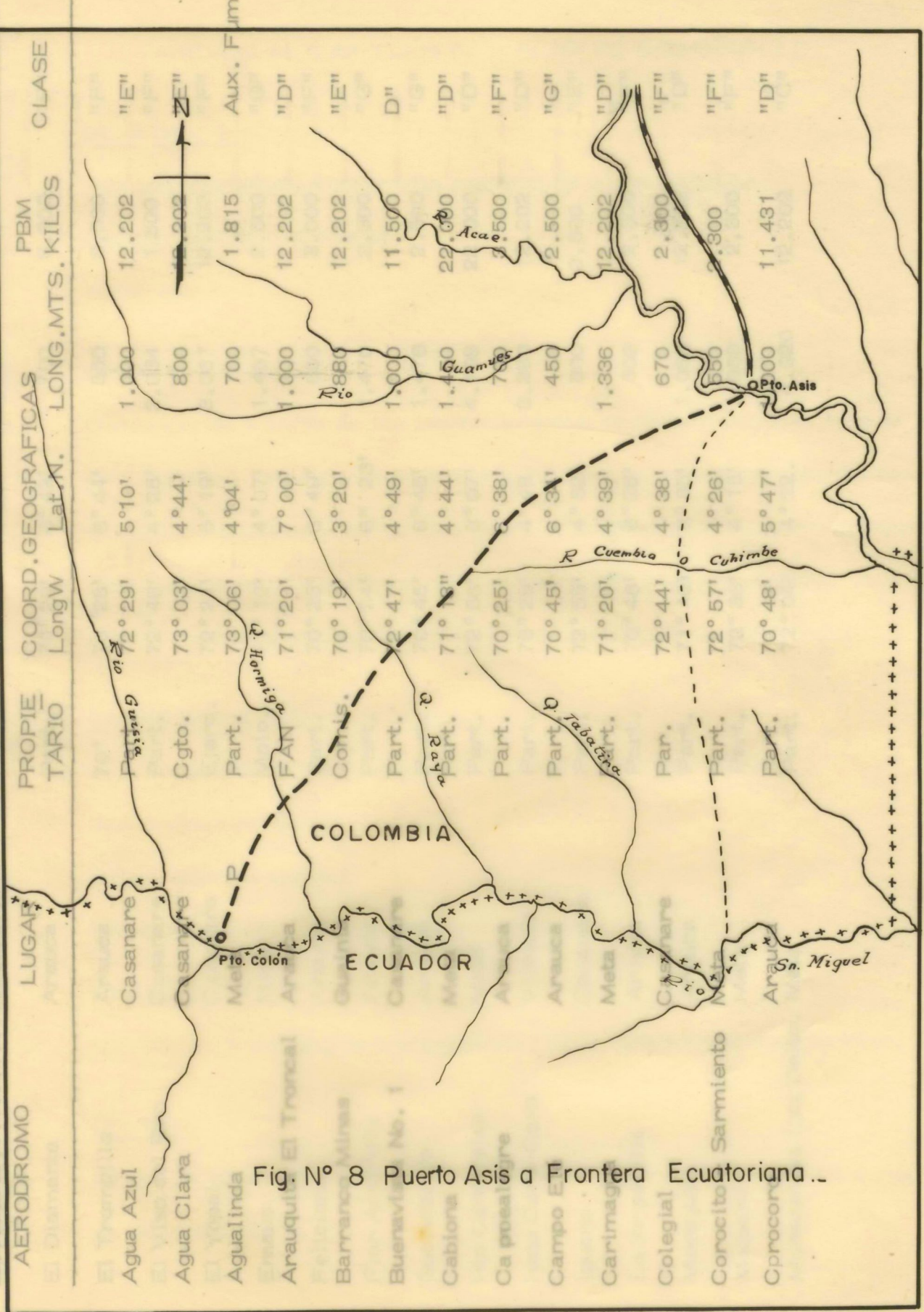


Fig. N° 8 Puerto Asis a Frontera Ecuatoriana ..

AERODROMO	LUGAR	PROPIETARIO	COORD. GEOGRAFICAS			PBM KILOS	CLASE
			LongW	Lat.N.	LONG.MTS.		
El Diamante	Arauca						
El Trompillo	Arauca						
Agua Azul	Casanare	Part.	72° 29'	5° 10'	1.000	12.202	"E"
El Vaso del Negro	Casanare						
Agua Clara	Casanare	Cgto.	73° 03'	4° 44'	800	12.202	"E"
El Yopal	Casanare						
Agualinda	Meta	P	73° 06'	4° 04'	700	1.815	Aux. Fum.
El Yopal	Meta						
Araucita El Troncal	Arauca	FAN	71° 20'	7° 00'	1.000	12.202	"D"
Feliciana							
Barranco Minas	Guainía	Comis.	70° 19'	3° 20'	880	12.202	"E"
San Antonio							
Buenavista No. 1	Casanare	Part.	72° 47'	4° 49'	1.000	11.500	"D"
San Antonio							
Cabiona	Meta	Part.	71° 13"	4° 44'	1.450	22.000	"D"
San Carlos							
Ca pealegre	Arauca	Part.	70° 25'	6° 38'	700	3.500	"F"
San Comodoro							
Campo Elé	Arauca	Part.	70° 45'	6° 34'	450	2.500	"G"
Guare							
Carimagua	Meta	Part.	71° 20'	4° 39'	1.336	12.202	"D"
La Argentina	Arauca						
Colegial	Casanare	Par.	72° 44'	4° 38'	670	2.300	"F"
Macaguán	Arauca						
Corocito - Sarmiento	Meta	Part.	72° 57'	4° 26'	550	2.300	"F"
Malboro	Meta						
Cprocoro	Arauca	Part.	70° 48'	5° 47'	1.000	11.431	"D"
Manacaofas Las Deltas	Meta						

El Desecho	Casanare	Part.	72°12'	5°30'	1.062	12.202	"F"
El Diamante	Arauca	Part.	70' 20'	6° 42'	700	3.000	"F"
El Trompillo	Arauca	70°	70 °28'	6° 44'	550	3.500	"F"
El Viso del Oro	Casanare	Part.	72° 46'	4° 25'	2.034	1.500	"F"
El Yopal	Casanare	Ejerc.	72° 21'	5° 19'	3.067	12.202	"F"
Emaus	Meta	Mpio.	71° 10'	4° 07'	1.467	2.500	"G"
Feliciano	Arauca	Part.	70° 23'	6° 49'	600	3.000	"F"
Flor Amarillo	Arauca	Part.	70° 24'	6" 23'	1.470	2.300	"G"
Guaratarito	Arauca	Part.	70° 45'	6° 45'	1.476	2.500	"G"
Hto Candilejas	Meta	Part.	72° 56'	3° 07'	4.198	22.000	"D"
Hato Cora-Cora	Vichada	Part.	70° 28'	4° 48'	3.280	12.202	"D"
Iguaro	Casanare	Part.	72° 55'	4° 52'	800	3.500	"E"
La Argentina	Arauca	Part.	70° 46'	6° 26'	500	2.500	"F"
Macaguán	Arauca	Part.	71° 45'	6° 35'	1.080	12.202	"D"
Maiporé	Meta	Part.	72° 36'	4° 15'	1.968	2.300	"F"
Manacacías Las Delic.	Meta	Part.	72° 04'	4° 22'	4.920	12.202	"C"

ANEXOS AL CAPITULO IV - PLAN DE DESARROLLO

PLAN No. 1

Administración del Desarrollo regional de la ORINOQUIA

Institución DNP - Compes

Prioridad 1

Secuencia de Etapas

Corresponde a parte de los Departamentos de Meta y Boyacá, toda la Intendencia del Arauca y la Comisaría del Vichada cuyas características económicas sociales y culturales hacen apta esta región para su organización y desarrollo integrado. Se considera como centro regional Villavieja y catorce centros secundarios de apoyo para su desarrollo.

Comité Coordinador

Jefe Unidad Desarrollo Regional y Urbano (UNDRU - DNP)

Gobernador del Meta

Gobernador de Boyacá

Director General Intendencias y Comisaría

Comité Ejecución:

Ministros, Institutos descentralizados Departamentales o regionales

Objetivo:

Crear un organismo coordinador y ejecutor del Plan de Desarrollo regional de la ORINOQUIA.

PLAN No. 2

Proyecto Hidro-Energía

Institución ICEL

Piedemonte: Región tipo I Villavicencio

Inventario del potencial hidroenergético y sus posibilidades de aprovechamiento en forma detallada de los ríos Guamal, Guayuriba, Guatiquía, Guatavía y Humea.

Corto Plazo.

Estos ríos pueden generar la energía necesaria para el desarrollo de Villavicencio.

Tránsito en Alto Corozal, Puerto Carreño, Santa Rita y Orocué.

Región Tipo II resto del Piedemonte.

PLAN No. 5

Inventario minero

PLAN No. 3

Institución INGERMINAS

Proyecto Hidrometría

Registros hidrométricos en los principales ríos de la región que aún no están en estudio y que tienen una fuerte influencia en la navegabilidad del río Meta especialmente en los ríos Ariari, Cusiana, Cravo Sur y Cravo Norte.

Buscando desarrollar la industria minera y complementación al desarrollo

Inventario del potencial hidroenergético y posibilidades de aprovechamiento en los ríos Ariari, Tame, y Cobugón.

Estos ríos se encuentran en cercanías de las poblaciones de la región con necesidades de energía eléctrica.

Corto Plazo.

Registros hidrométricos en los ríos Pauto, Ariporo, Casanare, inventario

del potencial hidroenergético y posibilidades físicas de aprovechamiento en los ríos Ariporo, Pauto y Casanare.

PLAN No. 4

Proyecto termo energético

Llano Abierto

Región Tipo III

Corto Plazo.

Estudio de necesidades energéticas para el montaje de plantas termoeléctricas en Hato Corozal, Puerto Carreño, Santa Rita y Orocué.

PLAN No. 5

Inventario minero

Institución: INGEOMINAS

Piedemonte

Región Tipo I Villavicencio

Corto plazo.

Inventario minero detallado de la vertiente oriental de esta cordillera, - buscando desarrollar la industria minera y complementación al desarrollo agropecuario.

Región Tipo II (resto del Piedemonte)

Corto Plazo.

Inventario minero de la vertiente oriental de la cordillera, buscando desarrollar la industria minera.

Región Tipo III

Corto plazo

Inventario minero semidetallado de la vertiente oriental de la cordillera

Llano abierto

Región Tipo III

Mediano Plazo

Reconocimiento geológico del área.

PLAN No. 6

Ecología - Parcelas de observación ecológica

Institución: Sociedad Colombiana de Ecología, Inderena, Incora, Universidades del país y extranjeras.

Prioridad regiones no perturbadas

Secuencia de áreas y tiempos

Regiones apartadas y no perturbadas sin problema de tenencia de tierras.

En propiedades privadas cuando los propietarios colaboren.

Próximos cinco años en adelante

Objetivos: promoción nuevas industrias.

Método : Confinamiento del área determinada y representativa

Establecimiento de seguridades contra fuegos, invasiones y toda otra perturbación posible.

Datos Edafológicos y Climatológicos completos

Censo y análisis de coberturas y biomasa

Auto ecología de cada especie

Microbiología de suelos

Censos cada cinco años para conclusión y análisis

Objetivo:

Calificar productividad

Divulgación científica

PLAN No. 7

Nuevas Industrias - experimentación de nuevos cultivos

Institución: Universidades ICA, IIT, Incora, Inderena

Prioridad: I

Secuencia de Areas y tiempo: Piedemonte, áreas de colonización por buena infraestructura.

Piedemonte

cultivos anuales, herbáceos y hongos comestibles, próximos dos años arbustos y árboles maderables u frutales próximos cinco años en adelante.

Objetivos: promoción nuevas industrias.

Entidad: FODANE - Plan Departamental

Prioridad 1

PLAN No. 8

Factibilidad de empresas de desarrollo industrial

Institución: Fondo Nacional de Desarrollo (FODANE)

Prioridad 1

Tiempo: mediano plazo, debe ser completado antes de diez años

Tipo: Frigorífico

Ampliación del frigorífico de Villavicencio

Estudio posibilidad de la localización en Tame con el fin de surtir de carne en canal a Venezuela.

Procesadoras y empacadoras de arroz y maíz

Localización en Yopal

Localización en Puerto López

Localización en San Martín

Curtiembres

Villavicencio

Tame

Fábrica de concentrados de alimentación animal con base en maíz, sorgo, residuos de arroz y de algodón.

Factibilidad de utilización y montaje de plantas de insecticidas con base en los estudios obtenidos.

PLAN No. 9

Complejo: Agro-industrial

Entidad: FODANE - Plan Departamental

Prioridad 1

Tiempo: mediano plazo

Disponibilidad de agua

Disponibilidad de energía (a 5 años)

uso potencial de los suelos

Cálculo de demanda de carne en canal (años)

Matadero frigorífico

Aparición

PLAN No. 10

Título Algodón

Institución: ICA

Prioridad 2

Determinación de áreas propicias para siembra algodón fomento del cultivo del algodón por ser este cultivo ventajoso para la región dada su calidad.

PLAN No. 13

PLAN No. 11 de los Migrantes

Título: Migraciones inter e intra-regionales en la ORINOQUIA, FLUJO MIGRATORIO.

Institución: DANE mejorar sus condiciones y satisfacer sus necesidades.

Prioridad 1: corto plazo

Coordinar con las instancias a promover las instituciones gubernamentales
Secuencia de áreas y tiempo

Los que pueden migrar se los en dirección dirigida para lograr acortar
Fuentes de colonización por prioridad (en 1 o 2 años)

mientras en los lugares señalados.

Sarare No. 14

Ariari - Guejar

Título: Problemática Indígena: Frentes de colonización del blanco e integración indígena.

Frentes de colonización (3 a 5 años)

Zona fronteriza

Institución: Universidad de los Andes

Asentamiento urbano del Piedemonte (5 años)

Prioridad I

Villavicencio

Áreas y tiempo: Dos años en áreas de contacto cinco años en áreas de mayor contacto.

Acacías

San Martín

Sarare (Tunstán)

Granada

Área (Chiricosa y Macaguana)

Puerto López

Área - Meta - Vichada (Gashitas - arribas - arribas)

Yopal

Sur de Meta - (Húfotó y Planocoe)

Aguazul

Tameño, Conocer la problemática indígena en las partes de contacto con los blancos para formular políticas que mejoren y protejan las condiciones

PLAN No. 13

Dinámica social de los Migrantes

Informar al indígena de los propósitos de gobierno y el blanco para que el indígena pueda tomar una decisión con base en sus intereses.

Institución: Universidad Nacional y Andes

Objetivo: Conocer la dinámica social y la problemática social de los migrantes

asegurar institucionalmente por medio de garantías legales u otras formas a los migrantes y colonos para mejorar sus condiciones y satisfacer sus necesidades. el asentamiento de las decisiones de los indígenas como grupo minoritario.

Coordinar medidas tendientes a promover las instituciones gubernamentales que podrían encargarse de una colonización dirigida para lograr asentamientos en los lugares deseados.

PLAN No. 14

Título: Problemática indígena: Frentes de penetración del blanco e integración indígena.
Institución: Universidades, Externas, ICA, Inora, Corderías, IGAC.

Institución: Universidad de los Andes

Prioridad 1

Áreas y tiempo: Dos años en áreas de contacto cinco años en áreas de menor contacto.

Sarare (Tunebas)

Arauca (Chiricoas y Macaguanes)

Arauca - Meta - Vichada (Guahibos = sáldas - cuibas)

Sur de Meta - (Huitotos y Piapocos)

Objetivo: Conocer la problemática indígena en los puntos de contacto con los blancos para formular políticas que mejoren y protejan las condiciones de los indios.

Informar al indígena de los propósitos de gobierno y el blanco para que el indígena pueda tomar una decisión con base en sus intereses.

Asegurar institucionalmente por medio de garantías legales u otras formas el acatamiento de las decisiones de los indígenas como grupo minoritario en una democracia frente a los intereses institucionales y personales del blanco. De esta manera se vincula políticamente al indígena en la vida nacional.

PLAN No. 15

Título: Recuperación y aprovechamiento de las sabanas inundables

Institución: Universidades, Inderena, ICA, Incora, Colciencias, IGAC.

Prioridad: Llanura aluvial de desborde, altillanuras pobremente drenadas
largo plazo.

Parcelas inundadas en donde se puede taponar con diques económicos para
viveros de piscicultura.

Parcelas donde se puede aprovechar la inundación para ensayar invasión -
con plantas acuáticas.

Métodos: Sistema holandés, invasión con plantas acuáticas

Estabilización de pequeños lagos para viveros piscícolas

Objetivo: nuevos recursos - aumentar áreas de productividad.

PLAN No. 16:

Título: Vías necesarias para el desarrollo de las regiones según prioridad.

Institución: MOP, DNP, IGAC, caminos vecinales, Secretaría OOPP. De -
partamentales.

Prioridad: corto plazo - 5 años

mediano plazo - 10 años

Largo plazo - 15 años

Secuencia de Etapas:

Vías terrestres - fluviales - aéreas para el desarrollo de la región del Pie-
demonte.

Vías terrestres - fluviales - aéreas para el desarrollo de la región del Llano abierto.

Planes Propuestos:

Transporte terrestre.

Estudio de vías para la construcción de carreteras principales pavimentadas que garanticen el transporte de los productos desde las cabeceras de las áreas seleccionadas a los principales centros de consumo o de intercambio comercial, de acuerdo a las siguientes prioridades:

Piedemonte

Villavicencio - Barranca de Upía

Barranca de Pía - El Desecho

Corto plazo

El desecho - Hato Corozal

Hato Corozal - Saravena

Llano abierto

Araucita - Arauca -

corto plazo

Piedemonte

Villavicencio - Puerto López

corto plazo

Puerto López - Puerto Gaitán

Llano abierto

Puerto Gaitán - Puerto Nariño

Puerto Gaitán - San Pedro de Arimena

San

San Pedro de Arimena - Puerto Carreño

Villavicencio - San Martín

Corto plazo

San Martín - Puerto Lleras

Puerto Lleras - San José del Guaviare

Vías terrestres transversales o alternas sin limitación de servicio en invierno que comuniquen con las vías principales:

Llano abierto

Arauca - El Socorro - Cravo Norte

Puerto Nuevo - Corozal - Guacamayas

Arauca - Puerto Rondon - Candelaria

Mediano plazo

Trinidad - Orocué

Puerto Carreño - Puerto Nariño

Piedemonte

Puerto Gaitán - Manacal - La Horqueta

Mediano plazo

Puerto Lleras - Mapiripán

Construcción de vías que comuniquen los Puertos fluviabiles con las carreteras principales.

Llano abierto

Puerto sobre los siguientes ríos: Arauca. Lipa, Meta, Tomo, Vichada, Guaviare y Orinoco (Mediano plazo).

Las vías terrestres proyectadas son de 4004 kmts. para 584 kmts. construídos actualmente.

Transporte Fluvial:

Estudios hidrológicos e hidronáuticos para determinar ayudas a la navegación en los ríos que cubren el área del Llano abierto para utilizar su capacidad actual de transporte para los productos de la región hasta los principales puertos.

Llano abierto

Ríos: Arauca, Lipa, Meta, Tomo, Vichada, Guaviare, Orinoco, (corto plazo).

Construcción de canales entre los ríos Arauca, Lipa, Meta - Muco, que los comunicaría con el Vichada para desembocar en el Orinoco (largo plazo)

Transporte Aéreo:

Adaptación y conservación de aeropuertos en el Piedemonte y Llano abierto.

Vanguardia y Apiay (mediano plazo)

Candilejas, Loma Linda, Gaviotas, Puerto Lleras, Yopal, Paz de Ariporo, Hato Corozal, Sravane, Granada, (mediano plazo).

B I B L I O G R A F I A

- Geopolítica Suramericana - Eduardo Goncalvez Salvao -
Río de Janero 1.974
- Geografía de Colombia - Carlos E. Arañgo - Bogotá 1.974
- Estudio integral de transporte en Colombia - Ministerio
de Obras Pública - Bogotá 1.974
- Manual de Rutas Colombianas - Fuerza Aerea Colombiana
Plan Nacional de Desarrollo para la Orinoquia Colombiana
Ministerio de Desarrollo - Bogotá 1.975
- Geopolítica Venezolana - Gral. Maldonado Michelena - Caracas
1.974
- Plan de Desarrollo de Venezuela para la Región del Sur.
Caracas 1.973
- Visión General de Geopolítica de Colombia Gral Julio Lon-
doño. Bogotá 1971

3 6 8 6 8