

5. SISTEMA ESPACIAL FUNCIONAL

5.1 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL SISTEMA ESPACIAL – FUNCIONAL

5.1.1 Infraestructura vial

Para el contexto municipal las principales vías terrestres son: la Troncal de los Llanos Orientales, que une los departamentos de la Orinoquía con el interior del país; la Ruta de los Libertadores que uniría al Municipio con Bogotá, Caracas (Venezuela) y particularmente con el Golfo de Maracaibo, así mismo la vía que comunica al municipio de Saravena con las ciudades de Pamplona, Cúcuta y Bucaramanga. En la actualidad las principales vías de interconexión municipal y departamental se relacionan en la Tabla 55 y se puede observar en el mapa 12.

Tabla 55 Infraestructura vial regional

| TRAMOS | KILOMETROS DE LONGITUD |
|------------------------------------|------------------------|
| SARAVENA A ARAUCA | 170.2 |
| SARAVENA A TAME | 58 |
| SARAVENA A PAMPLONA | 173 |
| SARAVENA – LA ESMERALDA – PANAMA | 93 |
| SARAVENA A PUERTO NARIÑO | 13.5 |
| SARAVENA A Fortúl | 27.5 |
| SARAVENA A Banadía – PUERTO LLERAS | 23.5 |
| TRANSVERSAL ISLA DEL CHARO | 23 |
| PUERTO NARIÑO – LA ESMERALDA | 19.5 |

Fuente: Planeación Municipal (plan vial 1998)

5.1.2 Transporte Terrestre y Fluvial

Las relaciones espacio - funcionales del área urbana, se fundamentan en la prestación de bienes y servicios de carácter comercial y el consumo de materias primas y alimentos provenientes del campo y otros municipios, para lo cual el sistema se vale de la infraestructura vial disponible. En la tabla 56 se listan los principales medios de transporte, las empresas que brindan el servicio y las rutas más frecuentes. Asimismo en el mapa 13 se muestra el sistema vial urbano.

Tabla 56. Medios de transporte municipales

| MEDIO | EMPRESAS | RUTAS | DESCRIPCION |
|-----------|---------------------------------|--|--|
| AEREO | Satena | BTA-SRV-BGA-SRV | Avión dornier 328 Avioneta Avioneta |
| | Aerotaca | SRV-BGA-SRV | |
| | Lans | SRV-CCT-SRV | |
| | Taxa | SRV-AUC-SRV | |
| | Tas | SRV-CCT-SRV | |
| TERRESTRE | Sugamuxi | Rutas a Bogotá, Bucaramanga, Cucuta, Yopal, Arauca, Pueblo Nuevo, Caranal, Puerto Nidia, Botalón, Puente tabla, Agua chica, Tame | Pasajeros, carga y remesas, inter e intramunicipal y transporte de materiales en volquetas. |
| | Copetran | | |
| | Cootransarare | | |
| | Cootranstame | | |
| | Cootranal | | |
| | Cootradelsa | | |
| | Coovolsa- cootransmateriales | | |
| FLUVIAL | Particular | Ríos Banadía, Arauca y Madre Vieja | Transporte de pasajeros, combustible, insumos y alimentos |

Fuente: Planeación municipal.

La mayor parte de transporte de pasajeros y cargue de productos se moviliza por estas carreteras, contando para ello con seis empresas de transporte terrestre.

El transporte fluvial es realizado especialmente por los ríos Arauca, Banadía y Madre vieja.

5.1.3 Transporte aéreo

Para el municipio de Saravena es importante el transporte aéreo hacia los terminales de Arauca, Cúcuta, Bucaramanga y Bogotá y tiene como base de operaciones el Aeropuerto Los Colonizadores, con una pista autorizada por el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (DAAC), actualmente se encuentra en buen estado y tiene las siguientes características:

- ? Propietario del Aeródromo: Departamento y FAN (Fondo de Aeronáutica Nacional).
- ? Longitud de la pista : 1.121 m.
- ? Clase: D (Según el DAAC, clasifica de A - E, debido a especificaciones de la pista, las ayudas de navegación, faros, radio ayudas, etc.).
- ? Peso Muerto Bruto Operacional (PMBO) (Capacidad de soporte de la pista): 12.202 kg. (DAAC, 1984).
- ? Transporte regular de pasajeros: Salidos: 4.084. Llegados: 3.037. (Establecidos por horarios o itinerarios por Empresas al servicio y el DAAC, 1985).
- ? Transporte regular de carga: Salida: 5.376 kg. Llegada: 19.207 kg. (Establecido por horarios o itinerarios por Empresas al servicio y el DAAC, 1985).
- ? Transporte no regular de pasajeros (avionetas particulares): Salido : 2.345. Llegados: 2.436.

? Transporte no regular de carga: Salida: 19.399 kg. Llegada: 40.600 kg. (DAAC, 1985)

Para la movilización de carga y pasajeros, prestan sus servicios varias compañías aéreas, entre ellas tenemos:

? SATENA (Servicio Aéreo a Territorios Nacionales): Es la empresa que presta el servicio con mayor frecuencia, horarios de salida los martes, jueves y sábados, en las siguientes rutas: S/vena – B/manga - S/vena; Saravena – Bogotá – Saravena; Tránsito a las ciudades de Medellín y Villavicencio.

? AEROTACA: Saravena – Bucaramanga – Saravena, en los horarios lunes, miércoles y viernes.

? TAXA LTDA: Saravena - Arauca, todos los días de Lunes a Sábado, a las 6:00 a.m. y 1:30 p.m., eventualmente.

? LANS LTDA: Saravena - Cúcuta, todos los días de Lunes a Sábado, a las 7:00 a.m.

? PORTEÑA: Rutas a Arauca, Tame, Puerto Rondón y Cravo norte, todos los días a las 7 AM .

5.1.4 Comunicaciones

Este servicio cumple funciones de integración de la población localizada en diferentes partes, a través de correo, telegrafía,

telefonía y radio. En el Municipio, éstos servicios están a cargo de entidades como: Administración Postal Nacional (ADPOSTAL), Empresa Nacional de Telecomunicaciones (TELECOM y COMCEL).

El servicio de Correo se presta en el Municipio, mediante una agencia de ADPOSTAL, de categoría Indirecta, dicha oficina funciona desde el mes de Enero de 1994, y los servicios que presta a la comunidad son: Correo Ordinario y Certificado, adicionalmente prestan el servicio entidades como Servientrega, Rapidísimo y otras de carácter privado.

El Servicio Aéreo en Territorios Nacionales (SATENA), tiene el servicio de Correo aéreo, efectuando el tránsito de aeropuerto a aeropuerto, dejando la correspondencia de nuestro Municipio.

En Saravena existe una Central de TELECOM, la cual administra las diferentes modalidades de servicios que ésta empresa brinda, entre ellos tenemos:

- Telefónico Internacional, DDI.
- Telefónico Nacional, DDN.
- Teléfonos Públicos, DDN y local. Existen en el área urbana 16 monederos con DDN.
- Internet
- Servicio manual semiautomático facturado (Viviendas), se presta por sectores: Residencial, Comercial y Oficial; tiene una capacidad de 1.392 líneas, de las cuales están utilizadas 1.200 líneas, en disponibilidad 52 líneas, y el 10% que

reglamentariamente la Empresa debe dejar como reserva. Se presenta una disposición de 3.000 líneas próximas a instalarse en el Municipio.

- Servicio automático, con siete (7) cabinas en las oficinas de TELECOM .
- Servicio de Asistencia Inmediata, AI, se presta en el área rural. Existen oficinas en las veredas de Isla del Charo, Puerto Lleras, y Puerto Nariño. La oficina de Puerto Nariño tiene una capacidad para 20 líneas, pero, sólo se utilizan una o dos, por falta de infraestructura; actualmente, llegó un cupo de 35 líneas próximas a instalar. Tiene además, dos monederos con DDN.

- ? Otros servicios de TELECOM son, la Telegrafía y el Faxímen.
- ? La Radio de Comunicación es otro sistema de comunicación del Municipio con otros y entre entidades, aunque está en vía de desuso por la utilización del medio telefónico.
- ? La Televisión como otro sistema de telecomunicación, se implementó en el Municipio a partir de 1986, actualmente se reciben las señales de todas las Cadenas Nacionales. Por la ubicación geográfica del Municipio (frontera con Venezuela) se reciben las señales de los canales venezolanos con gran facilidad. Aunque con la llegada de la Antena Parabólica desde 1992 al Municipio, se pueden visualizar otros canales regionales, nacionales y de varios países.

? Actualmente se esta prestando el servicio de Internet.

5.1.5 Sistema de comunicación vial regional

Para el municipio de Saravena es importante la relación espacio funcional que se establece con los otros Municipios del Departamento, en particular los del piedemonte, la región de la Orinoquía y con otros Departamentos y ciudades. Esta relación esta dada principalmente en términos comerciales, pues Saravena es productora de materias primas como las maderas y el cacao para la agroindustria, especialmente de Santander y provee a otras regiones de alimentos como el plátano, la yuca, el ganado y algunos frutales. Así mismo el Municipio se perfila como oferente de servicios comerciales, institucionales, recreativos y educativos, dando respuesta a la demanda regional.

En la tabla 57 se hacen las apreciaciones pertinentes al sistema vial que permite la articulación regional, nacional, intermunicipal, intramunicipal e interveredal.

5.1.6 Relaciones espacio funcionales determinantes

Saravena, empezó a poblarse y ser ocupada desde la Isla del Charo, por ser esta Vereda la que ofrecía los suelos de mejor calidad, al estar bañada por tres ríos (Arauca, Banadía y Madre Vieja) que enriquecen el suelo con material aluvial y orgánico. Adicionalmente facilitaba el transporte "natural " (Río Arauca) y presentaba abundantes posibilidades para la extracción

hidrobiológica (pesca) y la cercanía a Venezuela aumentaba sus ventajas. Luego de ser ocupada la parte baja del Municipio, en el casco urbano, se establecen las sedes administrativas de los Institutos descentralizados, que venían agenciando y apoyando la Colonización (INCORA y la Caja Agraria) y otros que le prestan servicios rurales (ICA, IDEMA, INDERENA).

Por esta razón Saravena desde un comienzo se constituye en el centro político administrativo del Sarare. La presencia de todas estas entidades y el trazado en su territorio de la única vía de penetración construida, la carretera de la soberanía, que comunica en Sarare con los Santanderes, explica el rápido poblamiento y con él la proliferación de locales comerciales que desde entonces, han venido funcionando como centros mayoristas o distribuidores hacia los demás Municipios del Departamento como Tame, Fortúl y la Esmeralda y de la región (Cúbara, Toledo). Saravena hoy día viene perdiendo prestancia económica e institucional frente a otros Municipios. Tame por ejemplo, debido a estas mismas circunstancias ha ganado espacio y trascendencia con la construcción de la carretera denominada "Ruta de los Libertadores". Con el desmantelamiento de los Institutos descentralizados, Saravena perdió muchos de sus visitantes diarios o "Población Emergente" (personas que por asuntos de tramitología y desplazamiento hacia el interior del país, debían pernoctar unos o varios días).

Sin embargo aun continua siendo un centro político Administrativo y se le reconoce como la capital del Sarare, toda vez que aquí se

han establecido las sedes sociales de organizaciones departamentales como la ADUC y CUT, un Hospital de segundo nivel, la Cámara de Comercio regional, Notaría y centros educativos que ofrecen formación de calidad aceptable en diferentes modalidades.

Hoy Saravena, registra y evidencia estancamiento en su desarrollo urbanístico y crecimiento poblacional, esta situación se vuelve más crítica aún con la emigración campesina, presionada por diversos motivos: ausencia de políticas y planes nacionales para el sector rural, el deterioro del orden público por presencia de nuevos actores de violencia, escasez de crédito, pésimo estado de las vías principales (Carretera de la Soberanía, Ruta de los libertadores) que interconectan a Saravena, con los Santanderes y con la Capital de la República lo que encarece los fletes y le resta competitividad a la producción local. Sin embargo, Saravena continúa siendo un gran dispensador o proveedor de servicios, primordialmente sociales (salud y educación), administrativos (juzgados, cámara de comercio, notaría) y técnicos ofrecidos por profesionales universitarios de las distintas ciencias, y de carácter personal (restaurantes, hoteles, salones de belleza, reparación y mantenimiento de vehículos, maquinaria agrícola, electrodomésticos y comercio de todo tipo de bienes e insumos).

La dinámica espacial – funcional del área rural está dada, principalmente, por la ceba de ganados provenientes de la sabana, por la producción de alimentos para los mercados locales y regionales y el abastecimiento de grandes centros de consumo, como Bogotá, Bucaramanga y Cúcuta.

Es significativa la relación dada entre la oferta ambiental del medio biótico y la demanda social de los colonizadores y su cultura. Esta relación determina tres unidades de paisaje claramente diferenciables sobre una gran matriz de pastizales: En primer lugar una zona boscosa con áreas de reserva y una alta biodiversidad localizada hacia la región montañosa, en segundo lugar, con casi 15.000 Has un área de vocación agrícola, cada vez más potrerizada y expuesta permanentemente a los desequilibrios hidrológicos de los ríos Arauca y Madre Vieja y en tercer lugar una unidad conformada por grandes pastizales tecnificados y rastrojos sobre los cuales se desarrolla la actividad predominante del municipio; la ganadería, interrumpida por algunos parches de frutales, especialmente en las vegas de los ríos de la región.

Tabla 57 Sistema de comunicación vial regional

| ARTICULACIÓN | VIAS | APRECIACIONES |
|----------------------|---|--|
| REGIONAL NACIONAL | SARAVENA – ARAUCA | 125 Km. De los cuales 107.6 Km están pavimentados en buen estado, 12 Km. pavimentados en regular estado, 9 Km. en mal estado 24.5 Km. a nivel de terraplén en mal estado y 5.5. Km. En subbase |
| | SARAVENA-BOJABA- PLAMPLONA | 173 Km. De los cuales 5.46Km son del departamento de Arauca y están a nivel de subbase. |
| | SARAVENA-ISLA DEL CHARO-PTE INTERNACIONAL | 24 Km. De los cuales 1.5 Km. están pavimentados y los restantes 22.5 Km. a nivel de subbase en mal estado. |
| | SARAVENA-TAME-LA CABUYA | 127.6Km en buen estado de pavimento |
| INTERMUNICIPAL | SARAVENA-FORTUL | 22.7 Km. en buen estado de pavimento |
| | SARAVENA-ARAUQUITA | 58.6 Km. en buen estado de pavimento |
| INTRAMUNICIPAL | SARAVENA-CAÑO SECO | 29 Km. Interconectada con la vía a Fortúl 16 Km. en subbase en mal estado |
| | SARAVENA- PUERTO LLERAS | Interconectada con Pto. Nariño 7.6 Km. en mal estado de subbase |
| | SARAVENA AGUA SANTA | 16 Km. De los cuales 5.4 están en mal estado de subbase |

CONTINUACIÓN TABLA 57.

| ARTICULACIÓN | VIAS | APRECIACIONES |
|---------------------|-------------------------------------|--|
| | SARAVENA- ALTO Satocá | 13 Km. En subbase 7Km en regular estado y el resto en mal estado |
| | SARAVENA-PALMERAS-ALTO SAN MIGUEL | 19 Km. a nivel de subbase de los cuales 10Km están en regular estado y los restantes están en mal estado |
| | SARAVENA-PLAYAS DEL BOJABA | 24 Km. a nivel de sub base en regular estado |
| | SARAVENA CAMPO OSCURO | 17.5Km a nivel de sub base en mal estado |
| | SARAVENA-LA YE-REMOLINO-LA PALMA | 25 Km. De los cuales 1.5 Km. en pavimento y el resto en subbase en mal estado |
| | SARAVENA-ALPES-LA COLORADA | 17.8 Km. totales desde la interconexión con la vía a Fortúl. 5.8 Km. a nivel de subbase en mal estado |
| | SARAVENA- PORVENIR-LA GRANADA | 27 Km. En totales de la intersección con la vía a Arauquita en 7Km de subbase en mal estado |
| | SARAVENA – LA PAJUILA | 18 Km. En total desde la intersección con la vía el Garrotazo en 8 Km. de subbase en mal estado. |
| | SARAVENA- CAMPO ALEGRE –SAN JOAQUIN | 13 Km. En total desde la intersección de la vía A Fortúl con 8 Km. De subbase en mal estado. |
| | SARAVENA- LA CAPILLA | 13 Km. En total desde la intersección de la vía el Garrotazo en tres Km. de subbase en mal estado. |
| | SARAVENA – VIAS | 14 Km. En total desde la Vía a Fortúl en 4 Km. de subbase en mal estado |
| | SARAVENA – BANADÍA MEDIO | 7 Km. en total desde la vía a Arauquita en 4 Km. de emulsión asfáltica en mal estado |
| INTRAVEREDAL | TODAS LAS VEREDAS | En subbase en mal estado (más de 150 Km.) |

Fuente: Secretaria de Planeación Municipal.

5.1.7 Participación Ciudadana

Desde el punto de vista social, el máximo patrimonio cultural de Saravena lo constituye el alto grado de organización comunitaria y la elevada capacidad de autogestión. Estos dispositivos de participación para el desarrollo son entre otros, los paros y las marchas de protesta, talleres y eventos de capacitación, asambleas y reuniones de organizaciones populares y no estatales (juntas de acción comunal, asociaciones de productores), foros, movilizaciones, cabildos abiertos y sesiones amplias de concejo.

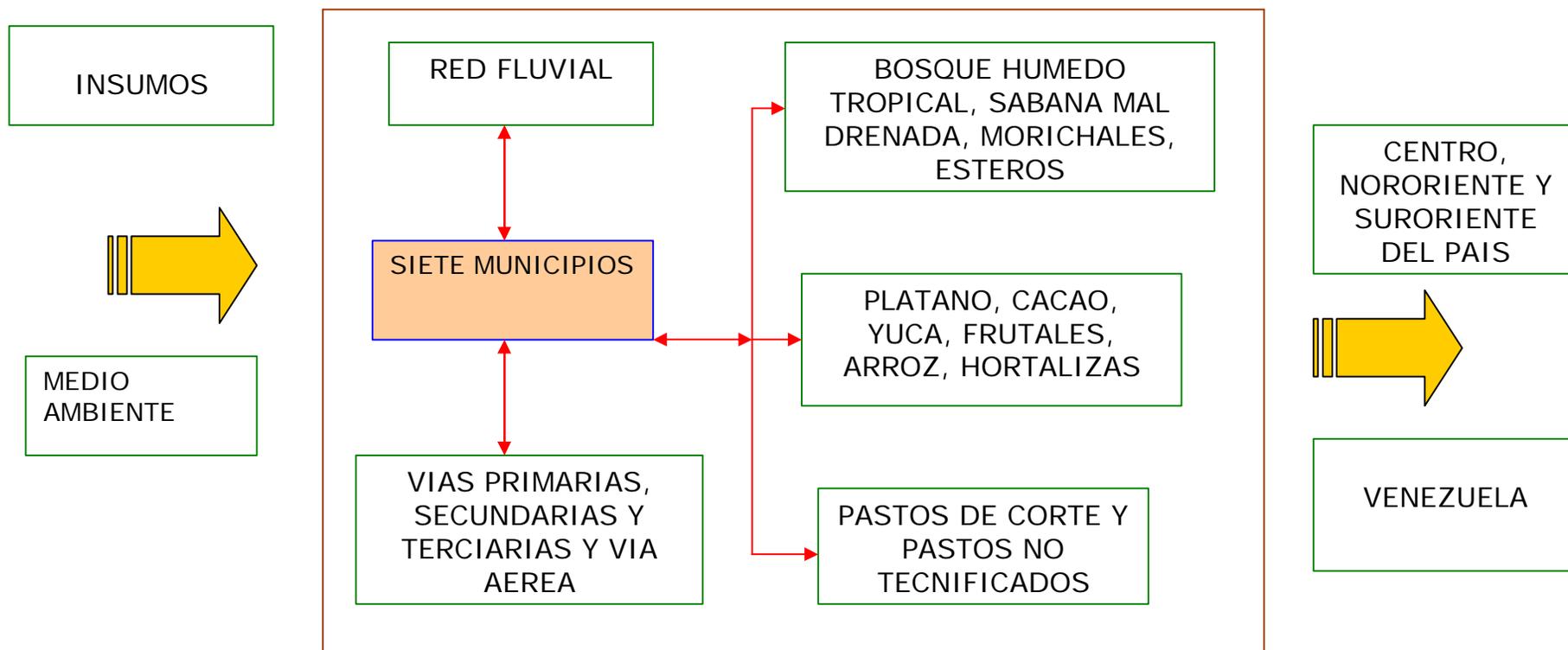
Uno de los principales propósitos del proceso participativo es apoyar y fortalecer la democracia, facilitar los espacios de encuentro y posibilitar los escenarios de concertación. Por ello es importante tener en cuenta que cada uno de los actores que conforman la sociedad civil y planifican desde distintas perspectivas, manejan diferentes tipos de poder, utilizan medios diferentes para lograr los objetivos, su capacidad técnica es heterogénea y reúnen una serie de intereses y conflictos de diversa índole que no por ello dejan de ser complementarios, por lo que la participación debe ser entendida a través de tres componentes fundamentales: escenarios, actores e intereses.

5.1.8 Espacialización funcional de los sistemas de producción y extracción

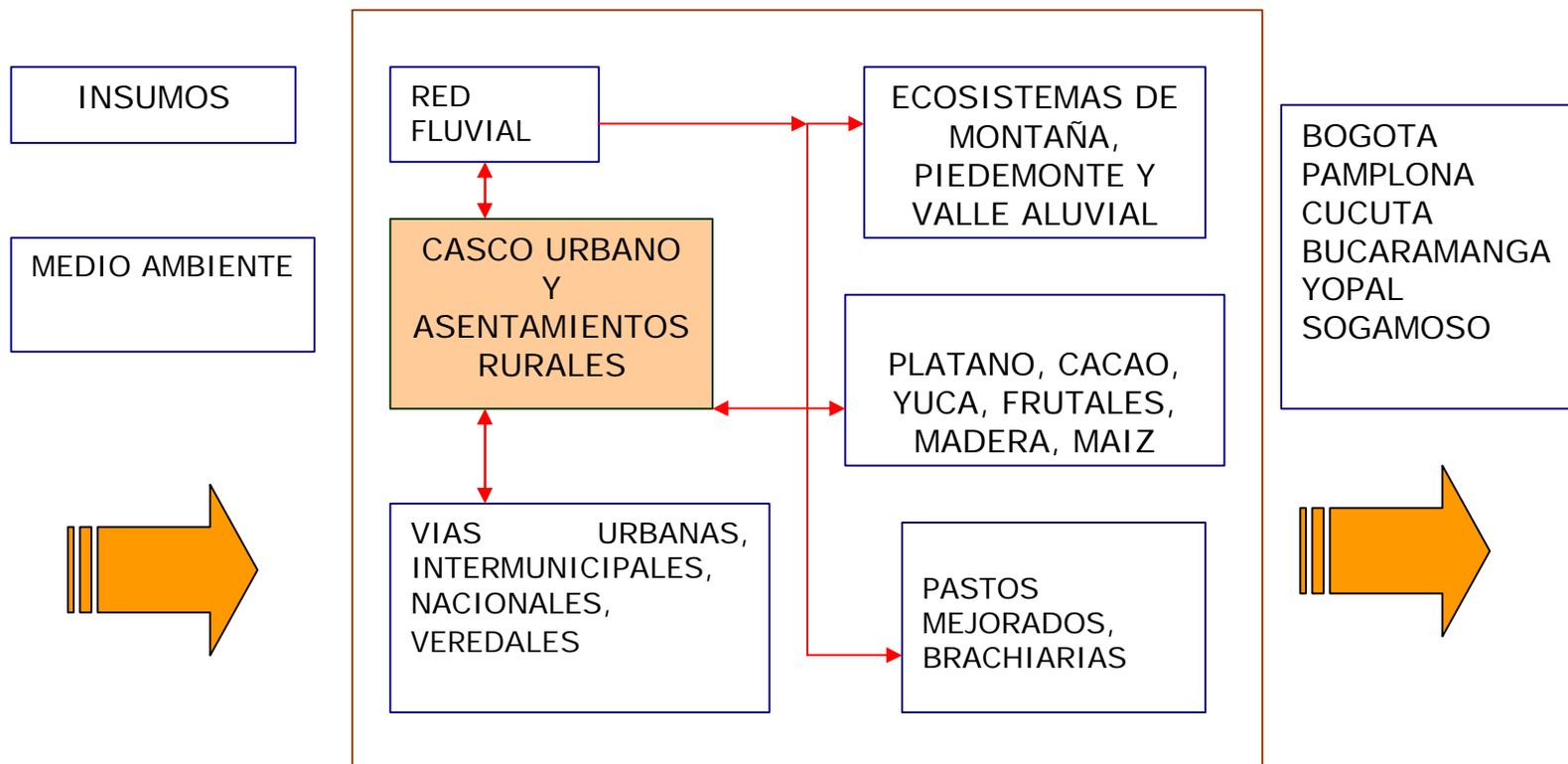
La dinámica productiva del municipio, basada en su alta diversidad ecosistémica, favorece el establecimiento de diversos mecanismos de producción, muy relacionados con las posibilidades distintas de los ecosistemas propios de sabana y montaña, por lo cual se establecen ciclos de ceba de ganados provenientes de la sabana y comercialización de productos agrícolas en otros municipios.

Los modelos de espacio –funcionalidad Departamental y Municipal se presentan en las gráficas 14 y 15.

Gráfica 14. Modelo de espacio – funcionalidad Departamental

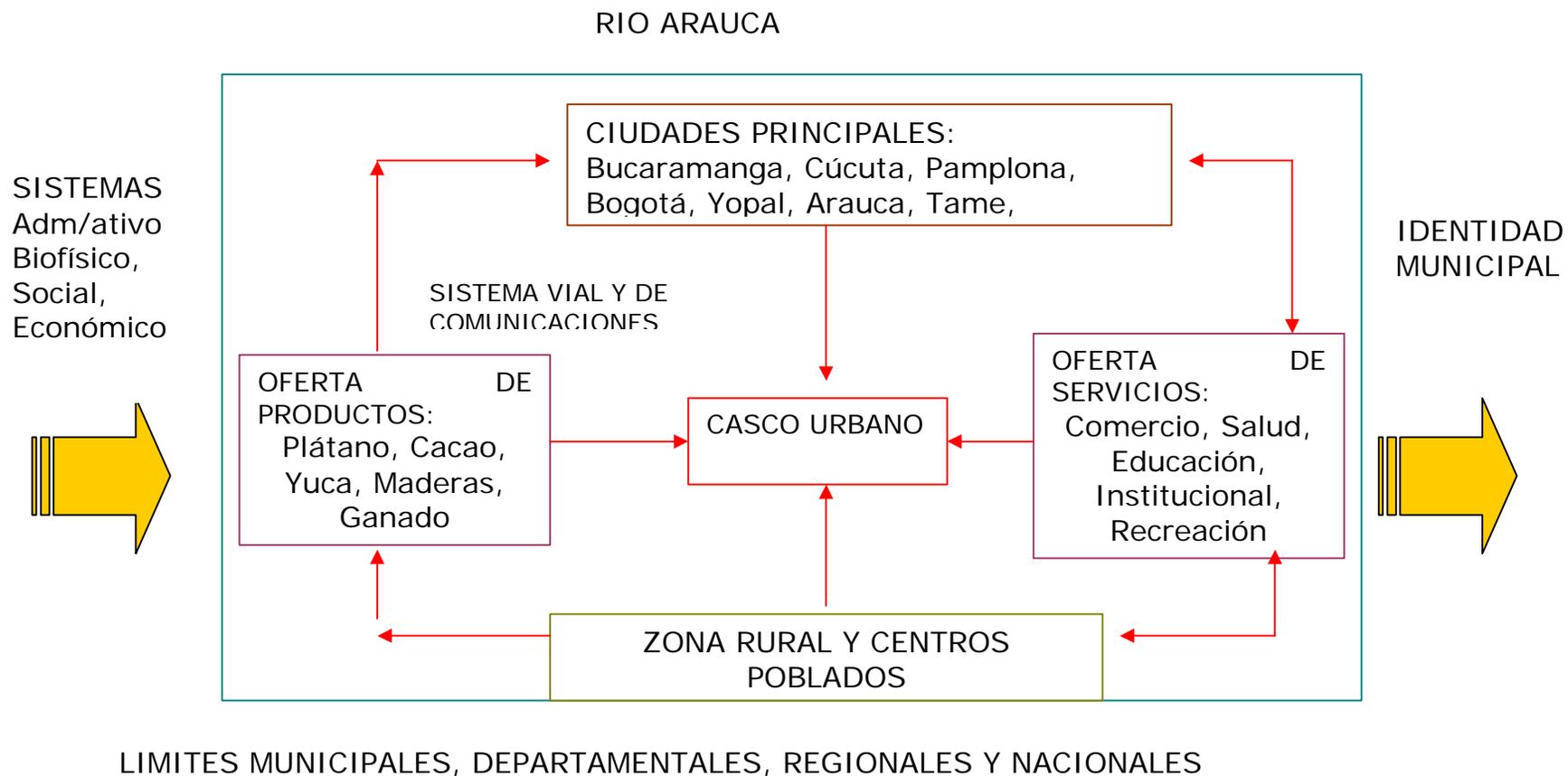


Gráfica 15. Modelo de espacio – funcionalidad Municipal



5.2 REFLEXIÓN GENERAL DEL SISTEMA ESPACIO FUNCIONAL

Gráfica 16. Modelación del Sistema Espacial Funcional



5.3. EXPLICACIÓN Y ANÁLISIS DEL SISTEMA ESPACIAL - FUNCIONAL

Saravena, desde su misma fundación, se constituyó en el centro político administrativo del piedemonte o Sarare araucano, albergando las sedes de institutos descentralizados como el INCORA, ICA, INDERENA, de entidades oficiales como la Caja Agraria y el SENA y de agremiaciones sociales como la ADUC, CUT, CRIA y cámara de comercio.

Saravena es paso obligado para el tránsito entre los Santanderes y el departamento de Arauca, favoreciendo la actividad comercial y el transporte de pasajeros y carga. Por ser el municipio de mayor concentración poblacional, se ha generado un creciente desarrollo del sector terciario en la prestación de servicios públicos domiciliarios, profesionales, sociales.

Teniendo en cuenta que el hospital regional del Sarare San Ricardo Pampuri, es catalogado como E.S.E de segundo nivel, debe atender a un número significativo de pacientes remitidos desde las jurisdicciones de otros municipios, particularmente del piedemonte.

En cuanto a la educación, dadas la infraestructura educativa existente y la posibilidad de acceso, hacen que a Saravena se trasladen jóvenes de otros municipios para adelantar los programas educativos en cualquiera de las modalidades ofrecidas. Así mismo

fluyen hacia el municipio diferentes instituciones educativas para ofrecer sus programas de pregrado y postgrado.

A sabiendas que la actividad económica más significativa al tomar en consideración el número de personas que de ella derivan su sustento y el monto de su contribución a la generación o creación de riqueza (PIB), la constituye el sector primario y en aras del Plan de Ordenamiento Territorial es preciso y conveniente realizar la zonificación ecológica, cometido en el cual resulta útil el manejo del concepto de sistema en su acepción de “combinación de factores y procesos que al actuar e interactuar como un todo”. Se obtiene así, de forma más consistente uno o varios productos, manteniendo coherencia con el medio físico, biológico, social, económico, cultural y político. También puede ser visto como “la agrupación de unidades productivas, que comparten características estructurales o funcionales en un área determinada”, todo lo cual significa que un sistema productivo es la expresión territorial de la producción y proporciona una integralidad espacial, además de ser el reflejo de la apropiación y uso de la tierra. De la aplicación de los anteriores conceptos a una realidad rural concreta como Saravena, resultan cuatro (4) sistemas de producción.

En el caso concreto del Municipio de Saravena, estos factores y procesos están soportados en la oferta ambiental del Municipio, la cual determina estos sistemas biogeográficos, los cuales definen una serie de problemáticas en términos de actores e intereses, a saber: Un sistema de reserva en la alta montaña, sobre el cual se han establecido por procesos de desplazamiento las comunidades

indígenas, las cuales hacen un uso sostenido del territorio con un interés propio de conservar este hábitat y posibilitar la supervivencia de su comunidad.

En segundo lugar, se cuenta con el sistema de producción del piedemonte propiamente dicho, conformado por abanicos aluviales semiplanos, sobre los cuales se han establecido extensas praderas y en las que la ganadería es la actividad principal, en ella los colonos aparecen como responsables del deterioro ecosistémico, generando a partir de la deforestación masiva de esta unidad de paisaje, auspiciado dicho proceso por el requerimiento institucional de "civilizar" las tierras emanado del INCORA y los desnaturalizados permisos de aprovechamiento forestal dados por INDERENA, los cuales en suma determinan un grupo humano que desarrollan una actividad bien acentuada de carácter extensivo y con pocas posibilidades de revertir el proceso para devolver a esta región su vocación forestal.

En tercer lugar, consideramos el sistema de llanura enriquecido por procesos aluviales, mejor conocida como la Isla del Charo, la cual representa el área geográfica de mayor productividad, explicada en los sucesivos procesos de eutroficación del suelo producto de los sedimentos que dejan los ríos Arauca, Madre vieja y Banadía en fenómenos crónicos de crecientes y bajas del nivel de aguas.

Esta condición de riqueza natural propició el exagerado aprovechamiento de los recursos existentes a tal punto que se convirtió en poco tiempo en la región rural mayor poblada del

Municipio, sobre la cual se definieron una serie de asentamientos humanos en las riberas de los mencionados afluentes y una gran dinámica productiva derivada de la explotación del cacao, plátano, los frutales y la ganadería, actividades que desplazaron las selvas de galería y riparios que mantenían el equilibrio hidrográfico de la región. A consecuencia de ello, se tiene en la actualidad una serie de caseríos y poblados calificados como áreas de amenaza y riesgo y un considerable número de productores demandando atención estatal para su condición de emergencia, con el único propósito de permanecer a un a costa de la modificación del paisaje.

Finalmente sobre la margen derecha del río Banadía, hasta la Inspección de la Esmeralda y el Municipio de Fortúl se extiende un área de posibilidades diversas para la explotación de recursos naturales y de menores conflictos ambientales, en la cual se han logrado complementar las actividades agrícolas con las ganaderas, especialmente para la producción lechera y sobre la cual se encuentra un gran número de productores demandando servicios sociales e infraestructuras de procesamiento y comercialización para consolidar su actividad productiva, observándose como principales limitantes el bajo desarrollo vial y la discrepante organización comunitaria.

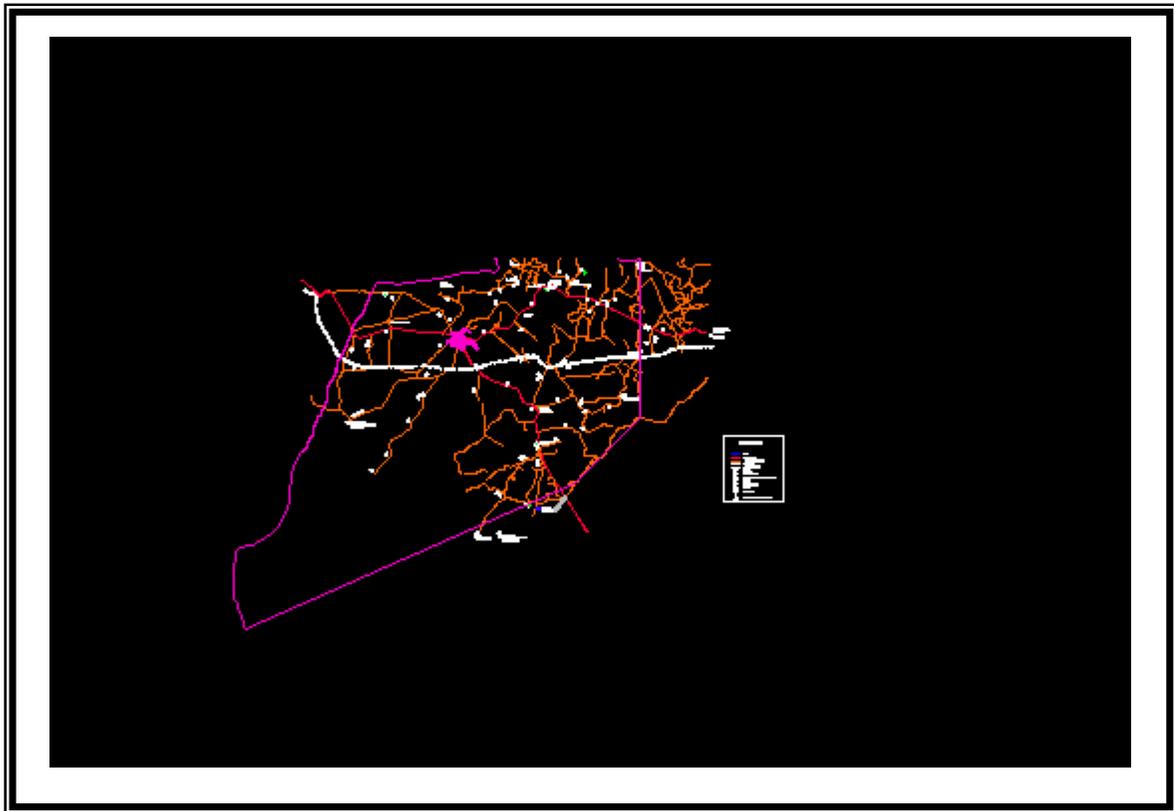
En la telaraña tejida por esta mosaico de realidades se vislumbra la formulación del Plan Básico de Ordenamiento Territorial como la oportunidad de cimentar el proceso de construcción participativa del entorno, la cual se ha presentado históricamente en el Municipio.

5.4 ARTICULACIÓN DIAGNÓSTICO SISTEMA ESPACIAL FUNCIONAL Y PLAN DE DESARROLLO 1.998-2.000

TABLA 58. ARTICULACIÓN DIAGNÓSTICO SISTEMA ESPACIAL FUNCIONAL Y PLAN DE DESARROLLO 1.998-2.000

| SIST. | PROBLEMA O NECESIDAD | DESCRIPCION | POSIBLES CAUSAS | SECUELAS | ESTRATEGIAS | PROGRAMAS | PRODUCTO |
|--|---|---|---|---|---|--|--|
| E F S U P N A C C I I O A N L A L | Aislamiento Ecosistémico, y Antrópico. | El Espacio Geofísico en el que se erigió Saravena, se encuentra fragmentado, y desarticulado del Entorno Regional y Contornos Nacional y Binacional a pesar de conformar la Macro y Micro Región de la Orinoquía. y Sarare. | Acción Antrópica de forma consciente e inconsciente. Desconocimiento y Trásgresión a los Enfoques Holístico y Prospectivo. | Depredación Socioambiental. Competitividad Deficitaria. Insostenibilidad, Inequidad, Desarticulación. | Permanencia Afecto Trabajo Convivencia | Ver Sistema Biofísico. Ver Sistema Social Ver Sistema Económico Ver Sistema Político Administrativo | O R D E N A M I E N T A L |

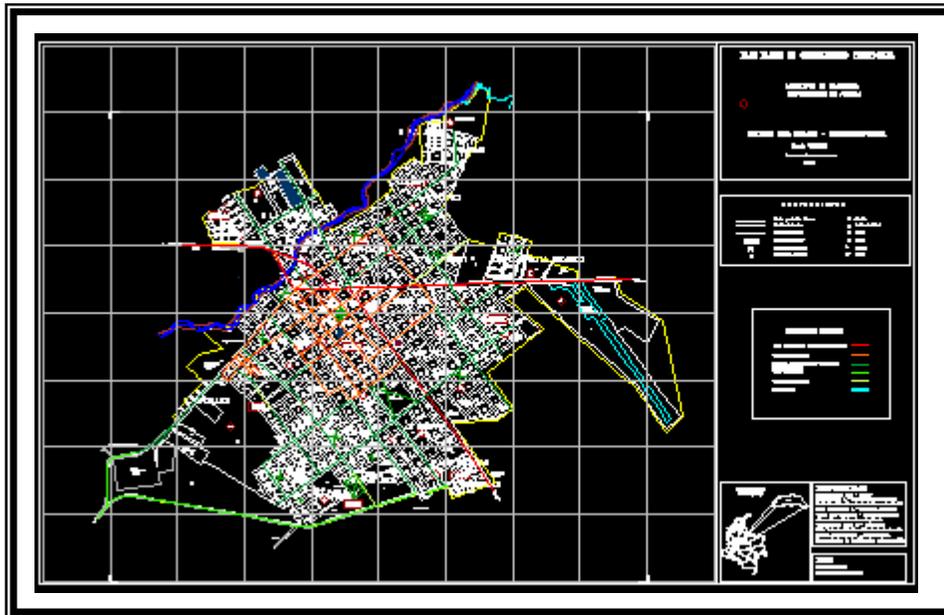
Mapa 12. Sistema vial rural



| Tipo | Color |
|--------------------|---------|
| Casco urbano | Magenta |
| Límite municipal | Pink |
| Vía intermunicipal | Red |
| Vía interveredal | Orange |

Fuente: Secretaría de Planeación. 2000.

Mapa 13. Sistema vial urbano



| Tipo | Color |
|--|---|
| Vías nacionales e intermunicipales |  |
| Vías pavimentadas |  |
| Vías de interconexión sectorial sin pavimentar |  |
| Vías veredales |  |
| Vías proyectadas |  |
| Aeropuerto |  |

Fuente: Secretaría de Planeación. 2000.