



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

Transformaciones y respuestas de una comunidad rural en Cusiana a los cambios asociados a la modernización (1980-2015)

Juan Diego Celemín Mojica

Universidad Nacional de Colombia
Facultad de Ciencias Económicas, Instituto de Estudios Ambientales IDEA
Bogotá, Colombia
2018

Transformaciones y respuesta de una comunidad rural en Cusiana a los cambios asociados a la modernización (1980 – 2015)

Juan Diego Celemín Mojica

Trabajo de investigación presentada(o) como requisito parcial para optar al título de:

Magister en Medio Ambiente y Desarrollo

Directora:

Doctora Stefania Gallini

Línea de Investigación:

Historia Ambiental

Grupo de Investigación:

Historia, Ambiente y Política

Universidad Nacional de Colombia

Facultad de Economía, Instituto de Estudios Ambientales IDEA

Bogotá, Colombia

2018

En memoria de Elizabeth Mariño (Betica)

Agradecimientos

Fueron muchas las personas que hicieron posible este trabajo, sin embargo, reservo el primer y más importante agradecimiento para la Universidad Nacional de Colombia, mi Alma Máter, cuyo apoyo fue fundamental no solo para la presente investigación, sino para aquella que la precedió y sin la que esta no habría sido posible.

Agradezco así mismo el apoyo de los habitantes de Corinto, que me brindaron un poco de su tiempo y me dejaron escuchar algo de su memoria.

A mis compañeros y profesores de maestría y los participantes de la Línea de Historia Ambiental, cuya constante retroalimentación me permitió corregir errores y profundizar el análisis.

A mi directora, la Profesora Stefania Gallini, quien dirigió con paciencia el trabajo y me ayudó a plantear, organizar y presentar el producto que hoy presento. Su guía fue fundamental en la investigación.

A mi familia. Mis padres, quienes me acompañaron de manera constante; mi novia, Paula, por su apoyo constante y su ayuda con la sistematización de la información, y a mi abuelo Marino, por su compañía y ayuda durante las salidas de campo. Su presencia y afabilidad me abrió las puertas de muchos de mis entrevistados.

Sin ustedes este trabajo no habría sido posible. A todos y todas, muchas gracias.

Resumen

La pavimentación de la Carretera del Cusiana en el periodo 1988 – 1997, de la mano con la explotación del cercano yacimiento de Cusiana-Cupiagua a partir de 1992, pueden entenderse como iniciativas estatales de modernización que tuvieron un impacto permanente en el desarrollo de las comunidades locales. Se seleccionó una vereda específica del municipio de Pajarito (ubicado sobre la Carretera): Corinto, con el objetivo de analizar los impactos de esta intervención estatal a nivel de comunidad; se realizaron 21 entrevistas en campo buscando las perspectivas de los habitantes sobre este periodo; y se revisaron fuentes documentales para encontrar las nociones estatales y el registro sobre las transformaciones a nivel local. Se concluyó que si bien el impacto de este proceso de intervención es innegable, es evidente en el caso de la Carretera y ausente en el del petróleo, así mismo, hay transiciones asociadas a procesos endógenos de la región o, al menos, no vinculados con la intervención estatal. Así mismo, se considera que la descentralización impulsada por la Constitución de 1991 llevó a que posteriores intervenciones a nivel estatal se realizaran desde la alcaldía municipal, la cual tiene un contacto más estrecho con las aspiraciones y perspectivas de la comunidad.

Palabras clave: Modernización, Estado, Comunidad, Corinto, Rural, Campesino, Nueva Ruralidad, Cusiana.

Abstract

The paving of the Cusiana Road in the period 1988 – 1997 and the petroleum exploitation in the nearby field of Cusiana-Cupiagua since 1992 can be understood as State-led initiatives of modernization which had a permanent impact in the development of the local communities. A specific vereda of the municipality of Pajarito (a town placed on the Road), Corinto, was selected with the objective of analyzing the impacts of this State-led intervention at the level of the community. 21 field interviews regarding the perspectives of the inhabitants regarding this period, and primary sources were reviewed regarding the state notions and the records regarding local transformations. It was concluded that although the effect of this intervention processes are undeniable, they are evident regarding the Road and absent regarding the petroleum, plus there are transitions not related to any State-led process. Also, the 1991 Constitution led decentralization seems to have had later state interventions being led by the municipal hall, that has a closer link with the local community hopes and perspectives.

Keywords: Modernization, State, Community, Rural, Peasant, New Ruralities, Corinto, Cusiana.

Contenido

	Pág.
Lista de ilustraciones	XII
Lista de tablas	XIII
Lista de gráficas y mapas	XIV
Lista de Símbolos y abreviaturas	XV
Introducción	1
1. El Escenario Rural	11
1.1 La <i>Vieja</i> Ruralidad (1936 – 1970's)	12
1.1.1 Construcción y Colonización.....	13
1.1.2 Corinto <i>Campesino</i>	16
1.1.3 Ocupación del <i>Territorio</i>	19
1.1.4 Transiciones y transformaciones (1980-1991)	22
2. Impactos de la Nueva Modernización (1985 – 2005)	25
2.1 Petróleo e Infraestructura:	26
2.1.1 Explotación petrolera en Cusiana-Cupiagua (1987 -).....	26
2.1.2 Infraestructura: la pavimentación de Cusiana (1988 – 1998)	27
2.2 Conflicto y Violencia (1995 – 2004)	35
2.2.1 Orígenes y desarrollo del conflicto: una mirada regional.....	36
2.2.2 Desplazamiento	38
2.2.3 La vida en el conflicto	40
2.2.4 Finalización de las dinámicas de conflicto.....	43
3. Reconstitución: la Ruralidad luego del Conflicto (2004 – 2015)	44
3.1 Luego del Conflicto (2004-2009)	45
3.1.1 Ordenamiento Territorial desde el municipio: un nuevo momento de Desarrollo.....	46
3.1.2 La vida en torno a la Carretera: rupturas y continuidades luego del Conflicto	48
3.2 Pensando el <i>Desarrollo</i> : entre las Obras Viales y la reagrarización de la vereda	51
3.2.1 La modernización de la Carretera del Cusiana	51
3.2.2 Pensando el Desarrollo desde la Alcaldía	53
3.2.3 Mirando del pasado al futuro: transiciones y continuidades	60
Conclusiones y recomendaciones	65
Conclusiones	65
Recomendaciones	69

Lista de ilustraciones

	Pág.
Ilustración 1: Plaza de Mercado de Pajarito en torno a 1985.....	21
Ilustración 2: tres de los cuatro lavaderos de autos en Corinto	32
Ilustración 3: Cable para transportar madera en Aquitania.....	34
Ilustración 4: construcción de una urbanización en Corinto.....	55
Ilustración 5: pequeño cultivo de café en Corinto	57
Ilustración 6: punto de venta de Café Candelas sobre la Carretera.....	59

Lista de tablas

	Pág.
Tabla 1: Resumen de las entrevistas realizadas.....	7
Tabla 2: Motivaciones de migración y fuentes de trabajo en Corinto antes de 1980.....	15
Tabla 3: Motivaciones de migración y fuentes de trabajo en Corinto luego de 1980.....	23

Lista de gráficas y mapas

	Pág.
Gráfica 1: Perfil Topográfico de la Carretera del Cusiana (Sogamoso-Aguazul)	3
Gráfica 2: Distribución de las viviendas sobre la Carretera del Cusiana.....	4
Gráfica 3: Evolución de la Población del municipio de Pajarito, 1938 - 2005.....	14
Gráfica 4: volúmenes de tránsito en el sector Crucero - Pajarito de la Vía del Cusiana (1968 - 2011)	30
Gráfica 5: Promedio de Tránsito Diario (1993-2011), tramo El Crucero-Pajarito	41
Mapa 1: la Región y la Carretera del Cusiana.....	9
Mapa 2: la Vereda de Corinto	10

Lista de Símbolos y abreviaturas

Abreviaturas

Abreviatura	Término
<i>AGN</i>	Archivo General de la Nación
<i>DANE</i>	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
<i>Ha</i>	Hectáreas
<i>Km</i>	Kilómetros
<i>m</i>	Metros
<i>Min.</i>	Ministerio
<i>msnm</i>	Metros sobre el nivel del mar

Introducción

El Municipio de Pajarito y la Carretera (y la Región) del Cusiana

El Trabajo Final que aquí se presenta es la continuación de una investigación realizada entre 2013 y 2014 como Trabajo de Grado en la carrera de Historia: *Cusiana, una Historia de Comunicación entre Boyacá y Casanare (1936-2008)* (Celemín Mojica, 2014). Dicha investigación trabajó el desarrollo de la *Región del Cusiana* a partir de la construcción de la *Carretera del Cusiana*, la cual comenzó oficialmente en 1936 y finalizó en torno a 1949¹.

La construcción de la Carretera del Cusiana hizo parte de una política nacional de construcción de vías con el objetivo de impulsar la colonización y el desarrollo económico y productivo de las regiones rurales alejadas², desarrollo que, se esperaba, se originaría a partir de la integración efectiva de dichas regiones con el interior como productoras de bienes agrícolas (Legrand, 1988). En el caso particular de esta carretera, se trataba de comunicar los densamente poblados valles andinos del Altiplano Cundiboyacense con las sabanas poco pobladas de los Llanos Orientales: Sogamoso, importante ciudad del departamento de Boyacá ubicada en la frontera oriental del Altiplano (a 2.400 metros sobre el nivel del mar) sería designada como punto de partida de la vía; Zapatosa,

¹ Celemín Mojica, Juan Diego (2014). *Cusiana, una Historia de Comunicación entre Boyacá y Casanare (1936-2000)*. Trabajo de Grado para optar al título de Historiador de la Universidad Nacional de Colombia, Sede Bogotá. Este trabajo se realizó gracias al apoyo de la Universidad, quien lo financió en su totalidad mediante la iniciativa "Semilleros de Investigación".

² "La construcción de carreteras por regiones inexploradas constituye, dentro de un programa de colonización científicamente elaborado, el factor más importante del éxito, pues está plenamente demostrado que por donde quiera que se abren carreteras, se desarrollan fuentes de tránsito que proporcionan nuevos campos de acción para trabajar en forma independiente y con grandes perspectivas de mejoramiento económico"(García Álvarez, 1936). Esta cita, extraída de las *Memorias de Obras Públicas* que el entonces Ministro de Transporte presentó al Congreso en 1936, ilustra perfectamente el ideal de desarrollo de las regiones colombianas en este periodo.

pequeña población ubicada en la frontera occidental de los Llanos Orientales (a 295 msnm), también en Boyacá³, sería el punto de llegada (Ver Mapa 1). Esta pequeña población habría de convertirse en Aguazul en 1953, luego de su destrucción durante La Violencia⁴. Entre estas dos ciudades, en torno a la Carretera del Cusiana (denominada así por correr paralela al río del mismo nombre), se extiende la *Región del Cusiana*, término de uso popular en la zona que hace referencia a esta “parte intermedia”, muy mediada por las dinámicas de comunicación entre las dos regiones.

Ubicada en las vertientes orientales de la Cordillera Oriental colombiana (en medio de la cual se encuentra el Altiplano Cundiboyacense), la Región del Cusiana se caracteriza por una topografía empinada (pasando de 2.500 msnm a 295 en 123 kilómetros), un clima muy lluvioso⁵ y gran diversidad ecosistémica. En la localidad se refiere la ubicación de las veredas y caseríos de acuerdo con su posicionamiento en el kilometraje de la vía (por ejemplo: el casco urbano de Pajarito está en el kilómetro 84, o el caserío de Toquilla en el 33), nomenclatura que resulta también útil al trabajo que aquí se presenta:

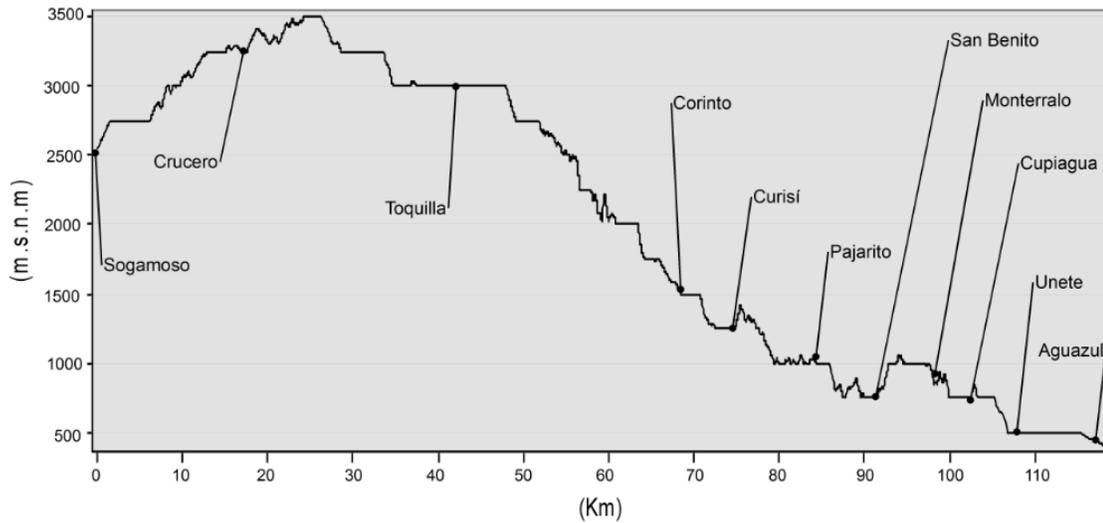
Siguiendo los 123 kilómetros de la Carretera, partiendo desde Sogamoso (kilómetro 0), primero hay un ascenso constante hasta los 3.500 msnm (kilómetro 27) para luego descender, de manera constante, hasta los 295 msnm en Aguazul (kilómetro 123; Ver Gráfica 1 y Mapa 1). No presenta una administración política unificada: se divide entre los municipios de Sogamoso (cuya jurisdicción incluye los km 0 al 20), Aquitania (km 21 al 50), Pajarito (km 50 al 87) y Aguazul (km 88 en adelante). De todos estos municipios, únicamente Pajarito se encuentra en su totalidad inmerso en la región y es por esta razón el que mejor refleja a nivel municipal las dinámicas regionales; será por ello fundamental en la investigación pasada y el enfoque de la que aquí se propone.

³ El actual departamento del Casanare no sería fundado (como Intendencia) hasta 1973. En el periodo anterior hacía parte del Dpto. de Boyacá.

⁴ Se conoce como La Violencia al periodo entre 1950 y 1953 caracterizado por el surgimiento y crecimiento de un conflicto irregular entre fuerzas oficiales, guerrillas liberales y grupos armados conservadores. El tema ha sido profundamente estudiado en la bibliografía colombiana: para mayor información remitirse a Pécaut (1987), Villanueva Martínez (2012) o Teubal (2001). La Violencia en la región específica de Cusiana es tratada por Fonseca Galán (1987), quien dirigiría las guerrillas liberales en esta región.

⁵ En Corinto estamos hablando de alrededor de 3.000 mm anuales (Alcaldía de Pajarito, 2004).

Gráfica 1: Perfil Topográfico de la Carretera del Cusiana (Sogamoso-Aguazul)



Fuente: Realización propia en Celemín Mojica (2014) con base en información recolectada en campo e información brindada por el IGAC.

En la pasada investigación se propuso una diferenciación de Cusiana, la Región, en dos partes con dinámicas diferentes: en las cercanías a Sogamoso, y hasta el kilómetro 45 de la vía (en donde se encuentra el Valle de Toquilla, ubicado en el páramo a 3.000 msnm) se ubica la primera de estas partes; a partir del kilómetro 60 (bajando de los 1.600 msnm), aproximadamente, se ubica la segunda. Se diferencian no solo por sus características geográficas⁶, sino por su Historia: la primera presenta una ocupación continua al menos desde principios del siglo XX (y posiblemente antes), la segunda se encontraba mayoritariamente despoblada (Uribe, 1937, AGN-Archivo General de la Nación) y vivió un proceso importante y continuo de colonización a partir de la construcción de la Carretera.

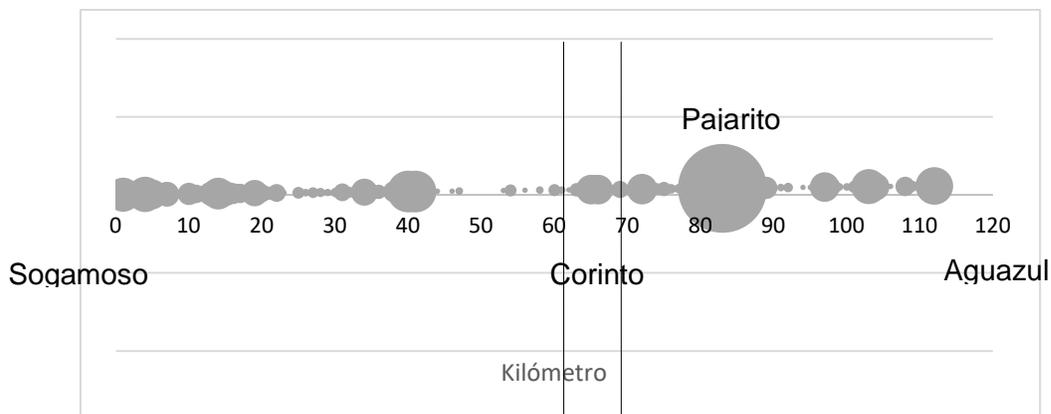
Entre las dos subregiones presentadas, aproximadamente entre el kilómetro 45 y el 60 (o entre los 3.000 y los 1.600 msnm) se extiende un territorio mayoritariamente despoblado que Uribe (1937)⁷ en su momento definió como *montaña de mala calidad* por su

⁶ Al ubicarse entre los 2.400 y los 3.000 msnm, la primera “subregión” presenta un clima frío y se caracteriza por ecosistemas de páramo y subpáramo; la segunda es templada o cálida (1.600 a 295 msnm) y presenta principalmente bosque montano (andino y altoandino).

⁷ Ingeniero encargado por el Ministerio de Obras Públicas para el estudio del trazado.

incapacidad de ofrecer nada de valor a los colonos (Ver Gráfica 2). Aún en la actualidad, con la mayor parte de Cusiana (la región) ocupada, es visible un espacio casi deshabitado en esta zona de empinados subpáramos y bosques altoandinos (los ecosistemas naturales, producto de la baja densidad de población, se han conservado bien en esta zona):

Gráfica 2: Distribución de las viviendas sobre la Carretera del Cusiana



Fuente: realización propia en Celemín Mojica (2014). Ver Anexo B.

La *nueva* modernización (1985-2017)

La investigación previa propuso la comprensión del desarrollo de esta región a partir de actores humanos, materiales e institucionales. La temporalidad construida hizo referencia a tres periodos diferentes: antes de 1936 (año en que comienza formalmente la construcción de la Carretera); entre 1936 y 1985, periodo caracterizado por la construcción, la colonización de la región y la estabilización de la población; y a partir de 1985, cuando nuevos actores (en particular el petróleo y actores armados), de la mano con la modernización y pavimentación de la Carretera, comienzan a hacer presencia, modificando las dinámicas que previamente se habían constituido. A último este periodo se le denominó la *Nueva* Modernización (haciendo referencia a la existencia a partir de 1936 de lo que podríamos llamar un Primer Proyecto de Modernización).

En el trabajo que aquí se presenta se propone el análisis de este último periodo, entendiendo los cambios asociados a la explotación petrolera y la pavimentación de la

vía como cambios asociados a un proyecto estatal de *modernización* de la Región, fuertemente anclado en imaginarios de *Progreso* o *Desarrollo*:

El grupo II comprende otras vías cuya construcción tiene como objetivo desarrollar regiones marginadas, dar acceso a costas y fronteras, aliviar tramos de carreteras congestionadas y pavimentar los trayectos cuya intensidad de tránsito los haga recomendables [...] Está dividido en 5 programas, uno de los cuales se refiere exclusivamente a las principales vías de los Llanos Orientales y la Amazonía. *Memorias [del Ministro de Obras Públicas] de 1980* (Vargas Ramírez, 1980).

Estos proyectos tuvieron una impronta en el desarrollo de las comunidades locales, que se modificaron y adaptaron a los mismos (y, a su vez, se apropiaron de ellos y los aprovecharon de acuerdo a sus necesidades). Este trabajo propone el análisis de una escala pequeña (una vereda) en la que se hacen visibles las transformaciones de las comunidades locales (estén o no vinculadas al proyecto estatal de modernización), sus adaptaciones al nuevo contexto y la importancia de la cercanía o la lejanía entre estos imaginarios a nivel estatal y las aspiraciones y perspectivas de la comunidad local. Una de las ideas centrales en este trabajo es la importancia de seleccionar una escala adecuada, y en consecuencia la utilidad de la pequeña escala a la hora de analizar el desarrollo de las comunidades rurales, pues como se verá en el trabajo muchas de las conclusiones no aplican y/o no se hacen visibles a escalas mayores (incluso a escala de municipio).

Se argumenta que si bien existen transiciones previas a la avanzada estatal de intervención (marcada por la modernización de la Carretera y por la explotación petrolera), el impacto de dicha avanzada en las comunidades (sus modos de vida, sus actividades, sus apropiaciones del territorio y usos de los ecosistemas) es fundamental para entender su desarrollo y generará adaptaciones específicas por parte de éstas. Así mismo, se sostiene que las dinámicas locales recientes indican una fuerte impronta de los “Planes de Desarrollo” desde la alcaldía, impronta que no es visible cuando el “desarrollo” se pensaba desde el centro del país y que parece presentar una estrecha relación con la descentralización producto de la Constitución de 1991.

Para realizar este análisis se escogió un área específica del municipio de Pajarito: la vereda de Corinto. Ubicada en la frontera noroccidental de dicho municipio (Ver mapa 2).

Esta vereda representa el límite superior de colonización, en la frontera con el municipio de Aquitania y con el “terreno baldío” que separa las dos “subregiones” presentadas anteriormente. Corinto es también la vereda más extensa del municipio (con un área de casi 55 km²), y según criterios oficiales la que tiene los suelos de mejor calidad: *suelos clase capacidad de uso III*, es decir, aquellos que pueden ser cultivados, arados o convertidos en praderas con menor riesgo (siempre y cuando se lleven a cabo prácticas adecuadas de conservación) (Alcaldía de Pajarito, 2005): esto, de la mano con la presencia en la vereda del Salto Candelas, una cascada con potencial turístico, ha llevado a que Corinto sea punta de lanza de un modelo de desarrollo dirigido desde la Alcaldía a partir del año 2004. Es allí donde mejor se expresarán los resultados de los “Planes de Desarrollo” en la última década.

Esta investigación se fundamenta en evidencia encontrada en los siguientes repositorios:

- La revisión de los documentos oficiales de Pajarito a disposición del público en la página web oficial del municipio (www.pajarito-boyaca.gov.co): el Esquema de Ordenamiento Territorial y los Planes de Gobierno 2004-2007, 2008-2011 y 2012-2015.
- La revisión de las noticias en el archivo digital del periódico El Tiempo relativas al municipio de Pajarito o la Región del Cusiana entre 1990 y 2015. Esta revisión dio como resultado 218 noticias.
- 21 entrevistas en campo a habitantes de la vereda realizadas en territorio de Corinto entre marzo y septiembre de 2017 (ver Tabla 1). Dichas entrevistas se estructuraron en torno a un relato base, enfocándose en las actividades realizadas por las personas, sus motivaciones (ya fuese para llegar a la región, asentarse en un lugar específico, marcharse, etc.), sus aspiraciones, sus perspectivas sobre el pasado (enfocándose en las diferencias con el día de hoy) y el futuro, y sus expectativas. Por petición de varios entrevistados, se optó por omitir sus nombres y detalles personales en el presente trabajo: las entrevistas se citarán únicamente con base en su número de referencia. La localización de las entrevistas puede verse en el Mapa 2. La información completa puede encontrarse en la Base de Datos de la Línea de Historia Ambiental de la Universidad Nacional Sede Bogotá.

- La revisión de los documentos históricos sobre la Carretera del Cusiana en el Archivo General de la Nación (AGN), Sección República, fondos Ministerio de Obras Públicas y Ministerio de Obras Públicas y Transporte.
- La revisión de las *Memorias de Obras Públicas*, presentadas por el Ministro de Obras al Congreso Nacional al final de su gestión, entre 1935 y 1990, consultadas en la Hemeroteca Nacional Universitaria.
- Las revisiones en los archivos municipal (Pajarito) y departamental (Boyacá, en Tunja), que lamentablemente no presentaron buenos resultados, pues los documentos relativos al desarrollo del municipio o bien no están al acceso del público, o están perdidos o destruidos.

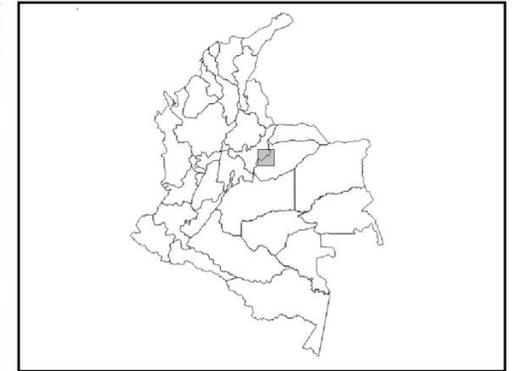
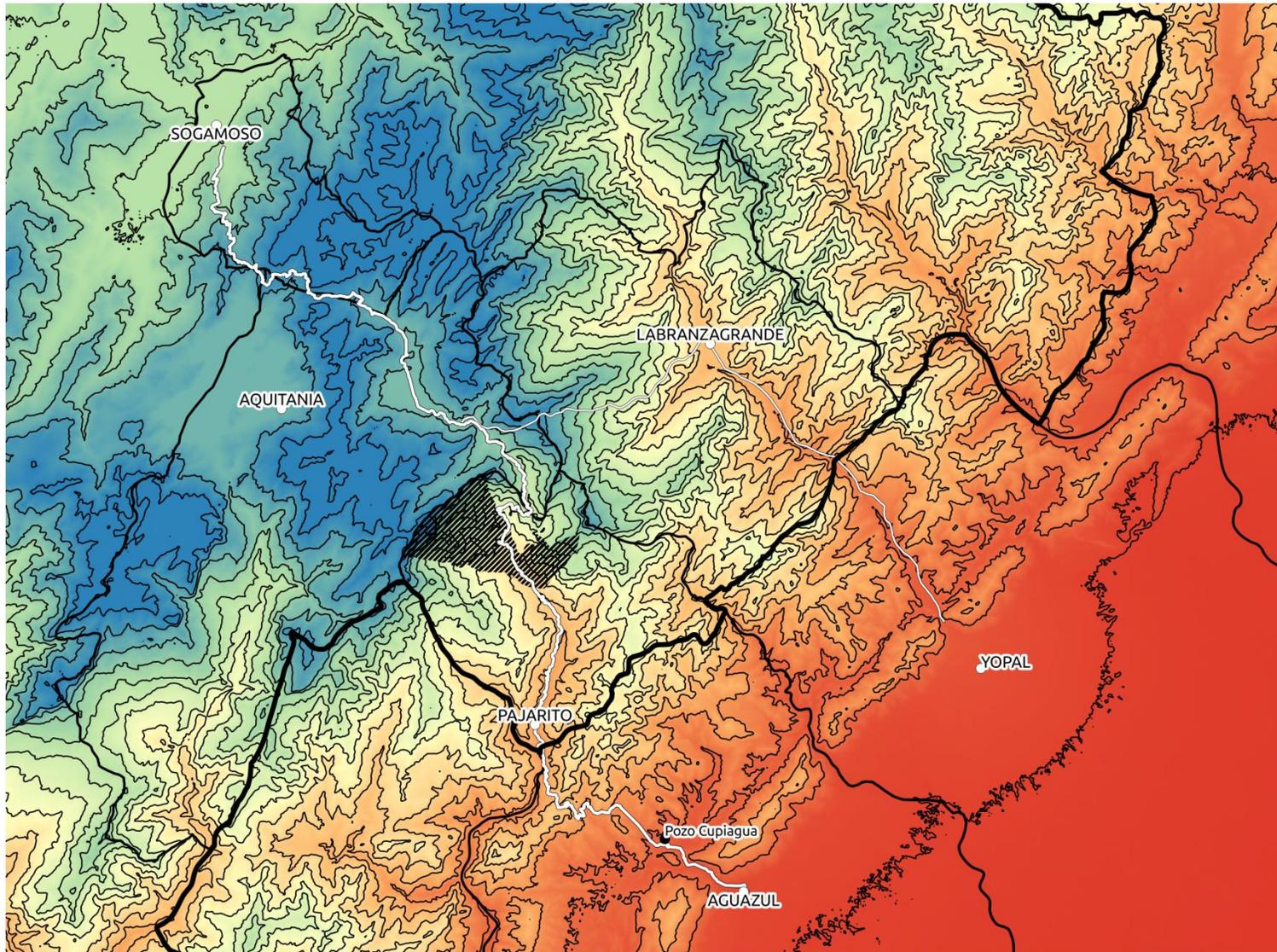
La información obtenida se organizó en una matriz para ser contrastada entre sí y con la base de datos correspondiente a la investigación previa. Así mismo, se realizó cartografía propia con base en la información encontrada para contextualizar el área de estudio e ilustrar algunas de las conclusiones de la investigación. El Mapa 1 ilustra la Región del Cusiana, mostrando el trazado de la Carretera, su empinada topografía y la localización de la vereda de Corinto, los municipios de Pajarito, Aquitania, Sogamoso, Aguazul, Labranzagrande y Yopal, y el pozo petrolero de Cupiagua. El Mapa 2 ilustra la vereda de Corinto, señalando la Carretera, el río, los puntos de las entrevistas y los límites actuales de bosque que delimitan las áreas colonizadas de las no colonizadas. Esta frontera se ubica entre los 1700 y los 2000 msnm: por encima de esta altitud el bosque permanece y no ha sido sustituido por potreros o cultivos. La mayor parte de las entrevistas se realizó sobre la vía y en las áreas más planas de la vereda por ser el lugar donde se concentran la mayor parte de las viviendas de la misma.

Tabla 1: Resumen de las entrevistas realizadas

N° Entrevista	Fecha de entrevista	Procedencia	Fecha de llegada a Corinto
1	13/03/2017	Chitaraque	1940
2	19/03/2017	Corinto	-
3	9/04/2017	Corinto	-
4	1/05/2017	Sutatenza	1982
5	1/05/2017	Duitama	1997
6	13/05/2017	Sogamoso	2000

7	4/06/2017	Corinto	-
8	11/06/2016	San Cayetano	1940
9	14/07/2017	Ventaquemada	2014
10	14/07/2017	Corinto	-
11	1/08/2017	Corinto	-
12	6/08/2017	Corinto	-
13	7/08/2017	Pajarito (vereda diferente)	2007
14	12/08/2017	Corinto	-
15	14/08/2017	Antioquia	2007
16	13/08/2017	La Uvita y Firavitoba	1971/1972
17	5/09/2017	Miraflores	2009
18	10/09/2017	Aquitania	1950
19	16/09/2017	Aquitania	1970
20	17/09/2017	Pajarito (vereda diferente)	1977
21	30/09/2017	Toquilla	2004

Mapa 1: la Región y la Carretera del Cusiana

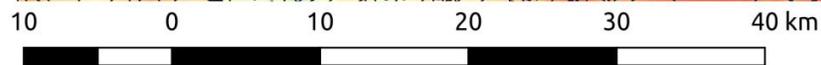


Leyenda

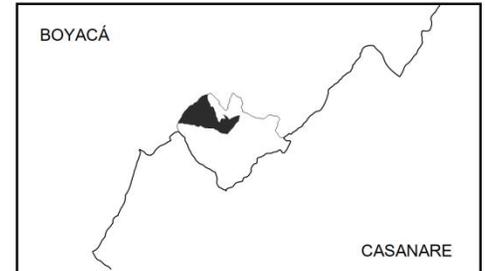
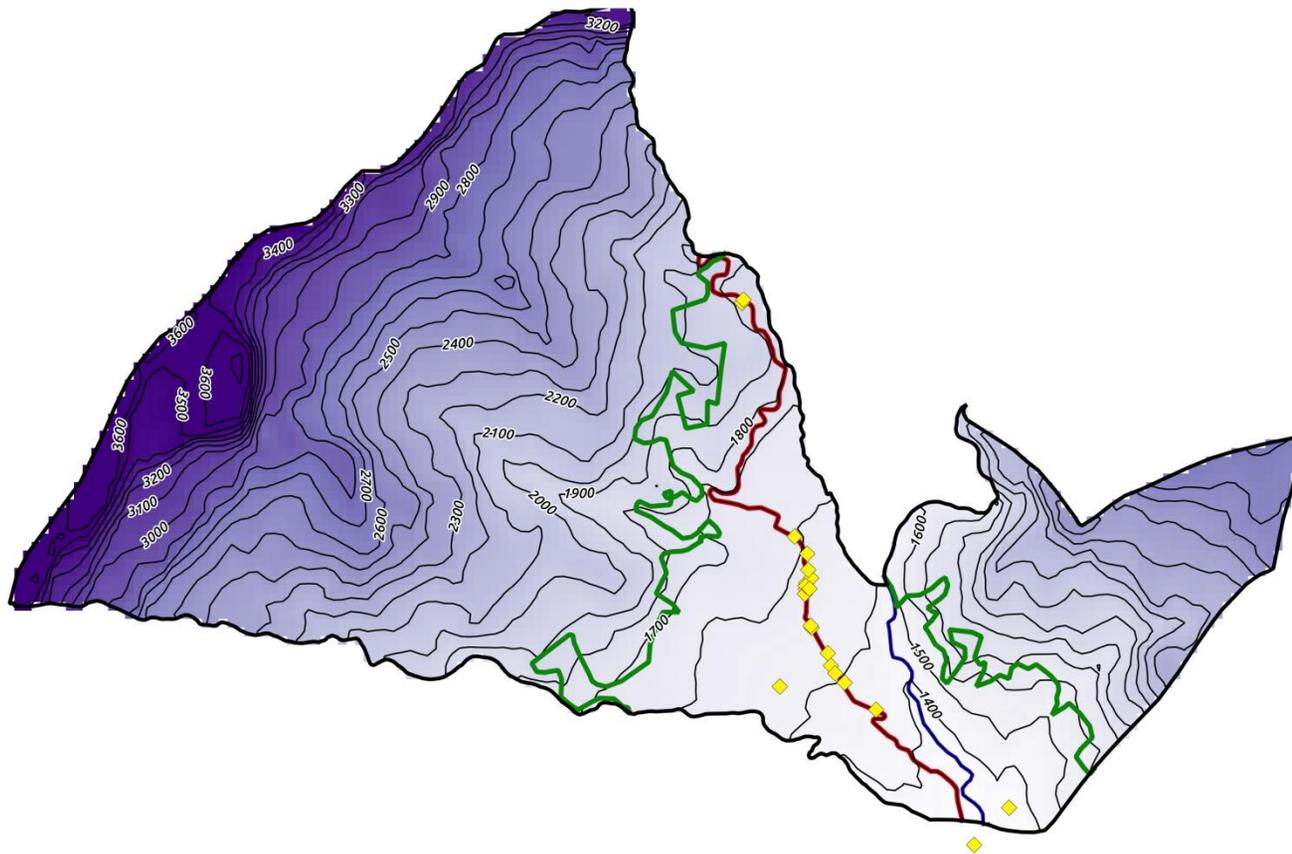
-  Corinto/Área de Estudio
-  Carretera del Cusiana
-  Camino del Cravo

Altimetría

-  0 msnm
-  250 msnm
-  500 msnm
-  750 msnm
-  1000 msnm
-  1250 msnm
-  1500 msnm
-  1750 msnm
-  2000 msnm
-  2250 msnm
-  2500 msnm
-  2750 msnm
-  3000 msnm
-  3250 msnm
-  3500 msnm



Mapa 2: la Vereda de Corinto

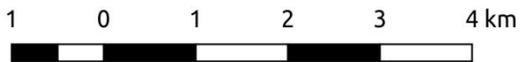


Leyenda

- Carretera del Cusiana
- Río del Cusiana
- ◆ Entrevistas
- Línea de bosque andino

AltimetriaCorinto

- 1300
- 1500
- 1700
- 1900
- 2100
- 2300
- 2500
- 2700
- 2900
- 3100
- 3300
- 3500



1.El Escenario Rural

Es pertinente partir de la Carretera del Cusiana, entendida como un actor material⁸, para comprender las dinámicas centrales en el desarrollo de la Región. En efecto, tanto la llegada de colonos y trabajadores como la creación de renglones económicos claves, asociados a la vía (y a la integración con el centro andino del país), estuvieron asociados a las ofertas y posibilidades abiertas por esta⁹. Cusiana, en tanto que región de colonización reciente, es un ejemplo interesante de la expansión de la frontera agraria en el siglo XX colombiano, que en este caso particular fue (al menos en parte) producto de una iniciativa estatal de progreso, o como se dice en las Memorias de Obras de 1936, de *mejoramiento económico*.

A partir de 1980, comienza a perfilarse una nueva etapa de proyectos estatales de intervención. La ampliación y pavimentación de la vía, impulsada por el gobierno como una manera de incrementar la integración de la región y favorecer el comercio¹⁰, se aunó

⁸ En *El Mediterráneo y el Mundo Mediterráneo* (Stanislawski & Braudel, 1974) se presenta la idea de un “actor material” como aquel que presenta una estrecha interacción con los habitantes de un territorio y a partir del cual se hacen visibles dinámicas de una sociedad. *Las Carreteras hacen parte del Paisaje* (Jackson, 1994) profundiza esta noción en el caso específico de las carreteras, señalándolas como espacios “en sí mismos” (es decir, definidos en tanto que *lugar* propio más allá de simplemente conectar dos puntos) que reflejan y responden a las dinámicas de los territorios que las rodean.

⁹ La ocupación del territorio, y en particular la aparición de caseríos pequeños, se concentró en áreas asociadas a algún producto importante que se transportaba a Sogamoso. Ejemplos de esto son la oficina de la Federación de Cafeteros en el casco urbano de Pajarito (si bien el café se producía en un área amplia, aquí se concentraba su comercialización), Corinto y Curisí (dos veredas pequeñas) junto a las zonas productoras de madera, y la aparición de dos municipios cercanos (Chámeza y Recetor) en torno a las salinas allí presentes (Celemín Mojica, 2014).

¹⁰ “El Gobierno Nacional, como es bien conocido, ha asignado máxima prioridad a su política de cambio social, tendiente a la rehabilitación, reconciliación y normalización de los colombianos ... pretende entre 1986 y 1990 desplazar la frontera agrícola y pecuaria de la nación, dando acceso al mercado andino mediterráneo para que puedan llegar a consumo los productos del Llano y la Amazonía colombianos, cuyos territorios incorporarán un potencial nuevo a la economía del país [...] De igual manera, la carretera Sogamoso-Crucero-Toquilla-Pajarito-Aguazul, comunicará [la

al descubrimiento del yacimiento petrolero de Cusiana-Cupiagua en 1987, a la fecha, el más grande en la Historia del país. De estos, Cupiagua (que comenzaría a explotarse en 1993) se encuentra sobre la vía, en jurisdicción del Municipio de Aguazul (Segovia, 2010).

Estas dos intervenciones estatales (la ampliación y pavimentación de la vía, y la explotación petrolera) marcan un nuevo momento en la Región. Las transformaciones que las comunidades tuvieron, en su forma de vivir, sus expectativas o sus actividades, como consecuencia de estos nuevos proyectos, serán el objeto de estudio de este trabajo.

Originalmente, esta investigación se planteó como un análisis de una región *campesina*. El título original de este capítulo, de hecho, era *El Escenario Campesino*. Sin embargo, a medida que la misma avanzaba fue quedando claro que el adjetivo *campesino*, en toda su complejidad, no hacía justicia a la naturaleza de Cusiana. De ahí el nuevo título de este capítulo, que precisamente se encarga de caracterizar el escenario *rural* de la vereda de Corinto cuyas transiciones y continuidades son el objeto del presente trabajo.

1.1 La Vieja Ruralidad (1936 – 1970's)

“Nueva ruralidad”, el término más aceptado, se utiliza para describir genéricamente las maneras de organización y el cambio en las funciones de los espacios tradicionalmente “no urbanos”: aumento en la movilidad de personas, bienes y mensajes, deslocalización de actividades económicas, nuevos usos especializados, surgimiento de nuevas redes sociales, así como diversificación de usos (residenciales, de esparcimiento y productivas), que los espacios rurales ejercen de manera creciente (Ruiz Rivera & Delgado Campos, 2008).

troncal del llano] con el centro de Boyacá, con lo cual se complementan tres corredores de acceso hacia Cundinamarca, Boyacá y los Santanderes...” Memoria [del Ministro de Obras] al Congreso Nacional (Jaramillo Correa, 1987, pp. VII).

El concepto de una Nueva Ruralidad (o mejor, de Nuevas Ruralidades) ha estado presente ya por algún tiempo en el andamiaje teórico de las Ciencias Sociales Latinoamericanas. Generalmente asociado a procesos de Globalización¹¹, esta Nueva Ruralidad se expresa en el surgimiento de nuevas dinámicas económicas, sociales y culturales en las comunidades rurales.

Antes de hablar de una *Nueva Ruralidad*, sin embargo, es fundamental referirse a lo que sería esa *Vieja Ruralidad*. ¿Qué la caracterizaba? ¿Qué procesos se encontraban andando mientras el Estado planteaba un nuevo modelo de intervención? Y, ante todo, ¿hay en verdad una ruptura que haga pertinente hablar de una *Nueva Ruralidad*?

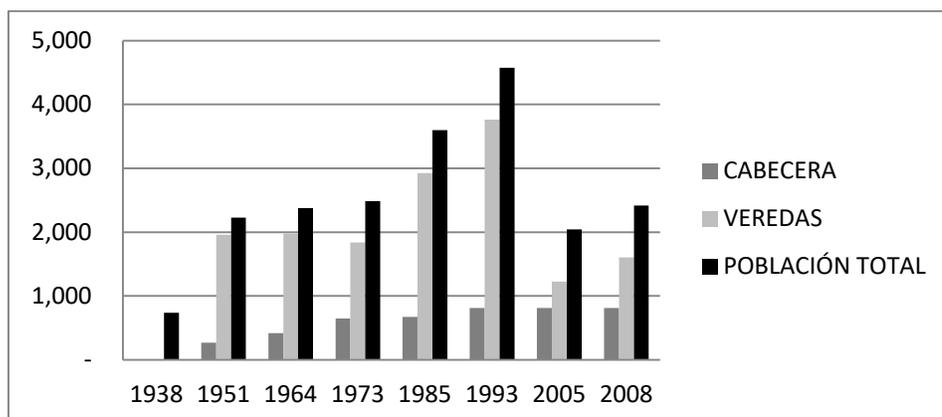
1.1.1 Construcción y Colonización

Corinto, en tanto que vereda, carece de estadísticas e información oficial propias. Por esta razón, se utilizan mayoritariamente medidas indirectas, y en particular las estadísticas y documentos del municipio de Pajarito al que pertenece.

La construcción de la Carretera del Cusiana marcó el comienzo de un proceso de colonización continuo de la Región, colonización cuyo punto de partida geográfico se ubicó en la vereda de Corinto aproximadamente. Los datos de población municipal son, en este sentido, más que dicentes, pues indican con claridad que el periodo en el que se construyó originalmente la carretera (1936-1950) es el mismo periodo en el que ocurre gran parte de la colonización del municipio, algo reflejado en la población del municipio:

¹¹Entendida aquí como la expansión de la esfera del mercado y las relaciones mercantiles a esferas de la actividad económica, social y cultural que anteriormente no estaban incorporadas a él (Ruiz Rivera & Delgado Campos, 2008)

Gráfica 3: Evolución de la Población del municipio de Pajarito, 1938 - 2005



Elaboración propia con base en: (DANE, 1940, 1955, 1970, 1978, 1989, 1993, 2010; Miranda Cifuentes, 2008)

Por su cercanía con Boyacá, la colonización de Pajarito ocurrió en un periodo relativamente temprano con respecto al resto de la Región del Cusiana: de ahí que el crecimiento poblacional más importante ocurra entre 1938 y 1951, cuando la Carretera estaba aún por terminar o recién terminada¹².

En el periodo posterior a la construcción original de la carretera las veredas de Corinto y Curisí cobraron importancia como productoras de madera (Celemín Mojica, 2014). Las entrevistas de campo realizadas en el marco de la presente investigación reafirmaron esta importancia, y dejaron en claro que antes de 1980 todo aquel que llegó a la región lo hizo motivado ya por la pequeña industria de los aserraderos, ya por la posibilidad de un trabajo como jornalero o de poseer una finca propia. La siguiente tabla compila las entrevistas que involucran a personas que ya vivían en la región para 1980 (13 de las 22 entrevistas realizadas):

¹² Como nota al margen, en 1951 había estallado La Violencia y las guerrillas liberales al mando de Eduardo Fonseca Galán se encontraban dominando la región (Ruiz Rivera & Delgado Campos, 2008), por lo que es probable que el censo de este año no sea muy preciso.

Tabla 2: Motivaciones de migración y fuentes de trabajo en Corinto antes de 1980

Procedencia	Año de llegada/edad actual	Motivo de llegada	Trabajo previo a 1980	Trabajo posterior a 1980
Chitaraque.(Boyacá)	1940/82 años	Padre era obrero en la vía	Finca propia, posteriormente Telecom, Escuela y Policía	Inspección de Policía (hoy jubilada)
Corinto	52 años	N/A (No aplica)	N/A	Madre comunitaria/Café
Corinto	46 años	N/A	Aserrador	Comercio (ferretería) y Café
Corinto	76 años	N/A	Jornaleros	Jornaleros
San Cayetano (Cundinamarca)	1940/90 años	Aserrar madera	Aserrador	Jubilado (arriendo habitación)
Corinto	42 años	N/A	N/A	Obras carretera
Corinto.	45-50-52 años	N/A	Jornaleros	Trabajos temporales
Corinto	37 años	N/A	N/A	Tienda
Corinto	37-64 años	N/A	N/A – Aserrador finca propia	Finca propia
La Uvita y Firavitoba (Boyacá)	1971-72 / 65 años	Escuela	Profesores	Profesores
Aquitania	1950/81 años	A sembrar y aserrar madera	Jornalero/Aserrador	Aserrador (hoy jubilado)
Aquitania	1970	Trabajo (jornalera)	Finca	Café/Jubilada
Pajarito (otra vereda)	1977/47 años	Familia	N/A	Ama de casa

Fuente: Elaboración Propia con base en 13 entrevistas realizadas en la vereda

Es importante señalar que todos aquellos que nacieron en la región lo hicieron en familias con finca propia (incluyendo la primera persona de la lista, cuyo padre trabajó en la construcción original de la vía), y que se dedicaban al trabajo de campo. Es claro entonces que salvo por los dos profesores que estuvieron a cargo de la escuela rural a partir de 1971, todos los habitantes que arribaron a la región antes de 1980 (o 9 de 10 entrevistados) lo hicieron para trabajar en el campo, ya fuese en sus fincas, en las fincas de otros, o entre el *monte*, aserrando madera. Quienes recuerdan estos tiempos se

refieren a *sementeras*¹³, cultivos de caña y cafetales significativamente mayores que las de hoy día, si bien calcular su tamaño e importancia, con la fuentes de que se dispone, es una tarea imposible.

1.1.2 Corinto *Campesino*

El concepto de *campesino* es uno particularmente difícil de definir, al punto que algunas corrientes teóricas consideran que dicha definición sencillamente no existe¹⁴. En la Edad Moderna un concepto casi peyorativo, que hacía referencia a las clases sociales más bajas en los escenarios rurales, actualmente suele asociarse a comunidades rurales caracterizadas por dinámicas precapitalistas y por la posesión o el trabajo de la tierra (Edelman, 2013).

Otras definiciones, si bien pueden variar en los detalles, mantienen el concepto central del uso de la tierra. Childs (1978) va más lejos al señalar el *control* de la misma como un componente fundamental, además de la existencia de una sociedad no-campesina (generalmente urbana) a cuyos mercados se dirige parte importante de la producción. Sin embargo, el autor alerta sobre la diversidad característica de las áreas rurales, diversidad que no se ve reflejada en definiciones tan específicas.

Scott (1976), uno de los principales autores en aportar a esta definición en el siglo XX, se concentra en la naturaleza local y específica del campesinado, sus relaciones sociales y su conocimiento. Es la *densidad* de estas relaciones y este conocimiento local lo que permite a los campesinos sobrevivir, y, por lo tanto, para bien o para mal, éstas existen a causa de una ausencia (de instituciones estatales, de una economía moderna con salarios altos, de prácticas estandarizadas, etc.).

¹³ Término tradicional que hace referencia a las huertas de pancoger dedicadas al cultivo de alimentos que podían consumirse en el hogar o venderse en el mercado local. Incluían yuca, maíz, frijol (de diversas variedades), plátano, otros tubérculos como *malanga*, calabaza, entre otros.

¹⁴ Edelman (2013) señala el Marxismo o algunas corrientes posestructuralistas como ejemplos de esto.

En la literatura colombiana Kalmanovitz & López Enciso (2006) establecen una diferenciación clara, desde una perspectiva económica, entre el agro campesino y el agro no campesino. Legrand (1988) y Jaramillo (2002) reafirman esta distinción, que pone por un lado a grandes terratenientes con tierras más fértiles, aptas para la mecanización, y por el otro a los pequeños propietarios en tierras de ladera y con baja fertilidad: los primeros están asociados a una agricultura *capitalista*, altamente mecanizada, concentrada en productos transables¹⁵ y muy tecnificada; los segundos, entretanto, manejan técnicas tradicionales, se concentran en productos no transables¹⁶ y dedican al menos una parte de su producción al consumo familiar.

¿Puede calificarse Corinto como una vereda de dinámicas mayoritariamente *campesinas* en el periodo posterior a la construcción original de la Carretera? Si, acorde a las definiciones anteriores, entendemos *campesino* desde una perspectiva asociada al trabajo (y control) de la tierra, la integración parcial a los mercados urbanos (con una parte importante de la producción asociada al consumo familiar) y el uso de técnicas tradicionales, dicha pregunta puede responderse de manera afirmativa: aún la economía de los aserraderos puede considerarse *campesina*, tanto por sus métodos (hablamos de pequeñas cuadrillas independientes, armadas de hachas, sierras y posteriormente motosierras) como por su escala.

Las entrevistas indican el trabajo de la tierra como un elemento fundamental en este periodo, ya fuese en las *sementeras*, en la ganadería o en los cafetales y cultivos de caña. Así mismo, las pocas fuentes escritas de la época indican que los productos de la tierra eran centrales en las dinámicas regionales, en la economía de las familias y en los imaginarios locales:

Nosotros en nuestro carácter de agricultores, dueños unos y colonos los más, hemos venido explotando económicamente esta región, dedicándole todos nuestros esfuerzos y dinero (sic), con el estímulo que nos brinda la construcción de la Carretera SOGAMOSO-

¹⁵ Esto es, productos que se negocian en los mercados internacionales, principalmente cereales (arroz, maíz, trigo, cebada, sorgo, etc.).

¹⁶ Principalmente tubérculos (papa, yuca), frutas y productos perecederos. La principal excepción a esto es el café, con producción mayoritariamente *campesina* y que evidentemente es un producto dirigido a los mercados internacionales.

CASANARE sobre el río Cusiana y en la perspectiva de su constante acercamiento a esta región de Pajarito [...]

Pero hemos tenido la dolorosa noticia, que este Ministerio a (sic) suspendido la Comisión del trazado o localización y por tal razón tenemos el temor de que haya la posibilidad de la suspensión de la construcción de la nombrada Carretera sobre el río Cusiana, lo que al llegar a suceder ocasionaría a todos los agricultores de la Región la ruina completa, toda vez que dada la proximidad de la Carretera no vacilamos de acudir al crédito de la Caja Agraria, para incrementar a todo costo nuestros cultivos, que al llegar a suspenderse la construcción de la Carretera del Cusiana se perderían, pues sería insuficiente el ganado de que dispone la región para transportar la producción que forman más de DOS MIL QUINIENTAS HECTAREAS cultivadas de algodón, plátano y banano, frijol, miel, fique, cacao, café, maíz, tabaco, etc., etc., etc., y además la más variada producción de árboles frutales, sin mencionar las hectáreas dedicadas al cultivo de pastos, una buena parte de esta producción la consumen los trabajadores (sic) de la carretera y el resto abastece distintos mercados, principalmente los de Sogamoso y Bogotá. Además, en forma continua y diaria llegan constantemente hombres de todas las regiones del País, ha dedicarse (sic) al laboreo de la Tierra (Habitantes de Pajarito, 1942, AGN).

Esta carta, enviada al Ministerio de Obras Públicas por los habitantes de Pajarito en 1942 (y firmada por al menos unas 200 personas) indica de manera muy clara las características de la región, vinculada al (y dependiente del) trabajo de la tierra y la producción agropecuaria, así como de la importancia de la Carretera en el desarrollo de Pajarito y en las expectativas de bienestar de sus habitantes. La naturaleza *campesina* de la vereda y la Región, de acuerdo con las definiciones antes señaladas, es evidente. Es importante tener en cuenta que esta carta se escribe en un periodo temprano (la Carretera ni siquiera había llegado a Pajarito): hay un vacío de información en las décadas subsiguientes. Las entrevistas, sin embargo, parecen indicar que el campo, el *monte* y el trabajo de la tierra siguen siendo al menos tan importantes como lo eran en este periodo temprano¹⁷.

¹⁷ La Entrevista 1 indica que la persona en cuestión prefirió un trabajo formal (como empleada del Estado, primero en la policía y luego en Telecom), que el trabajo en su finca, hacia 1970-80. De ésta también se extrae que ante oportunidades semejantes, cualquiera hubiese tomado la misma decisión; sin embargo, no había muchos empleos formales y los que había estaban vinculados al sector público.

1.1.3 Ocupación del *Territorio*

Como se señaló anteriormente, la colonización de la Región del Cusiana no fue homogénea. Al norte de Corinto, ascendiendo por la cordillera, se encuentra un terreno considerable relativamente despoblado; así mismo, las zonas más altas de la vereda han sido poco intervenidas y en la actualidad mantienen densos bosques altoandinos (de los que de hecho se extraía parte de la madera para los aserraderos) (Celemín Mojica, 2014).

La vereda, al igual que la Región, se caracteriza por un clima muy lluvioso (3.000 mm anuales en promedio, que se van incrementando a medida que se desciende hacia los llanos) dividido en dos estaciones claras denominadas *invierno* (abril a septiembre, da cuenta de un 70% de las precipitaciones) y *verano* (octubre a marzo, da cuenta de un 30%) (Alcaldía de Pajarito, 2004). Esto significa que nunca hay un balance hídrico negativo (es decir, que la región rara vez tiene problemas por la falta de agua); la abundancia de agua ha llevado a que en varios tramos de la Carretera la temporada de lluvias esté asociada a derrumbes y trancones, una continuidad en las 7 décadas de existencia de la misma y, como se verá, una oportunidad para los habitantes de Pajarito.

Así mismo, la vereda presenta un clima templado, cercano al frío. Se ubica entre los 2.300 y los 1.300 msnm, si bien las tierras por encima de los 1.800 msnm presentan una cobertura boscosa importante, por lo que la mayor parte del trabajo de la tierra (a excepción de la tala de árboles) ocurre debajo de esta altura. En la actualidad, su clima templado (que permite una producción agrícola diversa) y sus suelos (los más fértiles del municipio) llevan a la Alcaldía a considerarla la “microrregión más apta para el crecimiento económico del municipio” (Alcaldía de Pajarito, 2004)¹⁸.

¹⁸ Uribe (1937) hace pensar que este no siempre fue el caso: su descripción de la región antes de la construcción de la vía incluye la práctica totalidad de la vereda dentro de lo que define como “montaña de mala calidad”. Esto podría deberse a que en su análisis se enfoca en la posibilidad de sembrar productos típicos de las tierras cálidas (como yuca, plátano o cacao). Si bien esto revela una transformación en el ideal de expansión agraria, estudiar los cambios entre las perspectivas de desarrollo rural (o agrario) en la primera mitad del siglo XX y el siglo XXI escapa a las pretensiones de este trabajo.

En la investigación anterior se habló de una serie de productos centrales, de los que dependía la economía de la Región y que determinaron su desarrollo. Se trató principalmente de 4: ganado y café (ubicados en todo Cusiana), madera y sal (localizados en áreas específicas). Su importancia estribaba en la demanda de los mismos en el mercado del centro del país, por lo que garantizaban el ingreso de recursos a sus productores (o extractores) y como tal a la región. Las entrevistas realizadas en el marco del presente trabajo indican que si bien la producción agrícola era más diversa y menos localizada de lo que originalmente se planteó¹⁹, la madera, el café y el ganado (no hay salinas en Corinto) siguen siendo los productos fundamentales en la integración de la vereda con el centro del país.

Tanto la investigación pasada como las entrevistas realizadas indican la existencia de espacios locales de intercambio, representados en la existencia de plazas y lugares de mercado²⁰. En el caso particular de Corinto, el *mercado* se encontraba en la vereda vecina de Curisí, a la que bajaban los domingos las personas con el producto de sus *sementeras*, con panela de caña o en general con bienes de la localidad. Dichos mercados eran particularmente importantes para las personas que trabajaban aserrando madera o vivían de los jornales, pues carecían de producción propia para el consumo familiar. Las visitas a la Plaza de Pajarito también eran comunes:

Eso era muy bonito venir a Pajarito, pues de niña a mí me parecía muy bonito porque en el parque, primero, sacaban mucho chéchere, mucha chichería, mucha cosa, y siempre existía la plaza de mercado, uno compraba la verdura, la carne y todas las cosas allí [...], la panela. Eso el día domingo siempre era el día de mercado, de venir [...] lástima que eso se acabó, eso era muy bonito. (Entrevista 20).

¹⁹ 5 entrevistas refieren una importancia considerable para la caña panelera, incluyendo la existencia de trapiches para la extracción del jugo y de métodos artesanales de producción de caña. Sin embargo, es importante notar que el destino de la misma era la Región del Cusiana, no los mercados del interior del país.

²⁰ Rastrear estos mercados ha sido particularmente difícil: si bien todos los entrevistados que vivieron en este periodo los recuerdan y les dan importancia, las fechas de su decadencia o desaparición no están claras, y van (dependiendo de la persona) desde 1980 hasta mediados de los 1990's. Además de las entrevistas, se tienen fotos de la Plaza de Pajarito hacia 1985, y se sabe por los documentos oficiales del 2004 que en este año ya no son importantes en las dinámicas municipales (Alcaldía de Pajarito, 2004; Rosas de Hernández, 2004).

Ilustración 1: Plaza de Mercado de Pajarito en torno a 1985



Fuente: archivo personal de la Profesora Carmenza Abril, San Benito, Aguazul.

La posibilidad de producir, o en su defecto extraer bienes que aportasen al consumo y la economía familiares fueron entonces fundamentales en los patrones y dinámicas de colonización. No es casualidad que los territorios más altos de la vereda permanecieran despoblados: su pendiente empinada, su lejanía con la vía y sus suelos, menos productivos para pastos y cultivos que los de la *terrazza*²¹ de Corinto limitaban sus posibles aportes a los colonos que los ocuparan. Así mismo, está claro que la colonización de la vereda estuvo asociada a las posibilidades abiertas por sus tierras fértiles y por la abundancia de maderas de calidad en las zonas de bosque andino²².

Si bien se desconocen los datos de población de la vereda, las cifras municipales indican que ésta se estabilizó en un periodo relativamente temprano. Esto encaja con la

²¹ Término usado por los documentos oficiales de Pajarito para referirse al área de la vereda de Corinto con baja pendiente y en las cercanías del río Cusiana, entre los 1.500 y los 1.800 msnm

²² "... destacándose en las partes altas las especies Maderables, Encenillo, Susque, amarillo, cedrillo, y maderas blandas son frecuentes gaques, granizo, tuno, sietecueros, higuierón, cucharo, Uvo, arrayán, chirriador, y, mano de oso, zona baja roble, endrino, chizo, arrayán y puntelanza entre otras especies" (Alcaldía de Pajarito, 2004)

estabilización de la población y hace pensar en un agotamiento de las tierras disponibles y un cierre de la frontera agraria en la vereda (y seguramente en el municipio). Hablar de *estabilización* (poblacional, productiva, agrícola) en este periodo, si bien es aventurado con las pocas fuentes de que se dispone, puede tener sentido.

1.1.4 Transiciones y transformaciones (1980-1991)

Cuando se planteó originalmente, esta investigación propuso el análisis de los cambios en el uso de la tierra y las actividades principales de las personas de Corinto como una manera indirecta de evaluar las transformaciones asociadas a la pavimentación de la vía y la explotación petrolera. Principalmente se esperaba una progresiva *monetarización* de la producción agropecuaria, con creciente influencia de los círculos de mercado sobre el consumo interno; un incremento en las actividades no agropecuarias; y una reducción en la autoarquía de la Región (ante todo en términos alimentarios) con el subsecuente incremento en la comida “importada” (esto es, traída de los mercados del centro del país). Esto podría leerse como una reducción de la Soberanía Alimentaria²³ de la región producto de su inserción en dinámicas regionales, nacionales e incluso internacionales.

Estas dinámicas encajarían bien con la “des-agrarización” asociada a procesos de globalización en América Latina (Llambí Insua & Pérez Correa, 2007), procesos que, a su vez, habrían sido impulsados por los proyectos de intervención estatal: la construcción de la vía (asociada a la aparición de empleos formales) y el desarrollo de la explotación petrolera en Cusiana y Cupiagua.

Sin embargo, las entrevistas realizadas parecen indicar que esta ruptura de hecho precede la intervención estatal señalada. La economía cafetera comienza a decaer ya hacia 1980, producto de la llegada de la roya (Celemín Mojica, 2014) y de la caída de los precios en el mercado internacional (Kalmanovitz & López Enciso, 2006); el sector

²³ El Concepto de Soberanía Alimentaria surge como crítica y extensión a la noción de “Seguridad Alimentaria”, proponiendo que no es únicamente de importancia tener *acceso* a alimentos variados y de buena calidad, sino garantizar el carácter *local* de los sistemas agrarios que proveen dichos alimentos y cuestionar la mercantilización de los productos alimentarios (Méndez & Gordillo, 2013).

agropecuario comienza a perder importancia frente a actividades asociadas al comercio; la madera se vuelve demasiado costosa de extraer y su importancia disminuye de manera progresiva²⁴. Así mismo, en esta década parece comenzar la desaparición de los mercados locales y la preeminencia de los productos traídos de Sogamoso en el consumo familiar.

Es importante señalar que aquí también aparece el primer ejemplo (único hasta 2014) de una iniciativa puramente empresarial en la vereda: *Pollilandia*, granja de Pollos el Dorado²⁵, se funda en 1982 (Entrevista 4). Esta granja sigue operando en el 2017 y hace parte de un importante conglomerado empresarial boyacense; sus actividades están completamente integradas con la planta de procesamiento de Pollos el Dorado presente en Duitama, de donde se trae el alimento y a donde se llevan los animales maduros. Por esta razón, pese a ser muy productiva en términos económicos, genera pocos empleos²⁶ y funciona como un enclave²⁷, pues carece de encadenamientos con la economía local.

Por último, la población de Pajarito (específicamente, su componente rural) vuelve a incrementarse, por primera vez desde los 1950's.

Tabla 3: Motivaciones de migración y fuentes de trabajo en Corinto luego de 1980

Procedencia	Año de llegada/edad actual	Motivo de llegada	Trabajo actual
Sutatenza (Boyacá)	1982/S.I.	Granja de pollos Pollilandia	Pollilandia/ganado
Duitama (Boyacá)	1997/67 años	Restaurante	Restaurante
Sogamoso	2000/24 años	Admin. Finca	Tienda
Ventaquemada (Boyacá)	2014/27 años	Pesquería (trucha)	Trucha

²⁴ Las razones de esto no están claras. Parece ser una situación asociada tanto al agotamiento de los mejores árboles cerca de la vía (haciendo demasiado costoso su transporte) como al abaratamiento de la misma en los mercados centrales (Entrevistas 3 y 8).

²⁵ Importante empresa avícola boyacense fundada en 1971 y caracterizada por la producción de pollo a gran escala a partir de varias granjas altamente tecnificadas.

²⁶ En la actualidad, a su máximo nivel, son 6 (Entrevista 4).

²⁷ El concepto de Enclave hace referencia a actividades económicas que pese a localizarse en un área determinada no jalonan el crecimiento económico de dicha área, debido principalmente a las pocas relaciones económicas que establecen con la misma (Bulmer-Thomas, 1998).

Corinto	1998/45 años	Lavaderos	Lavaderos
Pajarito (otra vereda)	2007/69 años	Tienda	Tienda
Antioquia	2007/74 años	Azar	Tienda
Miraflores (Boyacá)	2009/38 años	Tienda/restaurant e	Restaurante/Cultivo de tomate de árbol
Toquilla	2004/S.I.	Lavaderos	Restaurante/cultivos de lulo

Fuente: Elaboración Propia

A partir de 1980 el trabajo de la tierra, la producción agropecuaria o la extracción de recursos naturales dejan de ser determinantes en la migración, pues ya no ofrecen oportunidades que ameriten la llegada de nuevos habitantes. Se ve surgir progresivamente un escenario en el que actividades diferentes, asociadas al transporte y a la carretera, se convierten en el motivante de los migrantes y en el eje de la generación de nuevos empleos.

La transición a la que aquí se hace referencia, muy a tono con las problemáticas que motivaron el surgimiento del concepto de Nuevas Ruralidades²⁸, pudo haber tenido un ritmo lento a principios de la década de los 1980's, pero queda claro en cualquier caso que para los tiempos en que comienza la explotación del pozo de Cupiagua -1993- (Segovia, 2010) y la pavimentación de la vía -1988-, ya se encontraba en proceso.

²⁸ De acuerdo con Ruiz (2008), problemáticas asociadas a las transformaciones de las regiones rurales asociadas en particular al surgimiento de nuevos sectores y economías ajenos a la producción agropecuaria hasta entonces determinante.

2. Impactos de la Nueva Modernización (1985 – 2005)

Con *Nueva Modernización* se hace referencia a un periodo caracterizado por el comienzo (o mejor, el re-comienzo) de la intervención estatal en Cusiana. Como en los 1930's y 1940's, las obras públicas en la Carretera serían fundamentales, en este caso añadiéndoseles la explotación petrolera. Estas dos iniciativas estatales caracterizarían el nuevo modelo de Desarrollo, basado una vez más en la integración de la Región (y en este caso, también de los departamentos de la Orinoquía) con los mercados del centro del país.

Es difícil determinar qué vino primero. La ampliación y pavimentación de la Carretera del Cusiana se planteó desde 1980, pero no comenzó a ejecutarse hasta 1987, año en el que empezó la pavimentación del tramo Sogamoso – El Crucero (km 0 – km 18) (Jaramillo Correa, 1987) (Ver perfil de la vía y mapa 1). Las obras no llegarán a Corinto hasta varios años más adelante, y tardarían más de una década en reparar, pavimentar o ampliar la totalidad de la misma.

Paralelo a ello, el yacimiento de Caño Limón, en Arauca, comenzará a explotarse en 1985, año en el que ya estaba claro que en Casanare podría haber importantes reservas (Triviño Montenegro, 1993) y en el que comenzó a explorarse lo que sería el yacimiento de Cusiana. En 1987 se realizarían las primeras perforaciones y para 1993 ambos pozos (Cusiana y Cupiagua) ya estaban en funcionamiento (L. Jaramillo, 1994). Mientras que el yacimiento de Cusiana se ubica en el municipio de Tauramena (Casanare), en las

cercanías de la Marginal del Llano²⁹, Cupiagua se ubica sobre la Carretera del Cusiana, en la vereda de Cupiagua, a 40 kilómetros de Corinto (Ver mapa 1).

2.1 Petróleo e Infraestructura:

2.1.1 Explotación petrolera en Cusiana-Cupiagua (1987 -)³⁰

El impacto de la actividad petrolera en regiones rurales en el escenario colombiano está bien documentado, en particular en el caso de los yacimientos de Cusiana y Cupiagua, pero también en el caso del yacimiento de Caño Limón, en Arauca. En general, se ha postulado el concepto de “extractivismo” para definir estas dinámicas de inserción de enclaves productivos de recursos no renovables en determinados territorios (Ulloa, 2014), si bien es un concepto poco utilizado por los autores que han realizado los estudios relativos a la explotación petrolera en el Oriente Colombiano.

Dentro de los impactos “clásicos” asociados a la misma se encuentran la inmigración masiva y, como consecuencia de esta, el crecimiento desordenado de los centros urbanos y el incremento de los fenómenos como la inseguridad y la prostitución (Dureau & Flórez, 2000); la crisis de sectores “tradicionales” de la economía, en particular el agro (en el caso de Casanare, reflejado en la disminución del arroz y la ganadería) (Gaviria Uribe, 2010; L. Jaramillo, 1994); el incremento en el papel del Estado³¹ (con las oportunidades que esto presenta para la corrupción) (Triviño Montenegro, 1993); y la ruptura de las tradiciones culturales locales (Devia, 2011). Estos han sido estudiados a profundidad en las últimas dos décadas, en particular en lo que respecta a los municipios de Aguazul y Tauramena. Sin embargo, municipios aledaños a estos, como Maní, Chámeza, Recetor o Pajarito han estado largamente ausentes de este debate.

²⁹ Carretera que partiendo de Arauca comunica las capitales de los departamentos de la Orinoquía (Arauca, Yopal y Villavicencio), y finaliza en Bogotá. En el municipio de Aguazul la Carretera del Cusiana desemboca, por así decirlo, en la Marginal del Llano.

³⁰ La explotación petrolera continúa en la actualidad en los campos de Cusiana-Cupiagua, razón por la cual la temporalidad no presenta fecha de cierre.

³¹ La recepción de recursos en las alcaldías y gobernaciones de municipios y departamentos petroleros, en particular en forma de regalías, incrementó de manera impresionante los presupuestos de estas entidades.

La razón de esto parece ser sencilla: estas transformaciones, asociadas a la explotación petrolera, parecen haber tenido poco impacto en estos municipios. En el caso de Corinto, no sólo no se presentan ningún tipo de migraciones asociadas directamente al petróleo (a todos los entrevistados se les preguntó si familiares o vecinos habían viajado a Aguazul en tiempos de la explotación petrolera o a causa de ella; nadie respondió de manera afirmativa), sino que el municipio de Pajarito, al hacer parte de Boyacá (no de Casanare), no hace parte de los municipios cuyos ingresos fiscales se incrementaron por la producción. La distancia geográfica que separa el casco urbano de Pajarito con los pozos petroleros no es excesiva³²; parece ser, entonces, que más que una barrera geográfica, fue una barrera política la que limitó los impactos directos de la explotación petrolera en la vereda de Corinto.

Es cierto que la disminución en las actividades productivas (y en general en el sector agropecuario) encajan con los efectos de la producción petrolera. Sin embargo, en el caso específico de Corinto es difícil argumentar una causalidad: como ya se señaló, esta disminución ya venía ocurriendo desde antes de la explotación de los yacimientos (contrario a lo que sucede en Aguazul, donde es a todas luces un efecto de los mismos).

Sin embargo, esto no significa que el petróleo no haya tenido impronta en el desarrollo de la vereda. La importancia de la producción petrolera en Cusiana-Cupiagua no sólo impulsó la modernización de la Carretera del Cusiana, sino que pudo haber tenido un impacto importante en la aparición de grupos armados al margen de la ley (y en particular de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia-FARC y el Ejército de Liberación Nacional-ELN) en la Región (este tema se trata con detalle en el capítulo 2.2).

2.1.2 Infraestructura: la pavimentación de Cusiana (1988 – 1998)

A partir de 1979 el Ministerio de Obras del país comienza a plantear iniciativas para mejorar las llamadas *Transversales de Penetración*, esto es, vías construidas en décadas

³² Corinto es la vereda de Pajarito más alejada de Casanare y, por lo tanto, la más alejada de los pozos petroleros de Cusiana y Cupiagua. Sin embargo, las distancias no son una barrera infranqueable: Corinto se encuentra apenas a unos 20 kilómetros sobre la vía del casco urbano de Pajarito, el cual a su vez se ubica a 20 kilómetros del pozo de Cupiagua; para realizar una comparación, Cupiagua se encuentra a 15 kilómetros del casco urbano de Aguazul (municipio tremendamente afectado por las dinámicas petroleras).

anteriores y destinadas a comunicar regiones alejadas o (en palabras de las *Memorias*), *inexplotadas*. Estas transversales toman importancia en este periodo para comunicar entre sí las vías troncales que recorren el país de norte a sur: la Marginal de la Selva (entre Caquetá y Arauca, paralela a la Cordillera Oriental), la Carretera Central del Norte (comunica Bogotá con la frontera venezolana a través de Santander) y la Troncal del Magdalena (que comunica la frontera ecuatoriana con Honda y luego sigue el curso del río Magdalena entre Honda y Santa Marta); Cusiana, en particular, es importante porque comunica la Carretera Central del Norte con la Marginal de la Selva: en este año comenzarán los proyectos para su ampliación y pavimentación (Vargas Ramírez, 1979).

Sin embargo, estos planes se quedarían en el papel por casi una década. Es difícil obviar la evidente coincidencia en las fechas: 1987 es el año en el que comienzan las perforaciones en Cusiana y es también el año en el que comienzan las obras de pavimentación.

Las Memorias de Obras de 1988-89 indican que esto no fue casual: este año, 3.849 millones de pesos serían invertidos en la Carretera del Cusiana, producto de los recursos de Ecopetrol (Ceballos Ordoñez, 1989). Contrario a la explotación petrolera, la pavimentación de la vía tendría un efecto importante y duradero en la vereda, así como en toda la Región de Cusiana.

- Trabajos en la vía

El impacto más directo e inmediato del comienzo de las obras públicas fue, sin lugar a dudas, la creación de puestos directos de trabajo. Aparte de los trabajos en el campo (como jornaleros), Corinto tenía muy poca oferta laboral, por lo que aún un incremento pequeño generaba un efecto importante.

En el caso de las obras, si bien la pavimentación duró alrededor de una década la vereda como tal se intervino en los años 1997 y 1998 (Entrevista 10). Por al menos un lustro, ésta le dio trabajo a entre 20 y 30 personas (Entrevista 12), que perfectamente podían

representar casi un 10% de la población veredal y, suponiendo que fueran de hogares diferentes, casi un 40% de las familias del mismo³³.

Al contrario que en los 1930's y 1940's, estos empleos no atrajeron trabajadores a la región: en este momento ya había una población presente y las normas de la empresa involucraban contratar cuanto se pudiera de quienes eran nativos de la vía (Entrevista 10). Esto no solo aconteció en Corinto, sino en todas las veredas adyacentes a la Carretera del Cusiana (Celemín Mojica, 2014). Es indudable que esta oferta de empleo tuvo un impacto importante en la población de la vereda, alejando manos de otras actividades (en el caso de quienes tenían finca propia) y evitando la partida de personas que, de otro modo, habrían migrado a buscar trabajo en la ciudad.

Mas el impacto fundamental de la pavimentación no estaría dado por el empleo (importante, pero temporal), sino por el incremento constante del tráfico y, paradójicamente, por sus mismas limitaciones.

- Incremento en el tránsito

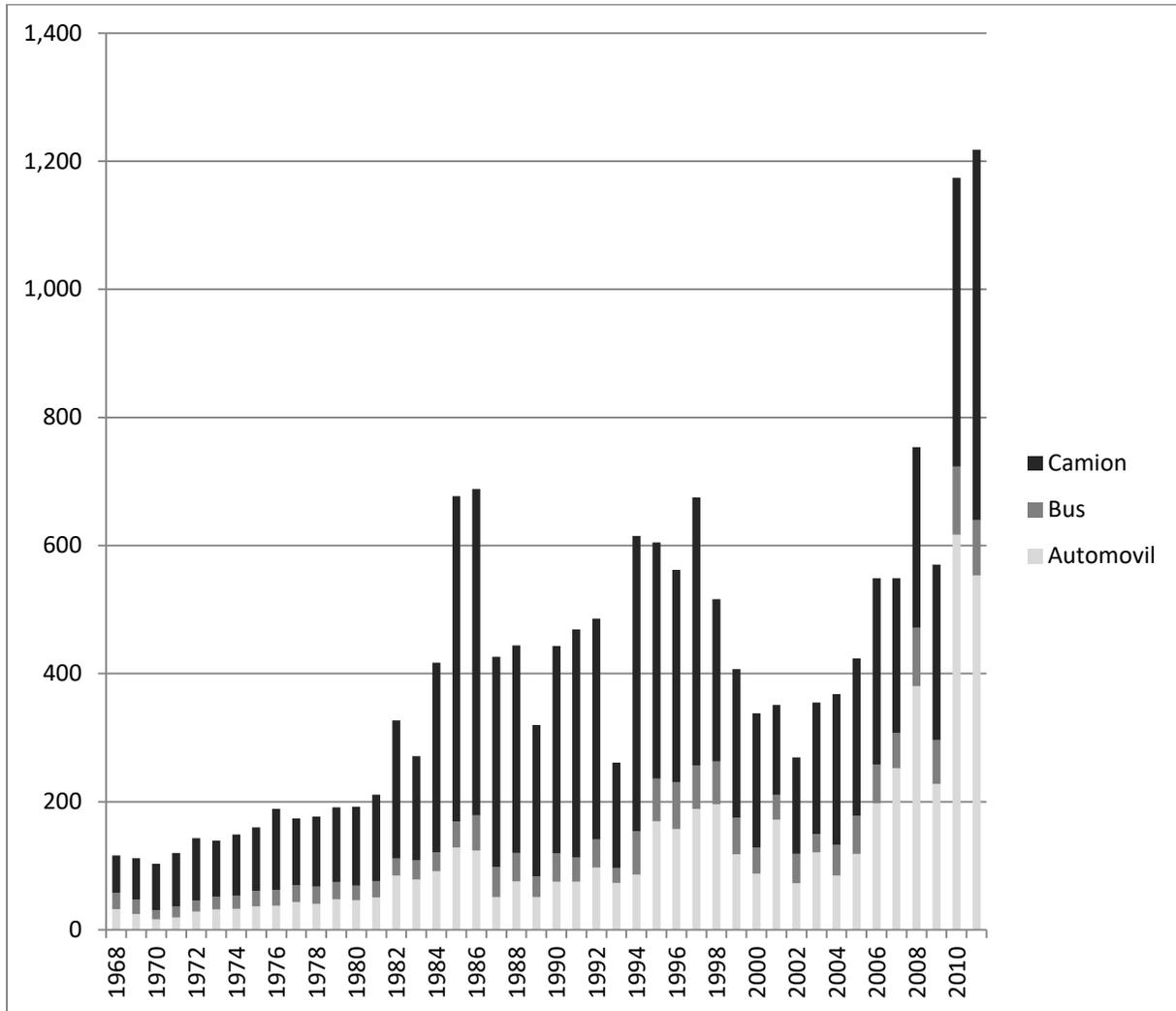
Desde 1968 (primer año en que se tienen datos), los volúmenes de tránsito por la Carretera del Cusiana se han incrementado de manera constante (ver Gráfica 2). Sin embargo, a partir de 1980 estos volúmenes aumentarán a un ritmo aún mayor, cruzando el umbral de los 200 vehículos diarios en 1981, los 400 en 1984 y los 600 en 1985 (aunque 1985 y 1986 parecen anomalías, pues pasarán 8 años antes de que se vuelvan a alcanzar estos niveles).

Comparando estos datos con la Gráfica número 2, el incremento en el tránsito coincide con el incremento en la aparición de restaurantes, hoteles y paraderos a partir, ante todo, de 1990. Es importante anotar que en este periodo también se presenta una reducción progresiva de los mercados agrícolas locales (y en consecuencia, de los cultivos de Pancoger), así como la práctica desaparición de los cafetales (Entrevistas 1, 2, 3, 12, 14,

³³ De acuerdo con cifras solicitadas a la Alcaldía en el marco de la investigación, actualmente 330 personas están registradas en el SISBEN como habitantes de Corinto. Esto podría indicar la población total de la vereda en torno a unas 400 personas, o menos de 100 familias.

15 y 20; Celemín Mojica, 2014). La ganadería (de carne y leche), al ser una actividad que permite vender productos en los mercados centrales se mantiene y posiblemente incrementa su importancia a costa de los sectores arriba señalados.

Gráfica 4: volúmenes de tránsito en el sector Crucero - Pajarito de la Vía del Cusiana (1968 - 2011)



Elaboración propia con base en (INVIAS, 2011; Ministerio de Obras Públicas y Transporte, 1992)

Hubo un elemento en particular de la Carretera que tendría un efecto permanente y duradero en la vereda: su pavimentación parcial. Tras la finalización de las obras en 1998, 13 kilómetros (entre el km 73 y el km 86) quedaron sin pavimentar, justamente entre la vereda de Corinto y el casco urbano de Pajarito.

Las obstrucciones de la vía en este tramo (por derrumbes, atascos y carros varados, principalmente) se convirtieron, con el incremento en los volúmenes de tránsito, en una inesperada fuente de ingresos para la Región del Cusiana, y en particular para diversas veredas de municipio de Pajarito (Celemín Mojica, 2014)³⁴:

Empezó la pavimentada... y empezaron los trancones, y empezaron todas esas cosas. Pues gracias a Dios, y a esos trancones nosotros sobrevivimos, porque de eso sobrevive mucha gente por aquí (Entrevista 20).

Corinto no fue la excepción, y su desarrollo futuro estaría muy influenciado por una de estas adaptaciones: los lavaderos:

La naturaleza lluviosa de la región hacía (y hace) que estos tramos destapados se llenaran de lodo y barro en invierno; en verano, en cambio, el polvo es característico. Ambas condiciones llevan a que los carros se ensucien de manera considerable en el tramo Pajarito – Corinto, mientras en el tramo Corinto – Sogamoso, pavimentado, esto no sucede. Corinto, ubicado en zona lluviosa y montañosa, no sólo tiene acceso permanente a agua cristalina (producto de las 4 quebradas³⁵ que bajan de la cordillera), sino que los habitantes adyacentes a la Carretera pueden conseguir altas presiones con facilidad conectando mangueras a las quebradas en las zonas altas de la vereda. Aquí se hace visible la particularidad de una adaptación asociada a características muy específicas del entorno biofísico (lluvia abundante, quebradas permanentes) y una construcción humana: la carretera, cuyas limitaciones se convierten en una fuente importante de oportunidades para la localidad.

El surgimiento de los lavaderos, el primero de los cuales apareció en 1997 (Entrevista 11), estuvo entonces dado por una casualidad (la finalización de la pavimentación en este punto), pero también por la disponibilidad permanente de agua a presión, que facilita y abarata mucho su funcionamiento. En la actualidad, son seguramente la principal

³⁴ Dentro de los ejemplos que de ello se señalan en la pasada investigación se encuentran el incremento de las ventas ambulantes en los trancones (principalmente de alimentos y bebidas) y el alquiler de *guayas* para desatascar las mulas y camiones que quedaban enterrados en la vía. Esto a nivel de municipio, no de vereda.

³⁵ De norte a sur: La Rocha, La Lejía, Conguta y El Estero.

actividad económica del municipio, al menos en lo que respecta a la generación directa de empleos permanentes (aproximadamente 30 personas, principalmente jóvenes), y son la principal característica de la vereda a los ojos de los viajeros.

Ilustración 2: tres de los cuatro lavaderos de autos en Corinto



Fuente: archivo propio (foto de 2017)

- Cambios en el transporte

En primer lugar es importante resaltar que el abaratamiento del transporte (en dinero tanto como en tiempo) estuvo asociado al surgimiento de tiendas y pequeños comercios en la vereda, destinados principalmente al mercado local. En sustitución de los antiguos mercados locales, estos pequeños comercios ya no estaban vinculados a la producción local, sino a los mercados centrales del altiplano, y por lo tanto ofrecían productos empacados, traídos del centro del país. Sin embargo, las obras (y su influencia) no estuvieron limitadas a la comunicación por la Carretera del Cusiana, sino que tuvieron un impacto permanente en la comunicación al interior de la vereda.

En el *Corinto Campesino* que se mencionó lo natural era moverse a pie, usar caballos y mulas para transportar mercancía... y aprovechar los cables, tanto para el transporte de madera como para el de personas. La imposibilidad de atravesar el río sin grandes complicaciones, así como lo escarpado del territorio, favorecían esta solución local y bastante artesanal (al punto de poner en peligro a los transeúntes):

En Corinto hay un cable altisisisisisisimo [...] por donde siempre se pasaba la madera, por ahí no se pasaba sino la madera y por ejemplo [...] yo también viví un tiempo al otro lado del río y me tocaba tirarme por ese cable y venir a estudiar a la Escuela. Y uno se pasaba con un freno, ¿sabe cuál era el freno? Una horqueta³⁶. Ese era el freno, cuando uno llegaba a la mitad del cable en la mitad del río, uno empezaba a frenar.

-¿Y nunca pasó nada en ese cable?

En ese cable no, pero en el otro sí ha pasado (risas). Y de aquí para allá pues uno no se podía ir por ese cable, porque ese no era sino para mandar la madera de allá para acá, entonces nos tocaba irnos por un cable más pequeñito que había allá abajo. Y caminar la loma y subir al otro cable (Entrevista 20).

La pavimentación de la carretera fue de la mano con la construcción de pequeños puentes peatonales sobre el río, volviendo obsoletos la mayor parte de los cables y finalizando su utilización. La intervención estatal, de esta manera, sustituyó una adaptación local, específica, por una solución estándar... aunque, indudablemente, más segura y de más fácil acceso. Este es un ejemplo magnífico de una transición entre una adaptación local y una intervención externa, estandarizada, más eficaz (y sin lugar a dudas preferida por los habitantes) pero menos específica, que marca la diferencia entre una sociedad campesina y una sociedad, bueno, no *tan* campesina (J. Scott, 1976)³⁷.

³⁶ Rama de madera que se bifurca.

³⁷ Con respecto al tema ver también *Seeing like a State* (J. C. Scott, 1998)

Ilustración 3: Cable para transportar madera en Aquitania



Fuente: Archivo propio. Este es el único cable que queda en funcionamiento en la Región, en el municipio de Aquitania (foto de 2013). No fue posible fotografiar los que funcionaban en Corinto.

Es importante señalar que, por varios años, “abaratamiento del transporte” no significó “facilidad en el transporte”. El costo en dinero y tiempo de viajar se redujo, pero la llegada de dinámicas de conflicto a la Región dificultó el transporte... así como prácticamente todas las demás actividades a las que estaban acostumbrados los habitantes de la vereda.

2.2 Conflicto y Violencia (1995 – 2004)

Las dinámicas de conflicto en el territorio colombiano han sido una constante desde el estallido de La Violencia a principios de los 1950's. Sin embargo, en general se considera que la intensidad del mismo disminuyó en décadas de los 1960's y 1970's para incrementarse nuevamente en los últimos 20 años del siglo XX bajo dinámicas diferentes (Pizarro Leongómez, 2015)³⁸.

Este periodo se caracterizó, además de por el incremento en la intensidad del conflicto, por el fortalecimiento de actores previos (principalmente el ELN, las FARC y el M19) y la aparición de actores nuevos (los carteles del narcotráfico y los grupos paramilitares, que en los 1990's se unificarían en las AUC) (Palacios, 2003). A nivel nacional, las dinámicas de conflicto parecen haber estado asociadas, al menos en sus orígenes, con la llamada "cuestión agraria" en Colombia, es decir, con conflictos subyacentes asociados a la propiedad de la tierra (Fajardo, 2002; Mesa, 1972)

Sin embargo, el caso particular de la Orinoquía, los análisis de las dinámicas de conflicto generalmente las asocian con la producción petrolera. Triviño Montenegro (1993) alertó en un momento temprano acerca de la relación entre la avanzada del ELN en Arauca y la explotación del yacimiento de Caño Limón; por su parte, Avellaneda (2004) y Richani (2005) evalúan el papel de los cambios sociales y económicos en la localidad, y ante todo las inequidades a las que están asociados y en consecuencia su relación con el incremento en la legitimidad de grupos insurgentes. Avellaneda en particular señala la noción de *Conflicto Social*, que pasa por la ruptura del "tejido social", el aumento de la pobreza y la desigualdad, la monopolización de los recursos naturales y la destrucción de los modos de vida tradicionales, todo esto asociado a la explotación petrolera. Por último, Devia Acosta (2011) señala la estrecha relación entre los abusos de las petroleras y el apoyo a los grupos insurgentes (en particular el ELN) en Arauca en los 1980's. Si bien el motivo de la llegada de estos grupos a la vereda estuvo en gran medida al margen de las

³⁸ La evolución y las características del Conflicto Armado en Colombia han sido analizadas por un sinnúmero de autores, en particular a partir de los diálogos entre el Gobierno Nacional y las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC-EP). Sobre ello puede revisarse la *Contribución al entendimiento del conflicto armado en Colombia* (Comisión Histórica del Conflicto y sus Víctimas, 2015), Pécaut (1987, 2008), o el informe *¡Basta Ya!* del Centro de Memoria Histórica.

entrevistas, las pocas menciones al respecto parecen validar estas hipótesis, en particular las asociadas a la concentración de los beneficios económicos y la socialización de los costos sociales y ambientales:

... el petróleo más bien ha favorecido lo que es Casanare, para allá para ese lado de Cupiagua, Monterralo, y toda esa cosa. Porque pues aquí no nos hemos visto mucho beneficiados con el petróleo. Al contrario, antes lo que se pasa es que pu'aquí si se han secado son las quebradas y dicen que ha sido respecto a eso, no sé. (Entrevista 20).

El Conflicto en Cusiana, entonces, parece haber tenido orígenes en la explotación petrolera. En este caso, sin embargo, las guerrillas FARC y ELN operarían en un área mucho más amplia que la zona aledaña a los pozos petroleros, incluyendo la práctica totalidad de los municipios de Pajarito, Labranzagrande, Chámeza y Recetor (Celemín Mojica, 2014).

2.2.1 Orígenes y desarrollo del conflicto: una mirada regional

La llegada de los grupos armados al margen de la ley a Cusiana puede rastrearse a la primera mitad de los 1980's (Celemín Mojica, 2014). Sin embargo, la escalada del conflicto no se percibiría, aún en torno a los pozos, hasta finales de la década. En Aguazul y Tauramena, ciudades fuertemente influenciadas por la producción petrolera, era evidente a principios de los 1990's, con el asesinato de varios líderes políticos y los constantes ataques a la infraestructura petrolera y a la Carretera (El Tiempo, 8 de diciembre de 1991; 21 de mayo de 1992; 10 de julio de 1992). Sin embargo, a Pajarito (y en particular a las zonas altas de Pajarito, más cerca de Sogamoso que de Aguazul) no llegaría hasta varios años después.

En este momento, el descubrimiento del yacimiento de Cusiana-Cupiagua era crítico para los proyectos económicos del país, pues solucionaba el problema del abastecimiento petrolero en vista del agotamiento de Caño Limón, además de permitir al país seguir siendo exportador (Urrutia Montoya, 2010). El control de la Carretera, entonces, era fundamental para el Estado a la hora de garantizar la seguridad y comunicación de los pozos petroleros: por esta razón, el municipio de Pajarito (pese a constantes esfuerzos

de las FARC) jamás quedaría bajo control directo de la guerrilla (El Tiempo, 14 de julio de 1995)

Al norte de Pajarito está ubicada Labranzagrande: junto con Pisba y Paya, estos cuatro municipios conforman la Provincia de la Libertad del Departamento de Boyacá. A principios del siglo XX, Labranzagrande era punto de paso del camino más importante entre el Altiplano y los Llanos Orientales: el Camino del Cravo, que perdería prelación con respecto a Cusiana cuando se decidiera que la carretera debía pasar por ésta y no por aquel (Min. De Obras, 1937, AGN). Al contrario que Pajarito, Labranzagrande no era crítica para el control de los pozos petroleros y, por lo tanto, sería el primer municipio de la región en caer bajo control de las FARC.

En 1994, poco después del asesinato de la alcaldesa, los últimos efectivos de la policía abandonaron el municipio, que quedó en manos de los grupos guerrilleros (El Tiempo, 30 de enero de 1994). A partir de entonces, Labranzagrande sería un importante centro de operaciones desde el que se realizarían diversas incursiones y, ante todo, desde el que se controlarían las zonas montañosas de la región, facilitando las operaciones en la Región del Cusiana.

En este periodo, el conflicto derivó en constantes enfrentamientos entre las guerrillas y la Fuerza Pública por el control de la Carretera. Paros armados, ataques a la infraestructura e intentos de toma en Pajarito serían recurrentes (El Tiempo, 12 de marzo de 2002; 19 de abril de 2002). En Corinto en particular, el periodo crítico parece haber comenzado luego de la toma de Labranzagrande y la culminación de las obras en la vía, y finalizado luego de la retoma de ésta (a grandes rasgos, entre 1998 y 2003). Si bien la Carretera se mantuvo, en general, abierta, las guerrillas tenían el control de las montañas aledañas, por lo que realizaban constantes operaciones sobre la misma.

Es forzoso señalar que no hay registro de actividades de grupos paramilitares en la vereda de Corinto (ni siquiera en el municipio de Pajarito). Si bien municipios cercanos como Chámeza quedaron prácticamente despoblados por el conflicto constante entre

guerrilla y paramilitares, Cusiana, en particular en su sección boyacense, parece haber quedado al margen de la influencia paramilitar³⁹.

2.2.2 Desplazamiento

Vendí, allá, vendí porque eso yo tenía cañales, y tenía molino de hierro, yo sacaba panela y miel. Todo eso sacaba allá. Eso fue la violencia. Y allá están todavía, porque pu'allá en [...] todavía están. Y mucha gente fue que perdió sus fincas [...] Se fueron por miedo a que los mataran (Entrevista 8).

Quizás el impacto más directo y evidente del conflicto colombiano fue el desplazamiento. En el contexto nacional, el desplazamiento forzado ha sido uno de los temas más complejos y problemáticos asociados a las dinámicas de violencia. El abandono de las regiones rurales, la destrucción de los modos de vida tradicionales y en general la disrupción causada por las migraciones son temas que han sido tratados por varios autores, y cuya magnitud geográfica y demográfica fue muy importante en todo el territorio nacional en los años que aquí se trabajan (ver Bello, 2004; Uribe de Hincapié, 2000).

Los censos de la población de Pajarito revelan un declive dramático en el periodo 1993 – 2005: la población total se redujo de 4.572 habitantes a 2.041 y la población rural de 3.762 a 1.227 (ver Gráfica 1). Si bien se carece de datos específicos en lo que respecta a la vereda, todas las entrevistas indicaron o que bien la persona en cuestión abandonó la región en este periodo, o bien fue testigo de cómo muchos vecinos se iban.

Los impactos del desplazamiento son obvios a cualquier observador. Las casas quedan vacías, las fincas se enmontan y los cultivos y el ganado quedan abandonados. Algunas personas se fueron de inmediato (generalmente por amenazas o por la muerte de

³⁹ Una única (y trágica) excepción a esto ocurrió el primero de diciembre de 2001, cuando paramilitares provenientes de Casanare interceptaron en el páramo de Aquitania un bus que se dirigía a Labranzagrande (entonces bajo control guerrillero) y procedieron a asesinar a todos sus pasajeros. 15 personas fueron víctimas (“Se Agudizó Presencia Paramilitar en Boyacá”, 2001).

familiares), otras aplazaron la decisión hasta que la intensidad del conflicto los obligó a cambiar de parecer: Lamentablemente las fuentes de que se dispone no presentan el número de desplazados a nivel de vereda, únicamente a nivel municipal.

Nosotros nos fuimos, no porque nadie nos hubiera echado [...] Mi padre pensó mucho en su decisión de irse a Sogamoso. El ejército quizás hizo más cosas malas que la misma guerrilla [y] yo no los denuncié por miedo a que le pasara algo a mi familia (Entrevista 14).

Los destinos principales para quienes decidían abandonar la Región eran Sogamoso, Aguazul y Yopal. En general, casi todos los habitantes de la vereda tenían lazos familiares en una o más de estas ciudades: esto les permitió absorber parte importante del golpe del desplazamiento y, luego de la finalización del Conflicto, retornar con mayor facilidad. Todos los entrevistados que fueron desplazados por el conflicto retornaron a la vereda, claro está, pero las cifras de personas que optaron por no volver es difícil de determinar:

...la guerrilla de las FARC mata a mi papá, un campesino que trabajaba conmigo, trabajábamos en madera, que él no tenía que ver nada con el conflicto [...] Nosotros nos vamos a Sogamoso, con mi familia [...] queda todo botado. La finca que teníamos en la montaña de donde cortábamos la madera queda botada y se pierde, total. La finca pequeñita que teníamos junto al río donde sembrábamos la comida, esa también se pierde [...] Yo tardo más o menos unos 18-20 años en volver [...]

Entonces nosotros nos vamos todos [los hermanos] a trabajar. Ya los otros encontraron sus trabajos, ya se quedan allá. Usted sabe que los más tercios somos los que regresamos. [Por ahí] el 50% de la gente se va. Ahorita ha remontado un poquito pero muy leve. Muy poquitos vuelven. De ese 50% que se fue vuelve regresamos por ahí un 3% [...] Las fincas algunos las conservan, otros las pierden, ahí se enmontan. En sí, la población que se fue no regresó (Entrevista 3).

Es una lástima que no se tenga acceso a imágenes aéreas de la vereda en este periodo: es probable que el impacto del desplazamiento sea visible en la pérdida de potreros y cultivos desde el aire. En cualquier caso, la constante en las entrevistas indicaba que la mayor parte de las familias de la región abandonaron la vereda, aunque hay versiones contradictorias sobre cuántos retornaron realmente: algunos mencionan a “casi todos”, otros, a una pequeña minoría.

2.2.3 La vida en el conflicto

Aún para quienes se quedaron, el desplazamiento parece haber sido el principal cambio asociado al conflicto: la partida de vecinos y amigos fue el principal indicador de la ruptura de las rutinas cotidianas. Quienes se quedaron, se quedaron *solos*.

En general, todo aquel que recibió amenazas abandonó la región. Para quienes se quedaron, su supervivencia dependió de no elegir bando, de mantenerse, tanto como era posible, al margen de la lucha entre los grupos armados (Entrevistas 6, 7, 12, 14, 18). En este contexto, realizar cualquier actividad que implicase salir de su propiedad (e incluso de su casa), moverse en la noche, relacionarse con alguien que no fuera un conocido de tiempo atrás y en general que despertara sospechas de algún tipo, podía ser una sentencia de muerte.

Nos tocó pasar las duras y las maduras, pero yo no me fui [...] tenía que uno ser que ni pa' un lado ni pa'l otro [...] Eso fue verraco, fue delicado. (Entrevista 18).

En general, los combates parecen haber sido la principal fuente de inquietud y temor. En la eventualidad de uno, las personas podían hacer poco más que encerrarse en sus casas, esconderse bajo las camas... y rezar:

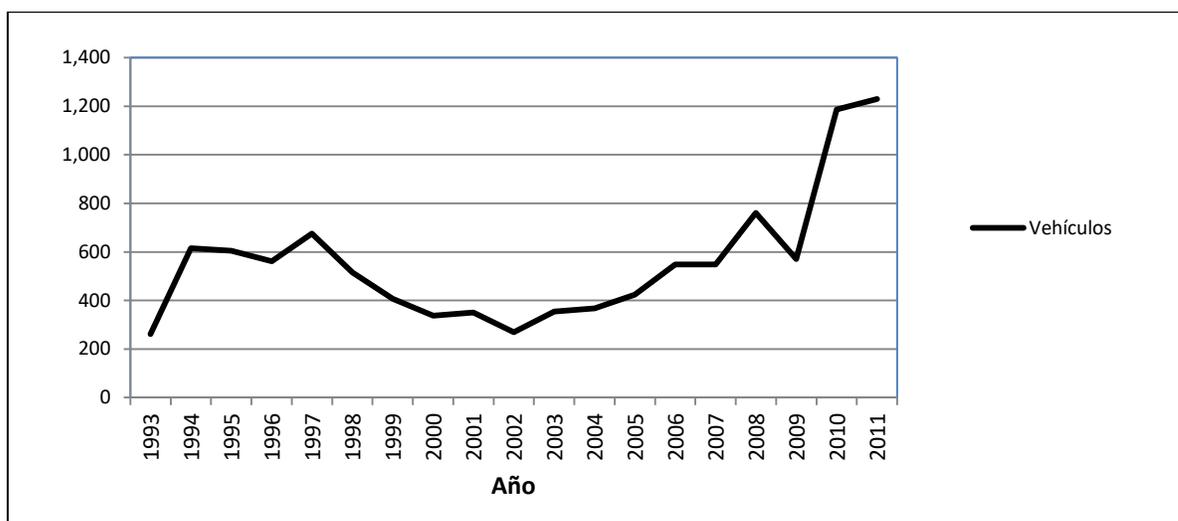
Cuando se metió el ejército... uy no, eso era algo tan horrible. Nosotros estábamos estudiando, mis papás estaban al otro lado de la finca, y el ejército de aquí a la finca era donde prácticamente daban plomo... y pues, imagínese, asustados, nosotros llegamos al colegio y nos dijeron: miren a ver cómo se van porque nosotros no nos hacemos responsables ni de nadie ni de ir a llevarlos [...] Duraron como dos días dándose plomo. (Entrevista 6).

La posibilidad de combates agravó la incapacidad de los habitantes de recorrer sus fincas. Únicamente podía mantenerse trabajada la zona aledaña a la casa, por lo que era importante obtener lo más posible de ella. Los cultivos o (más comúnmente) rebaños en potreros alejados debían dejarse a su suerte, visitándolos cuando las circunstancias lo permitieran y a sabiendas de que mucho se habría perdido; en cambio, los cultivos y el ganado de leche en las cercanías de la casa daban seguridad a la familia, pues en la

eventualidad de un combate o un peligro le permitían sostenerse sin necesidad de salir de la finca (Entrevista 14).

Por otra parte, el conflicto tuvo un impacto importante en el transporte a través de la vía. Los paros armados, los atentados a la infraestructura⁴⁰ y la posibilidad de sufrir extorsiones o secuestros limitaron en gran medida el transporte sobre la vía, disminuyendo de manera dramática el número de vehículos que diariamente pasaban por esta. En este sentido, es evidente la disminución de tráfico en el periodo 1996 – 2003, que representó el periodo más duro del conflicto:

Gráfica 5: Promedio de Tránsito Diario (1993-2011), tramo El Crucero-Pajarito



Elaboración propia con base en (INVIAS, 2011)

Esto también significó un duro golpe para las personas que vivían del tránsito, población cuya importancia había crecido significativamente en años anteriores.

Eso fue muy duro, pero lo más importante es estar concentrado en el trabajo nada más. Pues eso se vio reflejado fue en las ventas [...] porque como nosotros acá vivimos es del transporte (Entrevista 5).

⁴⁰ Resalta aquí la voladura del puente de Curisí, a pocos kilómetros de Corinto, el 6 de agosto de 1995 (“Casanare reclama la Emergencia Económica”, 1995)

Paradójicamente, la coincidencia temporal entre la finalización de las obras en la Carretera y el incremento en las dinámicas de Conflicto significó que varias personas llegaron a la región justo en el momento en que la situación se volvía más complicada. En particular, resalta que la fundación del primer lavadero haya ocurrido en 1997, en el momento mismo en que las FARC consolidaban su control sobre Labranzagrande y comenzaba el éxodo de Pajarito (Entrevista 11)⁴¹.

Es importante señalar que pese a la importancia del Conflicto y la influencia de las guerrillas (en particular las FARC) en la vereda, fenómenos como el reclutamiento forzado casi no tuvieron lugar, tanto por pocas presiones de los grupos guerrilleros como por una cierta oposición entre las familias (Entrevistas 6, 14). De hecho, la escuela se convirtió en un refugio importante para los jóvenes, y los entonces profesores comenzaron a hacer presión para abrir lo que entonces se llamó la “postprimaria” (grados 6° – 9°), con el objetivo de “ocupar” a los jóvenes y evitar precisamente su vinculación a grupos guerrilleros (además de permitirles estudiar en la vereda, pues viajar a Pajarito todos los días era complicado). La iniciativa parece haber sido un éxito relativo, pues en efecto los jóvenes que entonces se encontraban realizando sus estudios consiguieron culminarlos (Entrevista 16).

En general, las entrevistas indicaron que la mayor parte de las personas de la vereda buscaban mantenerse al margen del conflicto, ya fuese que considerasen legítimas las intenciones de las guerrillas o no. La iniciativa de la postprimaria (esto es, dictar hasta grado 9° en los colegios veredales en lugar de enviar los niños a cursar 6° en el casco urbano del municipio), en este sentido, respondió a una intención muy fuerte en la localidad de evitar que los jóvenes tomaran partido, porque se consideraba que esto podría ser muy peligroso para ellos (Entrevistas 6, 14).

Como es evidente, algunas personas pudieron ser afines a los grupos guerrilleros, e incluso colaboraron activamente con ellos. Sin embargo, fue poca la información que se

⁴¹ Únicamente dos entrevistas indican personas que llegan a la vereda en tiempos de conflicto, y ambos casos parecen ser casualidades. En general, el conflicto estuvo asociado a la partida de personas, no a su llegada.

obtuvo al respecto: los entrevistados claramente no buscaban referirse a estos asuntos de manera específica, pues consideran que podría resultar en represalias, en acusaciones legales o, en el mejor de los casos, en conflictos con vecinos o amigos. Esta decisión se respetó.

2.2.4 Finalización de las dinámicas de conflicto

La política de Seguridad Democrática dirigida por el entonces presidente Álvaro Uribe Vélez (2002 – 2010) se enfocó en la recuperación de los territorios que habían quedado en manos de las FARC en la década de los 1990's, dentro de los que se encontraba el municipio de Labranzagrande. En el año 2003 el ejército retomó el control de éste, privando a las FARC de su centro de operaciones y llevando a la disminución de la presencia guerrillera en general en la Región (El Tiempo, 31 de enero de 2003)⁴².

La ofensiva estatal no se vivió únicamente en Pajarito, ni en la región del Cusiana. Toda la Provincia de la Libertad, los municipios petroleros y no petroleros de Casanare y las zonas rurales de Aquitania volvieron a quedar en manos del Estado, lo que llevó a la disminución en las dinámicas de conflicto hasta entonces constantes en la Región de Cusiana y la vereda de Corinto. Sin embargo, pasarían años antes de que la población comenzara a retornar (cuando lo hizo).

Como se verá, el periodo inmediatamente posterior al conflicto (o al menos a los años más duros del mismo) estará muy influenciado por la noción de *los 13 kilómetros* (El Tiempo, 7 de noviembre de 2003), cuya pavimentación había quedado incompleta entre Pajarito y Corinto. La inversión pública en la Carretera del Cusiana sería muy limitada hasta el 2008, llevando a que en estos 13 kilómetros sean constantes los derrumbes, atascos debidos al mal mantenimiento de la vía, etc.

⁴² La revisión de noticias del periódico El Tiempo indica 25 noticias asociadas al conflicto en Cusiana entre 1995 y 2002, mientras que solo 7 entre 2003 y 2008.

3.Reconstitución: la Ruralidad luego del Conflicto (2004 – 2015)

En los tiempos en los que comenzaba a tomar fuerza el conflicto en Cusiana una transición diferente tomaba forma. Con la firma de la Constitución de 1991 se consolidó un nuevo modelo de Estado descentralizado y las alcaldías comenzaron a tener mayor presupuesto, así como a organizar la estructura de instituciones sociales destinadas a mejorar la calidad de vida de los habitantes⁴³.

Además de esto, la Constitución de 1991 llevó a la formulación de las Leyes 152 de 1994 y 388 de 1997, que establecen respectivamente la obligación de realizar Planes de Desarrollo Municipal y un Esquema de Ordenamiento Territorial a nivel de municipio. Esto significó, junto con el inicio de la elección popular de alcaldes, el incremento del poder de la política local en el municipio y la vereda.

Este cambio no debe ser subestimado. Scott (1976) considera que una característica fundamental del campesino es su *dependencia* de instituciones locales, incluyendo aquellas que podrían llamarse “de ayuda mutua”. En este sentido, los lazos familiares, vecinales y de compadrazgo o patronazgo son fundamentales, aún en situaciones de clara subordinación de un grupo social a otro (situaciones que no parecen haber sido la regla en Corinto, o en general en Cusiana). La creación de instituciones de asistencia desde el Estado (en este caso representado por la Alcaldía) implica un cambio fundamental en esta dinámica.

⁴³ La ausencia de fuentes municipales de Pajarito antes de 2004 (primer año del que se tiene información) no permite evaluar el desarrollo de dichas instituciones con el nivel de detalle deseado. Sin embargo, lo importante aquí es su presencia creciente, que en este año incluía: Servicios de hogares comunitarios, Programas de atención al adulto mayor, el Programa Familias en Acción y un Subsidio Escolar.

Paralelo a eso, el periodo posterior al conflicto será también un periodo de obras públicas semejantes a las que ocurrieron entre 1989 y 1998. El *Plan Corredores Arteriales de Competitividad*, que comenzará a operar en el año 2009, involucrará la construcción de varios viaductos y la pavimentación de los 13 kilómetros antes señalados.

Sin lugar a dudas, el periodo de Conflicto fue uno de rupturas, e involucró la desaparición de muchas dinámicas en las comunidades de Corinto, cuanto menos porque muchos de sus habitantes abandonaron la región. La *Reconstitución* a la que aquí se hace referencia ocurrió entonces en un escenario de crecientes instituciones estatales de inversión social, garantizando apoyo a las familias en condición de pobreza o necesidad. De la mano con esta transición, se inició un nuevo proceso en el que el Desarrollo dirigido desde el Estado ya no se pensó desde el Gobierno Central, sino desde la Alcaldía. La impronta de este cambio comenzará a verse con fuerza en los años siguientes.

Por último, es importante señalar que las fuentes sobre la población municipal en este periodo son bastante dispares, yendo desde 5.731 habitantes (Rosas de Hernández, 2004), cifra que por cierto más que duplica el censo del DANE de 2005, hasta 1.918 habitantes (Riveros López, 2012). Se opta aquí por basarse en los estimados más conservadores, según los cuales la población luego del Conflicto rondaría los 2.000 habitantes, 800 de los cuales vivirían en el casco urbano (esta cifra es casi fija). De la población rural, a Corinto le corresponde un 20%, es decir, entre 200 y 300 habitantes aproximadamente (Miranda Cifuentes, 2008).

3.1 Luego del Conflicto (2004-2009)

Para el año 2004 lo más duro del conflicto había terminado: la revisión de noticias de El Tiempo reveló un promedio anual de apenas 0.9 noticias relativas al conflicto en Pajarito a partir de este año, frente a 4.2 entre 1997 y 2003. Sin embargo, pasaría bastante tiempo antes de que los habitantes de la vereda consideraran que la violencia había terminado.

Varias de las personas que abandonaron la región, por ejemplo, no retornarían hasta 2009 o 2010, cuando estuvieron convencidas de que las dinámicas de conflicto habían cesado de manera definitiva (Entrevistas 3, 14). Muchos de quienes llegaron en el periodo inmediatamente posterior al conflicto (es decir, los años 2004 – 2008) fueron “nuevos” inmigrantes, interesados (una vez más) en la apertura de oportunidades asociada a la Carretera del Cusiana.

3.1.1 Ordenamiento Territorial desde el municipio: un nuevo momento de Desarrollo

En este contexto de desescalamiento del conflicto el municipio realizó un valioso trabajo: su *Esquema de Ordenamiento Territorial* realiza un análisis completo de las condiciones ambientales del municipio y las características de cada una de las veredas. Este documento, dividido en el *Diagnóstico* (Alcaldía de Pajarito, 2004) y la *Formulación* (Alcaldía de Pajarito, 2005) presenta una caracterización de Pajarito, indica sus potencialidades y sus problemas ambientales de mayor importancia⁴⁴. Por supuesto, el EOT es una herramienta parcial, y en muchos sentidos se quedó corto en sus análisis y en la ejecución de sus objetivos, pero sigue siendo un documento valioso para entender el contexto del municipio y, ante todo, la visión a futuro que del mismo plantearon sus instituciones.

De la mano con los Planes de Gobierno de la Alcaldía del Municipio⁴⁵, el *Esquema de Ordenamiento Territorial* indica la creación de un nuevo Modelo de Desarrollo, en el cual Corinto tendrá un papel clave. En este documento la vereda se considera como la “microrregión más apta para el crecimiento económico del municipio” (Alcaldía de Pajarito, 2004) por su potencial turístico, sus ecosistemas estratégicos (claves en la recarga de las fuentes hídricas del municipio) la calidad de sus suelos y ante todo por la

⁴⁴ Asociados en la vereda de Corinto a la destrucción de ecosistemas de bosque andino claves en la recarga de las fuentes de agua y en el uso excesivo de los suelos (los de mayor potencial en Pajarito), que conlleva la destrucción de los mismos (Alcaldía de Pajarito, 2004).

⁴⁵ Están a disposición del público en la página oficial del municipio los Planes de Gobierno 2004-2007, 2008-2011 y 2012-2015.

posibilidad eventual de mover el casco urbano del municipio a esta vereda⁴⁶. Contrario a las demás veredas (cuyo futuro no se establece de manera tan clara), de Corinto se indica desde el principio un plan muy sencillo, pero muy claro, para su futuro:

En la terraza de Corinto se proyecta a futuro para desarrollar programas de ecoturismo, desarrollo de vivienda y la implantación de microempresas agropecuarias (Alcaldía de Pajarito, 2004b, pp. 32).

La vereda se piensa, a partir de la finalización del conflicto, como punta de lanza de un proceso municipal de Desarrollo Rural basado en crecimiento económico, pequeñas empresas agrícolas y turismo. Resalta que las actividades económicas asociadas al transporte y la carretera (paradores, hoteles y lavaderos), pese a su importancia en términos de población empleada, no aparezcan en ninguno de los Planes de Desarrollo: el *Desarrollo* se piensa ante todo desde el campo⁴⁷.

Sin embargo, los Planes de Gobierno parecen indicar pocos recursos destinados a impulsar estos sectores específicamente, y se concentran en organizar y garantizar el funcionamiento de las instituciones presentes en el municipio, incluyendo los colegios (con actividades asociadas a la educación, el deporte y la cultura), las instituciones de salud pública, los canales de atención a la población vulnerable y las obras públicas (principalmente el mejoramiento de vivienda y la construcción de caminos y acueductos). De los 21 puntos de la sección “Programas, Proyectos y Metas” del Plan 2004-2007 sólo uno se refiere al *Fortalecimiento del sistema de Economía Campesina*, y consiste en: asistencia técnica del SENA, la consecución de fondos para crédito para pequeños productores, la realización de estudios de suelos, la creación de “fincas modelo” en nutrición animal y la creación de mercados para productos agropecuarios (Rosas de Hernández, 2004). Lamentablemente, no se encontró información sobre la ejecución de

⁴⁶ En la actualidad se está construyendo un barrio en Corinto (ver Ilustración 4), sin embargo, está lejos de ser suficiente para el traslado completo del casco urbano de Pajarito. Tanto el *Esquema de Ordenamiento Territorial* como los tres Planes de Gobierno consideran que el casco urbano de Pajarito se encuentra en peligro permanente por su cercanía a la ronda del Río Cusiana, y que la terraza de Corinto es el mejor lugar en el municipio al que podría trasladarse (Alcaldía de Pajarito, 2004; Miranda Cifuentes, 2008; Rosas de Hernández, 2004).

⁴⁷ Es importante aclarar que los lavaderos carecen de autorización de Corporinoquia, por lo que técnicamente hablando trabajan por fuera de la legalidad (Entrevistas 11, 14, 21).

estos proyectos, pero en la actualidad, al menos, no queda registro de dicha finca o de la existencia de un mercado público para estos productos. Resulta lamentable que los documentos del archivo municipal no hayan guardado registro más preciso de las inversiones y políticas específicas ejecutadas en este periodo.

Aún si el Plan de Desarrollo 2004-2007 “Por un Futuro Mejor” no ejecutó sus programas con el alcance propuesto, el análisis del documento revela dos cosas importantes: primero, una semejanza entre las propuestas y las visiones del municipio a futuro en el Plan y aquellas encontradas en las entrevistas (en ambos casos se habla de la promoción del agro y el turismo, del fortalecimiento de las instituciones locales de asistencia y de la ayuda a la población vulnerable); segundo, la continuidad del concepto de *campesino* al hacer referencia a la población rural del municipio y el énfasis en el fortalecimiento de la *economía campesina*. Es cierto que en el primer capítulo de este trabajo se utilizó dicho término con un carácter teórico, pero es innegable que ser *campesino* es también un asunto de discurso y de identidad, y está claro que tanto los habitantes de Pajarito como la Alcaldía consideran que las transformaciones en este campesinado de ninguna manera implican que los pajariteños dejen de ser *campesinos*.

Por primera vez en la Historia de la vereda (y de Pajarito) el futuro de ésta se piensa desde adentro, por una institución (la Alcaldía) que ahora tiene recursos para ejecutar de acuerdo con este planteamiento⁴⁸. Esto marcará un cambio importante con los periodos anteriores y estará detrás del surgimiento de las dinámicas dominantes en este periodo final.

3.1.2 La vida en torno a la Carretera: rupturas y continuidades luego del Conflicto

En el periodo inmediatamente después del conflicto la preeminencia de la carretera en la vida de la vereda parece haberse incrementado. La desaparición absoluta de la madera

⁴⁸ Para ilustrar, en el año 2007 el presupuesto fue de 2.454 millones de pesos, de los cuales 437 millones fueron de “libre inversión” y lo restante estuvo destinado al sistema de salud, al funcionamiento de los colegios de la vereda y a los diversos programas de asistencia de la alcaldía (Miranda Cifuentes, 2008)

como renglón productivo de importancia (que venía presentándose desde mediados de los 1980's, pero se culmina definitivamente en tiempos del conflicto) va de la mano con la desaparición de los mercados y canales locales de intercambio y, así mismo, con la ausencia de renglones productivos de importancia aparte de la ganadería, incluyendo la producción de quesos y su venta sobre la vía a partir de leche obtenida en las fincas (Alcaldía de Pajarito, 2004). En 1999, de acuerdo con fuentes oficiales, la zona cultivada de la vereda ascendía a un 3,25% del área explotada; sin embargo, estas cifras no son fiables (de acuerdo con el documento se obtuvieron con base en el estimado de una única persona) y seguramente exceden aún los estimados más optimistas (Alcaldía de Pajarito, 2004).

Las entrevistas refuerzan esta interpretación. No sólo se indica que las personas que llegaron a la región en el periodo posterior a 2004 lo hicieron siempre motivadas por la esperanza de encontrar de empleo o una oportunidad de negocios en torno a la Carretera (lavaderos, restaurantes), así mismo, quienes antiguamente trabajaban en sus fincas en este periodo parecen haber migrado a actividades diferentes, vinculadas al sector servicios, o al comercio (ver tablas 2 y 3).

La actividad petrolera presenta en este periodo un repunte debido al incremento de los precios de este material a partir del año 2002⁴⁹. Debido tanto al boom petrolero como a la finalización de la violencia, el tráfico se incrementa (ver Gráfica 2) y el problema de los *13 kilómetros* sustituye al conflicto como la principal preocupación en la región, al menos vista desde el centro del país (El Tiempo, 17 de julio de 2008; 8 de febrero de 2009). Sin embargo, teniendo en cuenta que los trancones se convirtieron en fuente de ingresos para los habitantes, es probable que esto no fuese considerado un problema tan crítico dentro de la vereda⁵⁰.

El periodo del conflicto presencia también la desaparición absoluta de los mercados locales. Las entrevistas en este sentido son muy diversas, y mientras que algunas mencionan 1984 o 85 como el momento en el que estos mercados dejan de ser

⁴⁹ El precio promedio pasó de 22.81 dólares por barril en 2002 a 91.48 en 2008 (McMahon, 2017).

⁵⁰ Resalta el caso de los "Jaladores de carros" que se dedicaron a alquilar guayas y cables para sacar a las mulas y vehículos que quedaban enterradas (El Tiempo, 4 de septiembre de 2008)

importantes, otras los señalan al menos hasta 1995. Esto parece indicar una reducción importante de la importancia de dichos mercados, mas no su desaparición.

Está claro que con el incremento en la violencia los espacios (físicos y temporales) en los que estas actividades podían realizarse desaparecieron. Los mercados locales son evidencia de que la ruptura de dinámicas producto de conflicto fue en algunos casos permanente: no volverían a aparecer (Entrevista 3, 6, 13, 20).

En sustitución, surgieron en este periodo los Camiones de Mercado. Provenientes de Sogamoso, recorren la Carretera los fines de semana vendiendo productos del altiplano y en ocasiones comprando yuca, malanga o frutas de Cusiana. A su manera, se han convertido en pequeños espacios de socialización⁵¹, y su aparición ha llevado a que la reconstitución de los mercados locales sea innecesaria a los ojos de los pobladores (Entrevista 17, 20). La fecha exacta de aparición de los camiones no está clara, algunas personas indicaban que ya existían (aunque no de manera regular) en torno al 2002 (Entrevista 6), otras, que comenzaron a bajar en el 2008 (Entrevista 19). En cualquier caso, los camiones son una clara expresión de la importancia de la Carretera en Corinto (y en la Región en general) en el periodo posterior a la violencia.

La preponderancia de la Carretera como actor en las dinámicas locales genera redes que contrastan e incluso sustituyen las estructuras sociales previamente en funcionamiento. En este caso particular, la transición de un mercado localizado a un mercado itinerante de camiones es indicador de una ruptura importante entre el escenario pre-conflicto y el escenario post-conflicto. Este cambio, evidente, seguramente fue de la mano con transiciones más sutiles, en particular en lo que respecta a las redes locales de apoyo mutuo o de intercambio económico, que podrían haberse debilitado en el marco de un incipiente Estado del Bienestar; lamentablemente ni las entrevistas ni la revisión documental revelaron modificaciones sociales de esta naturaleza.

⁵¹ Una de las entrevistas se realizó precisamente porque 4 personas habían bajado de sus fincas a esperar el camión.

3.2 Pensando el *Desarrollo*: entre las Obras Viales y la reagrarización de la vereda

A partir de 2009 Corinto vivirá al vaivén de dos ritmos. Uno será el de las obras públicas (por el *Programa de Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad*), el otro, el de las iniciativas locales impulsadas desde la alcaldía. El primero involucrará la pavimentación de los 13 kilómetros (no terminada aún en el 2017) y la construcción de varios viaductos, generando (una vez más) oferta de empleo y favoreciendo el tráfico por la vía. El segundo presentará el surgimiento de nuevos sectores económicos en la vereda y una *reagrarización* de la misma con base en la iniciativa de sus habitantes y de los planes de la Alcaldía.

3.2.1 La modernización de la Carretera del Cusiana

Ha pasado casi un siglo desde la construcción original de Cusiana, pero el imaginario estatal detrás de la misma sigue siendo casi igual al expresado en las *Memorias* de 1936, 1980 (ver Introducción) o 1987 (ver Capítulo 1), aunque el concepto de *competitividad* es algo nuevo:

Históricamente, la debilidad del crecimiento potencial de nuestro país ha estado asociada en gran parte, al rezago en la provisión de bienes públicos esenciales, como la infraestructura. En este sentido, el desarrollo de la infraestructura de transporte constituye un sector estratégico de crecimiento, generando empleo, dinamizando la economía, fortaleciendo la competitividad del sector productivo en los mercados internacionales, y mejorando la disponibilidad, calidad, y precio de los bienes y servicios que se producen en el país (Seguimiento a Proyectos de Infraestructura: Corredores Prioritarios para la Prosperidad, 2013, pp. 1).

Las obras en Cusiana en el periodo reciente se plantearon durante el gobierno del presidente Álvaro Uribe Vélez, a partir del CONPES 3538 de 2008 que propuso el “Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad”, (bautizado en el posterior gobierno de Juan Manuel Santos como “Programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad”). Los dos gobiernos incluyeron a la Transversal del Cusiana como una de las vías prioritarias y brindaron una cantidad importante de presupuesto para la misma: en 2013 llevaba 33 mil millones de pesos invertidos, con 79 mil millones aprobados para

el periodo siguiente (*Seguimiento a Proyectos de Infraestructura: Corredores Prioritarios para la Prosperidad*, 2013).

Si bien ni la pavimentación ni ninguno de los viaductos se realizaron en Corinto, la “Compañía” (como se le denomina en la localidad a la empresa contratada para realizar las obras) sí contrató de manera permanente varios trabajadores en la vereda (Entrevista 10, 18), requiriendo de manera ocasional los servicios de otras personas de Corinto⁵². Una vez más, la Carretera significó una oferta laboral importante (de entre 20 y 30 empleos) para la vereda (Entrevistas 10, 18, 21).

Tras la finalización de las dinámicas de violencia Cusiana, la Región, parece igualarse con Cusiana, la Carretera, a los ojos del centro del país. Lo revela por ejemplo la lectura de *El Tiempo*, cuyas noticias relativas al municipio entre 2009 y 2015 tienen que ver con problemas en la vía, inversiones en la misma o modos de vida que han surgido a su alrededor (como el ejemplo de los “jaladores” anteriormente mencionado). Otras noticias tienen que ver o bien con el desarrollo institucional de Pajarito (en particular, las limitaciones y éxitos en la creación y manejo de las instituciones requeridas por el nuevo modelo de gobierno) y con eventos remanentes del conflicto, que seguirán ocurriendo al menos hasta 2014, aunque cada vez a menores ritmos⁵³.

Las noticias relativas a la carretera revelan que pese a las obras los trancones, derrumbes y problemas siguen siendo recurrentes, aún en un periodo en el que las obras se encuentran avanzadas. Las comunidades de Pajarito, incluyendo la vereda de Corinto, han convertido estos espacios en valiosas oportunidades de negocios y empleos: los trancones mismos son lugares recurrentes de venta de frutas, bebidas o alimentos. En este sentido, resulta interesante el que una limitación del modelo de desarrollo pensado desde el Estado (que en este caso estaría expresado en una vía de buena calidad,

⁵² Resalta en particular el alquiler y contratación por parte de la Compañía de camionetas para el transporte de personal y los almuerzos para los trabajadores. En Corinto en particular varias personas han comprado camionetas para tener trabajos temporales en la construcción (Entrevista 18, 20).

⁵³ Entre 2008 y 2015 hay 8 noticias relativas al conflicto, asociadas a actuaciones aisladas de las FARC o el ELN, frente a 28 noticias relativas a las inversiones, derrumbes y problemas en la Carretera.

completamente pavimentada y que funcione sin interrupciones) se convierta en una fuente de recursos importante para la localidad donde dicha limitación se expresa. Esto significa que hoy por hoy los habitantes de Pajarito podrían beneficiarse más de la no-finalización de las obras que de su culminación efectiva, con la que muchas de estas adaptaciones dejan de ser formas viables de ganarse la vida y terminan por desaparecer.

Sin embargo, es probable que la pavimentación de parte de los *13 kilómetros* (comenzada en 2008 y aún sin finalizar en el 2017) y la construcción de siete puentes y cinco viaductos (El Tiempo, 19 de febrero de 2009) hayan convertido la Carretera en una ruta más recorrida, llevando a que parte del tráfico que de otra manera viajaría por Villavicencio⁵⁴ lo haga siguiendo la ruta Bogotá-Sogamoso-Aguazul⁵⁵. Esto, por supuesto, favorece a quienes viven del tráfico (no necesariamente de los trancones), creando a su vez espacios para aquellos que dejaron de obtener ingresos por las mejoras en la vía.

3.2.2 Pensando el Desarrollo desde la Alcaldía

Al leer el Plan de Desarrollo de Pajarito 2004-2007 o el Esquema de Ordenamiento Territorial, es inevitable notar bastantes semejanzas entre las condiciones actuales de la vereda y los objetivos de desarrollo anotados en estos documentos. La creación de nuevos (e importantes) sectores agropecuarios, el impulso a la producción local y el fomento del turismo han sido una constante de los últimos años, y si bien los cambios han sido lentos, después de una década comienzan a ser visibles.

Este nuevo escenario puede definirse como una *Nueva Ruralidad* caracterizada por el *empoderamiento* de la política local y la presencia de lo que podría denominarse un incipiente Estado del Bienestar. En vista de que la Constitución de 1991 tuvo un alcance nacional, es posible que varias de estas dinámicas sean visibles en otros escenarios rurales en el país; sin embargo, una revisión de literatura sobre el desarrollo de las regiones rurales y/o campesinas hace pensar que esta no ha sido la generalidad en el

⁵⁴ La “Vía al Llano” por excelencia baja de Bogotá a Villavicencio (capital del Departamento del Meta) y de allí sigue la Marginal del Llano, paralela a la Cordillera, hasta Yopal.

⁵⁵ Aquí también puede haber tenido influencia la construcción de la doble calzada Bogotá-Duitama y la ampliación de la vía Duitama-Sogamoso, reduciendo de manera considerable este trayecto.

país (Hidalgo, 2014). Las causas de ello requerirían un análisis comparativo que escape al alcance de la presente investigación.

- La importancia de los canales municipales de asistencia

El grueso de la atención de la Alcaldía se ha concentrado en la creación y ejecución de instituciones destinadas al bienestar de los habitantes del municipio y la conservación de los ecosistemas estratégicos⁵⁶. El Plan de Desarrollo 2004-2007 planteó la construcción de unidades sanitarias y el subsidio al mejoramiento de vivienda, la ampliación de la red vial terciaria (los caminos vecinales) y el acueducto, el mejoramiento de la red eléctrica, la inversión en educación y en deporte, la atención a la población vulnerable⁵⁷, la creación de brigadas rurales de salud y la garantización de la alimentación escolar, entre otras (Rosas de Hernández, 2004).

Las preocupaciones del Plan 2008-2011 serán a grandes rasgos las mismas. Resulta lamentable la ausencia de estadísticas que permitan conocer el avance preciso de estas iniciativas, pero está claro que parte importante de la inversión del municipio se dirigió hacia estos lugares. Así mismo, las entrevistas indican un creciente papel de la asistencia municipal en los años posteriores al conflicto, incluyendo atención al adulto mayor (Entrevistas, 8,18), la atención médica (Entrevistas 6, 14, 21) y el programa Familias en Acción (Entrevistas 6, 12, 19). De estas instituciones, únicamente la Educación Básica y Media y los Hogares Comunitarios pueden rastrearse al periodo previo al conflicto (Entrevistas 2, 16).

⁵⁶ Un tercer elemento que aparece en los tres Planes de Desarrollo y el Esquema de Ordenamiento es la mitigación del riesgo, pero en este caso Corinto no es relevante, pues su ubicación no está asociada a problemas por inundaciones o derrumbes.

⁵⁷ Quizás el más importante de los puntos, incluye beneficiar 120 familias con Bonos Alimentarios, garantizar la construcción de mecanismos de acceso a población discapacitada y la cobertura en el servicio de salud a adultos mayores, atender a la población desplazada (no se especifica cómo), garantizar el 100% de la cobertura en salud en el régimen subsidiado, beneficiar a 117 familias con el programa Familias en Acción y mantener la cobertura en el servicio de los Hogares Comunitario (Rosas de Hernández, 2004).

Para ilustrar la importancia de estas instituciones, puede señalarse que de acuerdo con las cifras oficiales, en todo Pajarito en el año 2011 se otorgaba el beneficio de Familias en Acción a 523 niños y jóvenes en edad escolar, 110 niños se veían beneficiados por el programa de Desayunos Infantiles, 65 niños estaban vinculados al programa de Hogares Comunitarios y 150 adultos mayores recibían algún tipo de apoyo económico de la alcaldía (Riveros López, 2012).

La continuidad se mantiene en el Plan 2012-2015, que da más importancia al fomento del turismo y a la prevención de desastres, así como a la solución de los problemas ambientales del municipio (Riveros López, 2012)

Así mismo, el periodo posterior al 2004 estuvo caracterizado por una considerable inversión en el mejoramiento de vivienda. De las casas tradicionales de madera se pasó a construcciones más sólidas, de concreto y ladrillo, gracias tanto a la intervención de la Alcaldía como a la “Compañía”, que construyó así mismo varias viviendas pequeñas para las familias cuyas propiedades habían sido modificadas por el nuevo trazado de la vía.

Ilustración 4: construcción de una urbanización en Corinto



Fuente: archivo propio. Fotografía tomada en 2017.

Determinar el impacto directo de este nuevo modelo de Estado es difícil: este tipo de intervenciones suele expresarse en sutilezas, así como en un largo plazo. De Scott (1976) podría inferirse que una conclusión esperada sería la desaparición (en el largo plazo) de las redes locales de ayuda (quizás incluso las de intercambio), debido a que la necesidad de las mismas tiende a desvanecerse bajo la dirección de un incipiente Estado del Bienestar⁵⁸. Así mismo, el autor indica la desaparición del conocimiento *local* frente a alternativas estandarizadas, muchas veces más prácticas y económicas, pero también menos específicas. Sin embargo, el hecho de que estas instituciones (y las inversiones destinadas a mejorar la calidad de vida o impulsar el crecimiento económico) se dirijan desde la Alcaldía, y no desde un gobierno central, distante (como se realizaba en el pasado), indica que puede estarse frente a una *institucionalización* de lo local, no frente a su abandono.

Esto significa que si bien la presencia del Estado es indudablemente creciente, la autonomía de la Alcaldía (producto del modelo descentralizado de gobierno propuesto en la Constitución de 1991) podría significar la representatividad en este Estado de las nociones y expectativas de la comunidad local. En este contexto, la localidad no queda (enteramente) a merced de decisiones tomadas en un centro distante, sino que dispone de instituciones igualmente locales y que están, en teoría, a su disposición.

- El *Desarrollo* agropecuario impulsado desde el municipio

Si se ha insistido en este capítulo en el concepto de *Desarrollo* es porque el concepto (semejante a, en su momento, el *progreso* o el *mejoramiento económico*) hace parte central de los Planes de Gobierno:

Se busca de esta manera en el largo plazo el desarrollo del sector rural vinculando al personal técnico que forma el Colegio Departamental Agrícola, con el campo y el desarrollo agropecuario sostenible como principal oportunidad laboral de la población, aprovechando

⁵⁸ Hilando grueso, este es un argumento semejante al de Karl Polanyi (1993) en *La Gran Transformación*.

la ubicación estratégica del municipio como despensa agropecuaria de los departamentos de Boyacá y Casanare (Rosas de Hernández, 2004)

Este Desarrollo, pensado desde la promoción de la producción agropecuaria y (en el caso particular de Corinto) el aprovechamiento del Salto Candelas para fomentar al turismo, impulsará intervenciones en los años siguientes que tendrán un papel determinante en el futuro de la vereda: resaltan entre ellas la promoción del cultivo del café de sombrío y el lulo. Si bien estos renglones no aparecen de manera específica en ninguno de los Planes de Desarrollo, aparecieron en la vereda de Corinto (y el municipio de Pajarito) por iniciativa del Alcalde Nivardo Miranda Cifuentes (2008-2011).

El café es por iniciativa de un alcalde [...] él nos trajo la semilla, se llama variedad castilla, hace 5 años. Primero había cafetales, pero cafetal de otras variedades, y eso se acabó (Entrevista 2).

Ilustración 5: pequeño cultivo de café en Corinto



Fuente: archivo propio (foto de 2017). El cultivo tiene una extensión pequeña (alrededor de 0,2 ha) en el lote detrás de la casa, la cual ilustra las típicas construcciones de Corinto a las que se dirige el programa de mejoramiento de vivienda.

En tiempos anteriores a la crisis cafetera, el municipio contaba con una oficina de la Federación de Cafeteros en la que se compraba el producto. Esto marca una diferencia importante con la nueva economía cafetera, que encontró primero un mercado en los municipios aledaños (principalmente Pajarito y Aguazul) y luego derivó, gracias a la iniciativa de los habitantes de Corinto, en la creación de una marca propia (*Café Candelas*), la cual es procesada y empacada en el casco urbano del municipio y de allí distribuida a los productores, que la venden a título personal en pequeños puestos sobre la Carretera.

La importancia de esto no debe subestimarse. A una economía cafetera integrada en las redes institucionales nacionales (es decir, vinculada a la Federación de Cafeteros) la sustituye una economía cafetera vinculada únicamente a instituciones municipales, al punto que la marca *Café Candelas* específicamente indica su procedencia: “Pajarito, Boyacá, Colombia”. Así mismo, la producción y comercialización de la misma no solo se realiza en su totalidad al interior del municipio, sino que los productores encontraron en la Carretera (como se ha visto, un actor profundamente apropiado por la localidad) un canal eficaz de comercialización, que les ha permitido incrementar la producción sin incurrir en costos de distribución (facilitando el crecimiento de los cultivos de café y la entrada de nuevos productores).

Ilustración 6: punto de venta de Café Candelas sobre la Carretera



Fuente: archivo propio (foto de 2017)

Pero no solo las circunstancias del Café han cambiado, los campesinos cafeteros también lo han hecho. A todas luces los campesinos cafeteros de esa *Vieja Ruralidad* tenían otros cultivos, destinados al consumo familiar, y manejaban el café como un producto más en la finca, mientras que los nuevos cultivos surgen a escala más pequeña (la mayor parte tienen menos de una o $\frac{1}{2}$ hectárea) y de manera casi aislada (únicamente con plátano, por su papel en el sombrío de las plantas de café), en medio de los potreros. La producción familiar ya no es importante, en sustitución, los cafeteros suelen tener pequeños comercios, negocios asociados a la carretera o recibir algún beneficio de la alcaldía (Entrevistas 2, 3).

En este sentido, el café se ha convertido en un pequeño modelo de negocio local, adaptado a las necesidades y posibilidades del municipio de Pajarito y la vereda de Corinto. El caso del lulo (otro producto cuyos cultivos han crecido de manera consistente

en los últimos años) es un caso aún más extremo, pues revela la conversión de los habitantes de la región, al menos de manera parcial, en *agroempresarios*⁵⁹:

El cultivo del lulo se realiza, igual que el del café, a escala pequeña, en terrenos anteriormente dedicados a la ganadería extensiva. La rapidez de la cosecha (menos de un año) y la duración de la misma (3 a 4 años, comparados con 20 del café) han convertido el lulo en un negocio en el que muchas personas invierten aún sin poseer tierras, arrendando terrenos de vecinos o conocidos. La producción se envía a Sogamoso (para venderse en la Plaza de Mercado de la ciudad, o directamente a un distribuidor) (Entrevista 18, 21).

De la mano con el lulo han aparecido otros frutales (resaltando el tomate de árbol), con dinámicas semejantes pero de menor importancia (Entrevista 17). De las 21 entrevistas, 9 involucraron a personas vinculadas a estos cultivos o con familiares cercanos (pareja, hermanos o hijos) dedicados a ellos: está claro entonces que estas actividades han crecido (y siguen creciendo) de manera importante a partir de 2010.

3.2.3 Mirando del pasado al futuro: transiciones y continuidades

- La importancia del empleo

Una de las preguntas que se realizó a los entrevistados fue relativa al futuro de la región, y sus perspectivas, temores y esperanzas con respecto al mismo. De manera universal, quienes no tienen ingresos asociados a la producción agropecuaria de su finca (o no tienen una finca) refirieron el empleo como una de sus principales preocupaciones. En este sentido, el crecimiento del cultivo del café, el lulo y otros frutales es bienvenido en la región por las posibilidades de empleo que esto conlleva (Entrevista 5, 12).

⁵⁹ Término que hace referencia a la producción orientada totalmente al mercado y con un énfasis inversionista, muy a tono con las nociones de los Planes de Desarrollo, interesados en fomentar la microempresa.

El crecimiento del turismo al Salto Candelas también es visto con buenos ojos, principalmente por los empleos que generaría para paraderos, restaurantes y hospedajes. Y pese a que la mayoría de los habitantes es consciente de que los lavaderos se encuentran, técnicamente, por fuera de la Ley, los consideran parte valiosa de la vereda por los empleos que generan, sobre todo entre la población más joven (Entrevistas 2, 5, 6, 8, 11, 12, 14, 16, 17, 19, 20, 21).

Resalta aquí que en la vereda existen dos iniciativas empresariales: la granja Pollilandia (señalada en el primer capítulo) y una producción pesquera de truchas fundada en el 2014; ambas empresas generan pocos empleos pese a su alta productividad (6 y 2 respectivamente) por lo que se mantienen relativamente al margen de las dinámicas veredales, así mismo, no se concentran en el mercado local ni para la compra de insumos ni para la venta del producto terminado.

- La continuidad ganadera

Pese a ser, en área, la actividad preponderante de la vereda, la ganadería ha estado a grandes rasgos aislada de este relato. Esto se debe, precisamente, a su poca integración con la vida económica de Corinto: una res, contrario a un cultivo, no requiere mucho cuidado, y por lo general involucra la contratación fija de un administrador o *encargado* (los cultivos tienen picos de demanda y requieren labor más esparcida, contratando jornaleros de manera ocasional). Así mismo, las reses de Corinto o bien se llevan al matadero de Pajarito o directamente a Sogamoso, por lo que su destace y comercialización tampoco entran en los circuitos económicos de la vereda.

La ganadería de levante y de leche ha tenido una presencia permanente a lo largo de la historia de la Región de Cusiana. En el caso particular de Corinto, la vereda se encuentra a una altura ideal para realizar tanto la ganadería de levante (característica de zonas cálidas) como la de leche (ideal en zonas más frías). En la actualidad, si bien esta actividad ha perdido preponderancia no solo en términos económicos, sino en el imaginario de la población, sigue siendo extremadamente importante. Contrario a un cultivo (que es visto como una inversión), el ganado es, en palabras de los habitantes, *un bien de fortuna* (Entrevista 4), una garantía para el futuro.

Así mismo, la producción de leche y la fabricación de quesos ha venido creciendo en el periodo reciente, apalancándose (una vez más) en la carretera para comercializar los productos. Corinto no es característico por la producción de queso (Toquilla, vereda de Aquitania ubicada en el páramo, es la región quesera por excelencia), pero sí existen en la vereda dos ventas del producto sobre la vía.

Las estadísticas municipales no permiten determinar, por ejemplo, si la producción ganadera está asociada a fincas más amplias (como manera de aprovechar mejor el terreno), o si los minifundios la realizan en igual medida. Está claro, en cualquier caso, que la mayor parte de los propietarios de fincas tienen algo de ganado, y en los tres Planes de Desarrollo revisados se hacen propuestas asociadas al incremento de la eficiencia de la producción pecuaria, la asesoría técnica y veterinaria, y la vacunación contra la fiebre aftosa.

- El futuro de Corinto

La pregunta con la que se cerraron todas las entrevistas estuvo asociada al futuro que las personas de Corinto veían para su vereda, malo o bueno, y aquel que les gustaría ver. Las respuestas, de manera casi unánime, coinciden con los planteamientos realizados por los Planes de Desarrollo e indican que las propuestas realizadas desde la Alcaldía han estado muy a tono con los deseos y aspiraciones de los habitantes de la vereda.

En general, Corinto mira el futuro con la esperanza de que las tendencias actuales (de poblamiento, construcción, producción agropecuaria y turismo) se mantengan en el futuro. Los intereses de los pobladores se concentran en mejorar los servicios de Salud⁶⁰ y Educación, impulsar la “microempresa” y, en el caso de aquellos que no tienen una propiedad, favorecer el acceso a crédito para que puedan comprar una y sembrar sus propios productos. La importancia de crear fuentes de empleo también es una

⁶⁰ La vereda tenía un pequeño puesto de salud que dejó de funcionar en torno al año 2010. Una petición recurrente es que vuelva a funcionar.

preocupación universal, en particular entre quienes no tiene finca, paradero, restaurante o lavadero propios. Estas son las mismas prioridades que, al menos en el papel, se proponen desde la Alcaldía Municipal.

Sin embargo, es preocupante que al pensar el futuro de los jóvenes de la vereda prácticamente nadie (ni siquiera ellos mismos) consideren permanecer en Corinto. Entre los entrevistados, la persona más joven en dedicarse a trabajar en su finca tiene 38 años; la población más joven o bien trabaja en restaurantes y lavaderos, o bien se encuentra estudiando. De manera casi unánime (con una única excepción), las personas consideran que si sus hijos, nietos o sobrinos quieren “salir adelante” la única opción es partiendo de la vereda, estudiando (en el SENA o, de ser posible, la Universidad) y buscando empleo en las ciudades. La posibilidad de estudiar una técnica o carrera en el sector agropecuario no parece considerarse.

Los tiempos de cambio han sido recientes, y muchos de los impactos (a la luz de la población, positivos) del café, los cultivos de frutas y el turismo aún están por verse. Lamentablemente, la noción de que el campo es sinónimo de atraso parece estar muy interiorizada tanto entre los adultos como entre los jóvenes. Las transformaciones señaladas aquí indican que la población de Corinto se ha adaptado de manera flexible a sus circunstancias cambiantes, generando (en gran parte a través de la Carretera) un diálogo entre la localidad y la realidad nacional: el campesino de 1970 o 1980 es muy diferente al campesino de hoy. Sin embargo, una cosa es hablar de adaptación y transformaciones, otra, mucho más preocupante, de la partida de las nuevas generaciones y el abandono de los territorios.

Conclusiones y recomendaciones

Conclusiones

- Corinto institucional: transformaciones y *Nuevas Ruralidades*

Uno de los mayores aportes del concepto de *Nuevas Ruralidades* es resaltar el dinamismo y constante adaptación que caracteriza a las comunidades rurales (cuestionando perspectivas comunes en las que se perciben como “inmóviles”), a la par con la pluralidad de sus respuestas y adaptaciones a los cambios en el escenario en que se desenvuelven. Se habla no de una *Nueva Ruralidad*, sino de *Nuevas Ruralidades*.

El concepto se ajusta bien al contexto y el desarrollo de Corinto en el periodo de estudio. De acuerdo con la temporalidad propuesta, el primer momento (1980-1997) está asociado a un proceso de transición en Corinto representado en la desaparición de renglones clave en el agro y la aparición de una nueva economía en el sector servicios. Estos dos procesos están muy relacionados con las circunstancias que llevaron a la formulación del concepto de Nueva Ruralidades (Ruiz Rivera & Delgado Campos, 2008).

De la mano con estas transiciones tempranas (cuyas causas no están del todo claras), el periodo 1980 – 1997 estaría caracterizado por la avanzada de un proyecto estatal de *modernización* (de la mano con un imaginario estatal de desarrollo), expresado en toda la Región de Cusiana en la ampliación y pavimentación de la vía y en la explotación petrolera. Resalta, en el caso específico de Corinto, la impronta permanente que tendría la Carretera y por el contrario la poca influencia visible de la explotación petrolera.

En primer lugar, entonces, puede afirmarse que desde el origen mismo de la colonización de Cusiana la Carretera había sido un actor central en la misma y de suma importancia en la vida y el imaginario de sus pobladores. Por esta razón no es sorprendente que las adaptaciones de la población de Corinto a las nuevas circunstancias (que involucraron un incremento del tráfico, una disminución en las maderas disponibles y la crisis cafetera, entre otras) estuviesen asociadas a modificar sus estilos de vida en torno a la Carretera y encontrar en ella oportunidades de trabajo o negocios, en muchas ocasiones relacionados con las limitaciones mismas de la vía. Los trancones, derrumbes y atascos, expresión de la interacción entre un actor material (la Carretera) y una realidad física, climática y topográfica, se convirtieron en uno de los ejes de estas actividades, ilustrando la capacidad de las comunidades de aprovechar las circunstancias a su alrededor.

Por otra parte, pese a la relativa cercanía geográfica, el petróleo (un actor tradicionalmente disruptivo en las comunidades rurales) no tuvo mayor impacto en el desarrollo de las dinámicas de Corinto. Más allá del incremento en el tráfico (al menos parcialmente causado por los pozos petroleros), los efectos directos tradicionalmente asociados al petróleo no impactaron la vereda y, en general, parece ser que tampoco el municipio. Esto parece deberse a la frontera política entre Pajarito (municipio de Boyacá) y Aguazul (municipio de Casanare), y permite plantear que muchos de los impactos asociados a la explotación petrolera en zonas rurales o bien están muy localizados de manera geográfica (en las zonas aledañas a los pozos y en los centros urbanos más cercanos), o bien se deben a las instituciones políticas y su participación de la renta petrolera. Corinto (y Pajarito), al no estar en ninguna de estas dos categorías, estuvo en gran medida al margen de estas transformaciones.

El segundo periodo propuesto en la temporalidad estuvo asociado a las dinámicas de conflicto, las cuales aparecen en la región a partir de 1995 (aproximadamente) y generan una profunda ruptura en la localidad, impulsando el desplazamiento de los pobladores y la desaparición de los espacios y redes locales (de intercambio, de ayuda, de sociabilidad). Luego de la disminución en las dinámicas de violencia (consecuencia de la avanzada estatal durante el gobierno Uribe, y en particular de la retoma de Labranzagrande por parte del Ejército en 2003), la reconstitución del tejido social se hizo

en un contexto institucional diferente, marcado por la autonomía administrativa local (en cabeza de la Alcaldía) y la aparición y fortalecimiento de instituciones de inversión social.

Estas características marcaron el último periodo (2005 -2015), en el que los imaginarios de desarrollo de la vereda (y del municipio) comenzaron a pensarse e implementarse desde la Alcaldía. Esto incluyó el impulso a nuevos cultivos (en particular el lulo y el café), asociados a lo que se denominó la *reagrarización* de la vereda, así como la promoción del turismo, que ha llevado de manera lenta al incremento de los visitantes a la vereda y al Salto de Candelas. En general, puede argumentarse que pese a sus limitaciones e ineficiencias la Alcaldía ha conseguido dirigir el proceso de desarrollo de la vereda de manera más eficaz y específica que el gobierno central en periodos pasados.

Se trata de un problema de escala. Las adaptaciones de los habitantes de Corinto en cada uno de estos periodos demuestran un diálogo permanente con condiciones extremadamente locales: los lavaderos existen porque allí terminaba el pavimento y por el acceso permanente a agua a presión; el café se comercializa en forma local, con marca propia y aprovechando el tránsito permanente por la Carretera; los cultivos se realizan porque el clima y suelos de la vereda lo permiten. La Alcaldía, por su cercanía con los habitantes del municipio, está en capacidad de presentar iniciativas acordes con las expectativas y aspiraciones de los habitantes, así como beneficiarse de su conocimiento. En general, las entrevistas revelaron una relación cercana entre las perspectivas de los habitantes de Corinto y las propuestas municipales, indicando que al menos en el papel hay un diálogo funcional entre ésta y aquellos.

Este éxito relativo de la Alcaldía de Pajarito en la gestión del territorio de la vereda de Corinto está indudablemente asociado con el marco institucional provisto por la Constitución de 1991, que garantiza la descentralización administrativa y, con ello, brinda herramientas institucionales a los gobiernos locales para ejecutar sus propias visiones de Desarrollo. En este sentido, quizás el cambio más importante en Corinto en todo el periodo de estudio es la transición de una *modernización* pensada desde el centro del país a una pensada desde sus propias instituciones.

- Corinto *campesino*: adaptación y permanencia identitaria

Además de la noción de *Nuevas Ruralidades*, el concepto de *campesino* fue central en el planteamiento de esta investigación. Es forzoso aquí diferenciar entre el campesino como categoría de análisis social y el campesino como discurso identitario: en el primer caso, entendiendo el *campesino* como un sujeto tradicional, con dinámicas en parte precapitalistas (esto es, aisladas de los circuitos de mercado) y caracterizado por el control sobre el territorio. De acuerdo con esta definición, Corinto presenta una transición importante antes o durante el primer periodo de análisis (1980 – 1997), asociada a la desaparición de cultivos tradicionales (tanto para la venta como de pancoger) y a la entrada en circuitos de mercado en forma de ofertas de servicios a los usuarios de la Carretera: en un lenguaje puramente teórico puede argumentarse que en este momento Corinto deja de ser *campesino*.

Sin embargo, está claro que Corinto (y en general Pajarito) se sigue considerando una región *campesina*, lo que significa que como discurso, o sentido de identidad, el término *campesino* tiene mucha vigencia en la vereda. La insistencia de los Planes de Desarrollo en la promoción de las “Economías Campesinas”, o el interés de los habitantes en el cultivo de productos como pequeñas iniciativas empresariales (iniciativas también consideradas campesinas), son muestra de ello. Es cierto que el campesino de 2015 tiene, en términos analíticos, poco en común con el campesino de 1970: sus cultivos, sus prioridades, sus rutinas y canales de comercialización han cambiado. Pero en ambos casos se trata de sujetos (y de comunidades) con un fuerte arraigo y una noción de pertenencia e identidad asociada al campo: una identidad campesina. Y en este sentido, la importancia del discurso en la identidad de la región no depende de estrictas nociones teóricas, sino de una tradición que, a sus ojos, no se ha roto.

Por esta razón, resulta preocupante la poca expectativa de las juventudes de la vereda en los proyectos y actividades que allí se están realizando. Se perfila aquí una nueva ruptura, esta vez asociada a la identidad de la región y a las perspectivas sobre el futuro de la misma: si los jóvenes no desean quedarse evidentemente la comunidad tenderá a disminuir o desaparecer. Es posible que el crecimiento de los nuevos sectores (que llevan pocos años desarrollándose) cambie las motivaciones de algunos de estos jóvenes, pero en general, la situación resulta preocupante con miras al futuro.

Recomendaciones

La estrecha relación y constante apropiación de la Carretera del Cusiana por parte de los habitantes de Corinto es una conclusión importante de contrastar en otros escenarios. En este sentido, el estudio de comunidades rurales enfrentadas a procesos semejantes es de interés, pues permitiría contextualizar Corinto (y la Región del Cusiana) en un escenario más amplio, buscando las causas profundas que llevan al diálogo o el conflicto con este tipo de actores. Es importante estudiar el transporte desde una perspectiva compleja, entendiéndolo no sólo como el acarreo de productos o personas de un punto A a un punto B, sino como algo que interactúa a profundidad con todas las comunidades con las que entra en contacto.

Así mismo, es importante contrastar el éxito relativo de la Alcaldía de Pajarito con otras comunidades rurales en el país. ¿Hasta qué punto la Constitución de 1991 garantizó la institucionalidad para que las comunidades locales tuvieran participación en las decisiones sobre su futuro? ¿Es Corinto un caso particular, o representa un verdadero cambio de paradigma en el contexto rural colombiano? El diálogo entre las comunidades locales, las instituciones locales y las instituciones nacionales es un tema fundamental en la comprensión del campo colombiano.

Una tercera recomendación estaría asociada a las metodologías y los presupuestos teóricos vinculados al estudio de comunidades campesinas y/o rurales. Se enfatiza aquí la importancia de entender los campesinados (o las comunidades rurales, si se prefiere reservar el término “campesino” en un sentido más teórico) como actores dinámicos y adaptativos, y contra la tendencia a caricaturizarlos como grupos sociales tradicionales e incapaces de (o no interesados en) interactuar y de adaptarse (y beneficiarse) en circunstancias cambiantes (ver por ejemplo Hocsman, 2014; Mançano Fernandez, 2014). La pluralidad de respuestas y percepciones no debe pasarse por alto.

Así mismo, se plantea la importancia de la escala. En este trabajo se propuso una aproximación extremadamente local, que resultó funcional a la investigación. Sin embargo, es pertinente preguntarse por las diferentes escalas posibles de análisis y las perspectivas que aparecen (o desaparecen) dependiendo de ellas. La localidad, en

cualquier caso, parece ser una fuente muy prolífica para el estudio de las comunidades rurales.

Por último, se busca reiterar la importancia de observar trayectorias históricas específicas en cada caso de estudio. Si bien el énfasis de esta investigación eran las últimas dos décadas del siglo XX y la primera del XXI, analizar las décadas previas brindó valiosa información sobre la profunda relación histórica entre la comunidad y la Carretera, las continuidades en la perspectiva de Desarrollo desde el gobierno central, o la relación entre la Región y los centros urbanos de Boyacá. En general, muchas dinámicas pueden plantearse en análisis de largo plazo, y si bien esto podría quedar por fuera del núcleo de una investigación, es pertinente realizar al menos un contexto que permita comprender las dinámicas de larga duración.

A. Anexo Volúmenes de Tránsito diario, tramo Crucero – Pajarito

Año	Automóvil	Bus	Camión	TOTAL	Año	Automóvil	Bus	Camión	TOTAL
1968	32	26	58	116	1990	75	44	323	443
1969	25	22	65	112	1991	75	38	356	469
1970	16	14	72	103	1992	97	44	345	486
1971	19	17	84	120	1993	73	23	164	261
1972	29	17	97	143	1994	86	68	461	615
1973	32	19	88	139	1995	169	67	369	605
1974	33	21	95	149	1996	157	73	332	562
1975	37	24	99	160	1997	189	68	419	675
1976	38	25	127	189	1998	196	67	253	516
1977	44	26	104	174	1999	118	57	232	407
1978	41	27	110	177	2000	88	41	210	338
1979	48	27	117	191	2001	172	39	140	351
1980	46	23	123	192	2002	73	46	151	269
1981	51	25	135	211	2003	121	28	206	355
1982	85	26	216	327	2004	85	48	236	368
1983	79	30	163	271	2005	119	59	246	424
1984	92	29	296	417	2006	198	60	291	549
1985	129	41	508	677	2007	253	55	242	549
1986	124	55	509	688	2008	381	91	282	761
1987	51	47	328	426	2009	228	68	274	570
1988	75	44	324	444	2010	617	107	451	1186
1989	51	32	237	320	2011	554	86	578	1230

Fuente: (INVIAS, 1998, 2011; Ministerio de Obras Públicas y Transporte, 1992)

B. Anexo Casas visibles sobre la Carretera del Cusiana

Kilómetro	Número de casas	Kilómetro	Número de casas
1	-	58	1
2	-	59	0
3	40	60	2
4	13	61	0
5	20	62	5
6	43	63	2
7	30	64	1
8	3	65	6
9	21	66	6
10	4	67	30
11	0	68	30
12	17	69	7
13	12	70	2
14	7	71	10
15	20	72	1
16	35	73	0
17	21	74	32
18	15	75	4
19	13	76	5
20	3	77	7
21	24	78	3
22	11	79	3
23	6	80	4
24	11	81	6
25	1	82	7
26	0	83	3
27	5	84	3
28	2	85	270

29	4	86	10
30	3	87	6
31	2	88	5
32	3	89	6
33	11	90	2
34	4	91	17
35	5	92	2
36	25	93	2
37	7	94	3
38	7	95	0
39	3	96	1
40	15	97	1
41	15	98	2
42	60	99	30
43	60	100	10
44	3	101	2
45	1	102	2
46	1	103	5
47	0	104	5
48	1	105	42
49	2	106	25
50	0	107	2
51	0	108	1
52	0	109	0
53	0	110	13
54	0	111	4
55	1	112	0
56	5	113	0
57	0	114	48

Fuente: realización propia en Celemín Mojica (2014) con información recolectada en 2 salidas de campo. Se resaltan los datos en la vereda de Corinto en naranja.

Bibliografía

Fuentes Primarias:

Archivo General de la Nación:

- Uribe U, Jorge R. 10 de febrero de 1937. *Carretera Sogamoso – Casanare*. Archivo General de la Nación, Sección República: Ministerio de Obras Públicas, Tomo 4897: “Caminos Sogamoso, Cusiana, Cravo. Cercos, Fajas, Pedidos, Informes”. Folio 374 - 384.
- Ministerio de Obras Públicas. 3 de agosto de 1937. *REF. CARRETERA SOGAMOSO-CASANARE. (ESCOGENCIA DE RUTA)*. Archivo General de la Nación, Sección República: Ministerio de Obras Públicas, Tomo 4897: “Caminos Sogamoso, Cusiana, Cravo. Cercos, Fajas, Pedidos, Informes”. Folio 431.
- Habitantes de Pajarito. 5 de octubre de 1942. *Carta de los Habitantes de Pajarito al Señor Presidente de la República y Señor Ministro de Obras Públicas*. Archivo General de la Nación, Sección República: Ministerio de Obras Públicas, Tomo 1060: “Caminos Sogamoso Casanare. Contrato Campo E. Balurio”. Folio 296 - 299.

Memorias de Obras Públicas:

- Ceballos Ordoñez, L. P. (1989). *Memorias al Congreso Nacional (1988-1989)*. Bogotá D.C.: Imprenta Nacional.
- García Álvarez, C. (1936). *Memorias de Obras Públicas*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- Jaramillo Correa, L. F. (1987). *Memoria al Congreso Nacional. 1986 - 87*. Bogotá D.C: Imprenta Nacional.
- Vargas Ramírez, E. (1979). *Memoria de Obras Públicas y Transporte 1979*. Bogotá D.C.: Imprenta Nacional.

- Vargas Ramírez, E. (1980). *Memoria 1980* (Imprenta N). Bogotá.
- *Seguimiento a Proyectos de Infraestructura: Corredores Prioritarios para la Prosperidad*. (2013). Bogotá D.C. Recuperado a partir de http://www.infraestructura.org.co/bibliotecas/VPT/Seguimientoproyectos/corredores_prioritarios.pdf

El Tiempo:

- Asesinado el exalcalde de Aguazul, Casanare. (1991, agosto 25). *El Tiempo*. Recuperado a partir de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-142734%0A>
- Cusiana, un Polvorín Social. (1992, mayo 21). *El Tiempo*. Recuperado a partir de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-119600>
- Casanare, en la mira de Autodefensas y Guerrilla. (1992, julio 10). *El Tiempo*.
- El Imperio de FARC y ELN en Labranzagrande. (1994, enero 30). *El Tiempo*. Recuperado a partir de www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-27826%0A
- Siguen combates en Pajarito. (1995, julio 14). *El Tiempo*1. Recuperado a partir de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-370367%0A>
- Casanare reclama la Emergencia Económica. (1995, agosto 13). *El Tiempo*. Recuperado a partir de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-385801>
- Se Agudizó Presencia Paramilitar en Boyacá. (2001, diciembre 28). *El Tiempo*. Recuperado a partir de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-721643%0A>
- Muertos en Pajarito. (2002, marzo 12). *El Tiempo*. Recuperado a partir de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1344840%0A>
- Casanare está en Jaque. (2002, abril 19). *El Tiempo*. Recuperado a partir de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1372628%0A>
- Ejército retoma el control de Labranzagrande. (2003, enero 31). *El Tiempo*. Recuperado a partir de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1033016%0A>
- 13 kilómetros de abandono y barro. (2003, noviembre 7). *El Tiempo*. Bogotá D.C. Recuperado a partir de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1033906%0A>

- Alerta amarilla por invierno en occidente y oriente de Boyacá. (2008, julio 17). *El Tiempo*. Recuperado a partir de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4382171%0A>
- Carreteras en la edad de piedra. (2009, febrero 8). *El Tiempo*. Recuperado a partir de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-3307323%0A>
- Construirán siete puentes y cinco viaductos en la vía del Cusiana, entre Sogamoso y Aguazul. (2009, febrero 19). *El Tiempo*. Bogotá D.C. Recuperado a partir de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4827612>
- “Jaladores” de carros se ganan la vida sacando a los que se atascan en la vía a Cusiana. (2008, octubre 4). *El Tiempo*. Recuperado a partir de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4501747>

DANE:

- DANE. (1940). *Censo General de Población - 5 de julio de 1938*. Imprenta Nacional.
- DANE. (1955). *Censo de Población de 1951*. Imprenta Nacional.
- DANE. (1970). *XIII Censo Nacional de Población (julio 15 de 1964)*. Imprenta Nacional.
- DANE. (1978). *XIV Censo Nacional de Población y III de Vivienda*. República de Colombia.
- DANE. (1989). *Colombia. Censo Nacional de 1985. Cuadros de población total con ajuste final de cobertura por secciones del país y municipios*. Bogotá D.C: Banco Nacional de Datos.
- DANE. (1993). *XVI Censo Nacional y de Vivienda. 1993, Boyacá*. Bogotá D.C: Imprenta Nacional.
- DANE. (2010). *Censo General 2005. Perfil Pajarito, Boyacá*. Bogotá D.C. Recuperado a partir de https://www.dane.gov.co/files/censo2005/PERFIL_PDF_CG2005/15518T7T000.PDF

Alcaldía de Pajarito:

- Alcaldía de Pajarito. (2004). *Acuerdo Esquema de Ordenamiento Territorial de Pajarito: Diagnóstico*. Pajarito. Recuperado a partir de <http://pajarito-boyaca.gov.co>
- Alcaldía de Pajarito. (2005). *Formulación Esquema de Ordenamiento Territorial, Municipio de Pajarito*. Pajarito. Recuperado a partir de <http://pajarito-boyaca.gov.co>
- Miranda Cifuentes, N. (2008). *Plan de Desarrollo Pajarito Boyacá 2008 – 2011: el cambio es ahora*. Pajarito: Concejo municipal de Pajarito.
- Rosas de Hernández, A. (2004). *Plan 2004-2007 “Por un futuro mejor”*. Pajarito: Concejo municipal de Pajarito. Recuperado a partir de <http://pajarito-boyaca.gov.co>
- Riveros López, J. N. (2012). *Plan de Desarrollo Municipal “Unidos por Pajarito” 2012-2015*. Pajarito: Alcaldía de Pajarito. Recuperado a partir de <http://pajarito-boyaca.gov.co>

Fuentes Secundarias:

- Avellaneda, A. (2004). Petróleo, ambiente y conflicto en Colombia. En M. Cárdenas (Ed.), *Guerra, sociedad y medio ambiente*. Bogotá: Foro Nacional Ambiental.
- Barbosa Estepa, R. (1992). *Guadalupe y sus Centauros: Memorias de la Insurrección Llanera*. Bogotá D.C: Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional.
- Bello, M. N. (2004). *Desplazamiento forzado. Dinámicas de guerra, exclusión y desarraigo*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Sede Bogotá, Oficina del Alto Comisionado para los Refugiados, ACNUR.
- Bulmer-Thomas, V. (1998). *La historia económica de América Latina desde la Independencia*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Ceballos Ordoñez, L. P. (1989). *Memorias al Congreso Nacional (1988-1989)*. Bogotá D.C.: Imprenta Nacional.
- Celemín Mojica, J. D. (2014). *Cusiana, una historia de Comunicación entre Boyacá y Casanare, 1936 – 2008*. Universidad Nacional de Colombia.
- Childs, S. M. (1978). The peasant concept: its applicability to rural Southeast Asia. *Lambda Alpha Journal of Man*, 9(1), 48–67.

- Devia Acosta, C. Y. (2011). *Configuración territorial, petróleo y conflicto. {Los} casos de Aguazul y Tauramena en Casanare, 1974 – 2005*. UPTC, Tunja.
- Devia, C. (2011). *Configuración territorial, petróleo y conflicto. Los casos de Aguazul y Tauramena en Casanare*. Convenio UPTC - IGAC.
- Dureau, F., & Flórez, C. E. (2000). *Aguaitacaminos: las transformaciones de las ciudades de Yopal, Aguazul y Tauramena durante la explotación petrolera de Cusiana-Cupiagua*. Bogotá: Tercer Mundo Editores.
- Edelman, M. (2013). What is a peasant? What are peasantries? A briefing paper on issues of definition. *Intergovernmental Working Group on a United Nations Declaration on the Rights of Peasants and Other People Working in Rural Areas*.
- Fajardo, D. (2002). *Para sembrar la paz, hay que aflojar la tierra: comunidades, tierras y territorios en la construcción de un país*. Bogotá D.C.: Universidad Nacional de Colombia.
- Fonseca Galán, E. (1987). *Los Combatientes del Llano*. Bogotá: Unidad Editorial Universidad INCCA de Colombia.
- García Álvarez, C. (1936). *Memorias de Obras Públicas*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- Gaviria Uribe, A. (2010). Lo que trajo la Bonanza. En *BP Colombia, 20 años de alianza en Cusiana y Cupiagua* (pp. 184–227). Bogotá: BP Colombia.
- Hidalgo, F. (2014). Contextos y tendencias de las agriculturas en Latinoamérica actual. En F. Hidalgo (Ed.), *Agriculturas campesinas en Latinoamérica: propuestas y desafíos* (pp. 67–86). Quito: Editorial IAEN.
- Hocsmán, L. D. (2014). Horizonte para la producción campesina y agricultura familiar en el modelo agroalimentario hegemónico mundial. Visión desde el Cono Sur. En *Agriculturas campesinas en Latinoamérica: propuestas y desafíos* (pp. 35–54). Quito: Editorial IAEN.
- INVIAS. (1998). *Volúmenes de Tránsito 1998: Dirección Nacional de Carreteras*. Bogotá: Ministerio de Transporte.
- INVIAS. (2011). *Volúmenes de tránsito 2010 - 2011*. Bogotá D.C.: INVIAS. Recuperado a partir de http://www.invias.gov.co/index.php/hechos-de-transparencia/informacion-financiera-y-contable/doc_download/1921-volumenes-de-transito-2010-2011
- Jackson, J. B. (1994). *Las carreteras forman parte del paisaje*. Barcelona:

Editorial Gustavo Gili.

- Jaramillo, C. F. (2002). *Crisis y Transformación de la Agricultura Colombiana 1990 - 2000*. Bogotá D.C: Banco de la República.
- Jaramillo, L. (1994). Posibles impactos de Cusiana en el Sector Agropecuario. En E. Mosgardí (Ed.), *El agro colombiano ante las transformaciones de la economía* (pp. 39–75). Colombia: IICA y FUNDAGRO.
- Kalmanovitz, S., & López Enciso, E. (2006). *La Agricultura Colombiana en el Siglo XX*. Bogotá D.C.: Fondo de Cultura Económica.
- Legrand, C. (1988). *Colonización y Protesta Campesina en Colombia, 1850 - 1950*. Bogotá D.C: Universidad Nacional de Colombia.
- Llambí Insua, L., & Pérez Correa, E. (2007). Nuevas ruralidades y viejos campesinismos. Agenda para una nueva sociología rural latinoamericana. *Cuadernos de Desarrollo Rural (Bogotá)*, 4(59), 37–62.
- Mançano Fernandez, B. (2014). Cuando la agricultura familiar es campesina. En *Agriculturas campesinas en Latinoamérica: propuestas y desafíos* (pp. 19–34). Quito: Editorial IAEN.
- McMahon, T. (2017). Historical crude oil prices. Recuperado el 22 de noviembre de 2017, a partir de https://inflationdata.com/Inflation/Inflation_Rate/Historical_Oil_Prices_Table.asp
- Méndez, O., & Gordillo, G. (2013). Seguridad y Soberanía Alimentaria. *Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura*. <http://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Mesa, D. (1972). *El problema agrario en Colombia (1920-1960)*. Bogotá D.C: Ediciones el Tigre de Papel.
- Ministerio de Obras Públicas y Transporte (Ed.). (1992). *Volúmenes de tránsito: dirección de carreteras*. Bogotá: Ministerio de Obras Públicas y Transporte.
- Palacios, M. (2003). *Entre la legitimidad y la violencia*. Norma Editorial. Recuperado a partir de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/fondos-abiertos/autores/marco-palacios>
- Pécaut, D. (1987). *Orden y Violencia*. Bogotá D.C: CEREC - SIGLO XXI.
- Pécaut, D. (2008). *Las FARC: ¿una guerrilla sin fin o sin fines?* Bogotá D.C: Grupo Editorial Norma.
- Pizarro Leongómez, E. (2015). Una lectura múltiple y pluralista de la Historia. En

- Contribución al entendimiento del conflicto armado en Colombia*. Comisión Histórica del Conflicto y sus Víctimas. Recuperado a partir de [http://www.altocomisionadoparalapaz.gov.co/mesadeconversaciones/PDF/InformeComisi_n Hist_rica del Conflicto y sus V_ctimas. La Habana%2C Febrero de 2015.pdf](http://www.altocomisionadoparalapaz.gov.co/mesadeconversaciones/PDF/InformeComisi_n_Hist_rica_del_Conflicto_y_sus_V_ctimas.La_Habana%2C_Febrero_de_2015.pdf)
- Polanyi, K. (1993). *La gran transformación: crítica del liberalismo económico*. *Revue* (Vol. 44). <http://doi.org/10.2307/3502271>
 - Richani, N. (2005). Multinational Corporations , Rentier Capitalism , and the War System in Colombia. *Latin American Politics and Society*, 47(3), 113–144.
 - Ruiz Rivera, N., & Delgado Campos, J. (2008). Territorio y nuevas ruralidades : un recorrido teórico sobre las transformaciones de la relación campo-ciudad. *Eure*, XXXIV(102), 77–95. <http://doi.org/10.4067/S0250-71612008000200005>
 - Scott, J. (1976). *The Moral Economy of the Peasant: rebellion and subsistence in Southeast Asia*. Estados Unidos: Universidad de Yale.
 - Scott, J. C. (1998). *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, Yale University Press, 1998, 445 pages. <http://doi.org/10.1093/biomet/85.2.427>
 - Segovia, R. (2010). La Nueva Frontera. En *BP Colombia, 20 años de alianza en Cusiana y Cupiagua* (pp. 48–153). Bogotá: BP Colombia.
 - *Seguimiento a Proyectos de Infraestructura: Corredores Prioritarios para la Prosperidad*. (2013). Bogotá D.C. Recuperado a partir de http://www.infraestructura.org.co/bibliotecas/VPT/Seguimientoproyectos/corredores_prioritarios.pdfhttp://www.infraestructura.org.co/bibliotecas/VPT/Seguimientoproyectos/corredores_prioritarios.pdf
 - Stanislawski, D., & Braudel, F. (1974). The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II. *Geographical Review*, 64(4), 596. <http://doi.org/10.2307/213716>
 - Teubal, M. (2001). Globalización y nueva ruralidad en América Latina. En N. Giarracca (Ed.), *¿Una Nueva Ruralidad en América Latina?* Buenos Aires: CLACSO.
 - Triviño Montenegro, G. E. (1993). *Sembrar el Petróleo: prioridades para el desarrollo que debe alcanzar Casanare con el proyecto Cusiana*. Universidad de los Andes.

- Ulloa, A. (2014). Geopolíticas del desarrollo y la confrontación extractivista minera: elementos para el análisis en territorios indígenas en América Latina. En A. Ulloa & B. Göbel (Eds.), *Extractivismo minero en Colombia y América Latina* (pp. 425–458). Bogotá D.C.: Universidad Nacional de Colombia.
- Uribe de Hincapié, M. T. (2000). Notas para la conceptualización del desplazamiento forzado en Colombia. *Tendencias del cambio político en América Latina*, (17), 47–70.
- Urrutia Montoya, M. (2010). La enfermedad que no fue. En *BP Colombia, 20 años de alianza en Cusiana y Cupiagua* (pp. 154–183). Bogotá: BP Colombia.