

Nota 2. Reseña libro.

LA CONSTRUCCIÓN DE UN TERRITORIO. Venezuela: 1500-2003

Profa. Rosa M. Estaba. Profesora Jubilada de la Escuela de Geografía, FHE-UCV.

email: rosaestaba@gmail.com

“La construcción de un territorio. Venezuela: 1500-2003”, es la materialización de una minuciosa pesquisa dirigida a defender las bases geográficas de la conciencia nacional.

Inscrita en la irrefragable concepción de la unidad existente entre los objetos de estudio de la Geografía y de la Historia, la obra es publicada por la Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat¹. Fundamentada en el análisis del devenir -o de la construcción- del espacio-tiempo socioeconómico, se aborda sin perder de vista la indisoluble, recíproca y condicionante interacción que explica las formas materiales e inmateriales que adopta el espacio geográfico, la corteza terrestre o el territorio donde se desenvuelven las sociedades humanas, en el marco de la secuencia periódica de los sucesos o eventos que caracterizan el tiempo histórico.

Es un esfuerzo por rescatar la memoria histórica “escrita” en el imaginario colectivo y en el territorio o el hogar donde nacimos o vivimos, siempre sin olvidar que un pueblo sin memoria es un pueblo sin historia y que el que no tiene memoria es permeable a los cantos de sirena y caldo de cultivo para cometer errores. El objetivo final es convertirla en un arma certera capaz de enfrentar la sistemática destrucción del patrimonio geográfico de los venezolanos, cada vez más visible y desencadenada a partir del advenimiento de la Revolución del Socialismo del Siglo XXI o Revolución Bolivariana.

Preparada para la formulación de una propuesta de país, desde una triple perspectiva nacional, regional y local y considerando la trayectoria tecnológica de Venezuela y el carácter social, económico y político de esa trayectoria, la investigación se afronta a través de dos ángulos. Un ángulo refiere a la sucesiva ejecución de las infraestructuras y los equipamientos estructurantes del territorio. El otro ángulo explica la evolución de la red nacional de ciudades, espina dorsal del desarrollo económico-social, sembrada y arraigada por la confluencia de tales elementos estructurantes.

El estudio arranca luego de mostrar dos aspectos básicos. El primero es la naturaleza salvaje que, en 1498 (¿1500?), encontró Cristóbal Colón. El otro versa sobre la huella de la histórica división político-

¹https://www.acading.org.ve/info/publicaciones/libros/pubdocs/LA_CONSTRUCCION_DE_UN_TERRITORIO_VENEZUELA_1500_2003_ROSA_ESTABA.pdf

administrativa del territorio en estados y municipios, fundamento de la construcción del territorio y de la necesaria intervención de esa base natural.

Bosquejados los tiempos coloniales, abarca desde el nacimiento de la república y culmina en 2003, recién iniciado el quiebre de la Revolución Bolivariana. Profundizamos en la era de la transformadora economía petrolera, comenzada en los años 1930, y catapultada a partir de 1936, a raíz de la caída de la dictadura de Juan Vicente Gómez, de los siguientes gobiernos democratizadores de Eleazar López Contreras y de Isaías Medina Angarita y, muy especialmente desde 1948, durante el gobierno de Rómulo Gallegos, con el establecimiento del 50% que logró aplicarse a la diferencia entre las ganancias de las empresas y lo que estas pagaban al Estado por impuestos y regalías, si lo obtenido era mayor a lo que cobraba el Estado. Con este régimen, comúnmente conocido como el *Fifty-fifty* (50%-50%), el país obtuvo los dividendos monetarios con los cuales se inauguró la bonanza petrolera que nos permitiría acometer las grandes obras públicas construidas con posterioridad de gran impacto.

Hacemos especial énfasis en la época cumbre de la construcción del territorio, la de la democracia representativa, nacida en 1958 y que dividimos en dos etapas: 1958-1983 y 1983-2003. En 1983 es el año en el que emergen los síntomas de crisis del modelo rentista o dependiente de la renta petrolera.

En la primera etapa (1958-1983), el territorio comienza a modernizarse y a estructurarse con el poderoso despegue planificado y bajo el modelo de sustitución de importaciones y protección del mercado interno. Son dos décadas en las que se armó la compleja red urbana nacional, con base en la expansión industrial y agrícola, el florecimiento y organización del empresariado, la masificación de la educación y la dotación de un importante equipamiento de hospitales y ambulatorios. Determinante en el desarrollo fue la construcción del sistema nacional de electrificación, de casi un centenar de embalses de usos múltiples asociados a sendos sistemas de dotación de agua potable, de regadío o de control de inundaciones, así como el despliegue de las redes de vialidad, aérea y de telecomunicaciones, con las que se logró la interconexión del territorio nacional.

En la segunda etapa (1983-2003), aparece “la quiebra de Papá Petro-estado”. Quebraba el Estado por falta de ingresos al fisco, al mismo tiempo que se agotaba el modelo de sustitución de importaciones y protección del mercado interno. Paradójicamente, dio paso a una Venezuela en marcha hacia el progreso para intentar la apertura hacia los mercados internacionales y la descentralización territorial, en sintonía con la globalización, las técnicas de información y comunicación (TIC’s), el intenso proceso de urbanización, la economía del conocimiento y las nuevas redes urbanas planetarias.

Los prometedores resultados se observan en múltiples aristas. A la par de las inversiones extranjeras y la diversificación de las exportaciones, prosperaban la educación y la salud, las actividades petroleras, forestales, de pesquería, agrícolas, comerciales e industriales, así como las infraestructuras eléctricas, hidráulicas, viales, aéreas y de telecomunicaciones. Entre los resultados más prometedores, florece un empresariado comprometido con la responsabilidad social, al lado de los micro-emprendedores, el cooperativismo, las franquicias, la acuicultura y el turismo de posadas.

Mientras Caracas, en ejercicio de su función de capital de Venezuela, recibe el nuevo milenio habiendo logrado colocarse como una ciudad global conectada con el mundo y que lidera la importante Región Metropolitana del Centro Norte, muchas ciudades tradicionales se erigen en aglomeraciones metropolitanas, mejor dotadas de la sinergia requerida para elevar los niveles de productividad y de calidad de vida. Entre ellas, sobresalen aquellas que, según sus capacidades, presiden redes urbanas regionales diferenciadas entre sí, gracias a la manera particular como cada una de ellas había transitado en el proceso histórico de construcción del territorio nacional.

En 2003, empezaban a cristalizar modernos procesos territoriales de especialización productiva (inclusive, clusters industriales) y los consiguientes intercambios entre las grandes redes urbanas regionales, cuando nos sorprende el quiebre de la Revolución Bolivariana, ¿la destrucción y el caos?

En otras palabras, el recorrido por lo expuesto echa por tierra falsos presupuestos de la Revolución Bolivariana, como el de lograr el “equilibrio territorial” a los fines de la justicia social. Desde sus inicios, con una postura anti-urbana, se empeñan en torcer la historia y mágicamente desarrollar la yerma, desconocida y ambientalmente frágil franja, popularizada como el eje Orinoco-Apure, con cuyo recorrido flanquea las tierras amazónicas, el reservorio de la selva tropical más extensa del mundo y, por ende, el pulmón del planeta.

La construcción del eje Orinoco-Apure -enarbolado como el proyecto bandero desde la campaña electoral de 1998-, tenía que partir prácticamente de cero. Las supuestas fuerzas “desconcentradoras” con capacidad de asegurar el progreso de los sectores dinamizadores de la economía descansan en el aprovechamiento de los recursos naturales repartidos en un ámbito territorial desprovisto de desarrollo urbano.

Para la activación de una propuestas -y ya olvidadas- regiones de planificación, se diseñaron 16 proyectos engañosos, cuya inviabilidad quedó demostrada a la luz de los años. No obstante, sus ubicaciones al margen de las estructuras territoriales de las áreas en desarrollo, se presentaban con un supuesto carácter de integrador del territorio y de mayor impacto regional. Destacados como prioritarios para su ejecución

durante el período del Plan Nacional de Desarrollo Regional 2001-2007, los proyectos mencionados, formulados con evidente sesgo centralista y a espaldas de nuestros históricos gobiernos estatales y municipales, son:

- 1) Tramo Ferroviario Tuy Medio-Puerto Cabello (Estados Miranda, Aragua, Carabobo).
- 2) Carretera de la costa Puerto Cabello-Carenero (Estados Carabobo, Aragua, Miranda).
- 3) Programa regional de recuperación y mantenimiento de infraestructuras de apoyo a la producción agrícola (Región Central).
- 4) Desarrollo Zona Industrial La Pedrera (Estado Táchira).
- 5) Hangar para el depósito de carga en Aeropuerto Juan Pablo Pérez Alfonzo (Táchira).
- 6) Ruta Libertadora Campaña Admirable Lara (Región Centro-occidental).
- 7) Plan Maestro de Desarrollo Turístico Sustentable (Región de los Llanos).
- 8) Plan Integral de Desarrollo Agrícola (Región de los Llanos).
- 9) Plan Integral de Desarrollo Fronterizo (Región de los Llanos).
- 10) Puerto de gran calado (Estado Zulia).
- 11) Eje Ferroviario Guasualito-Encontrados (Estados Apure, Táchira, Zulia).
- 12) Formulación y ejecución del Plan Maestro de desarrollo del sector turismo (Región Guayana).
- 13) Sistema de Transporte Intermodal (Región Guayana).
- 14) Puerto de aguas profundas (Estado Sucre).
- 15) Ferrocarril Ciudad Guayana-Caripito-Cumaná (Estados Bolívar, Sucre, Monagas).
- 16) Ruta social fluvial (Estado Delta Amacuro).

El fracaso de semejante adefesio a-histórico y anti-urbano es el mismo que podemos augurarle a las igualmente anti-históricas y anti-urbanas ciudades comunales, a crear centralistamente y por mágica fusión de las comunas, otras entelequias impuestas por el “revolucionario ideólogo pensador”.