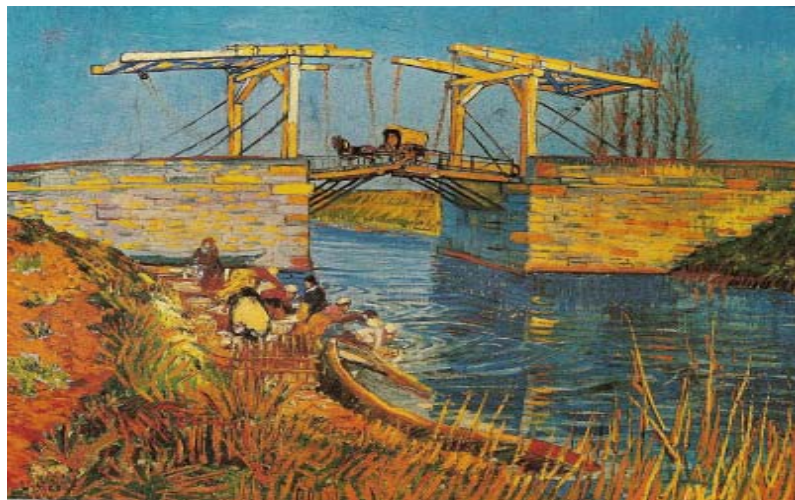


SOCIOHISTORIA



Langlois Drawbridge at Arles, March 1888
Oil on canvas, 54 x65 cm
Rijksmuseum kröller-Müller, Otterlo, the Netherlands
Vincent van Gogh (1853-1890)

Los Sistemas de Transporte y La Articulación del Territorio Venezolano desde finales del Siglo XIX

*Santiago Garnica José Armando **

RESUMEN

En este trabajo se analizó el papel de los sistemas de transporte en la articulación del territorio nacional desde fines del siglo XIX hasta la actualidad, para lo cual se manejó un enfoque descriptivo. Se observó así, la evolución en Venezuela de un patrón de organización espacial fragmentado con un incipiente sistema de transporte multimodal, asociado al modo de producción agroexportador, a un patrón de organización espacial centralizado con un sistema de transporte unimodal de tipo carretero, como eje articulador del territorio, amparado en la implantación del modo de producción rentista - petrolero, el cual ha estimulado enormes desigualdades socioterritoriales. Ante este panorama, las perspectivas en el ámbito gubernamental giran en torno a retomar el sistema multimodal de transporte como parte de una alternativa que promueva el equilibrio en el uso y ocupación del territorio venezolano. Sin embargo, esta propuesta debe concebirse como vía para aprovechar los recursos subutilizados en las áreas marginadas y no para forzar una reconfiguración territorial. Para ello debe promoverse el desarrollo local, en función de las potencialidades y limitantes de esas áreas, como alternativa que a largo plazo genere incentivos para una redistribución de la población y las actividades económicas, y en ese sentido, la estrategia de estimular sistemas de transporte multimodal suena como un mecanismo idóneo.

Palabras clave: Venezuela, sistemas de transporte, organización espacial, modo de producción, desarrollo local.

* Docente del Departamento de Ciencias Sociales UPEL – IPRGR jarmandos78@hotmail.com

Systems of Transportation and The articulation of the National Territory since the end of XIX Century

Abstract

In this paper the role of the systems of transportation in the articulation of the national territory since the end of XIX century to the present time, a descriptive approach was used. It was observed, the evolution of a pattern of fragmented spatial organization with an incipient system of multimodal transport, associated to the agro - exportation way of production, to a pattern of centralized spatial organization with a system of unimodal transport of wagon type, as the articulator axis of the territory which is, protected by the implantation of the oil rentist production. This has stimulated enormous socio-territories inequalities. Having this scenario, the perspective in the governmental scope turn around, retaking the multimodal system of transportation as an alternative that promotes the balance in the use and occupation of the Venezuelan territory. Nevertheless, this proposal must be conceived as a via of taking advantage of the subused resources in the marginalized areas and not to force a territorial reconfiguration. Therefore, if the local development must be promoted, based on the potentialities and limitancies of those areas, as an alternative that in the long term generates incentives for a redistribution of the population and the economical activities, in so doing, the strategy of stimulating systems of multimodal transport sounds like a suitable mechanism.

Key words: Venezuela, systems of transportation, spatial organization, way of production, local development

Introducción

El hombre al interactuar con el entorno adquiere una dimensión espacial (elemento intrínseco de las formas y los procesos sociales), por tanto, para la sociedad es un requerimiento relacionarse con dicho entorno y satisfacer sus necesidades. Allí ha sido fundamental el intercambio de productos, bienes o servicios, para lo cual, se han diseñado e implementado diversos sistemas de

transporte, en algunos casos, adaptándose a las condiciones del medio, en otras modificándolo, con la finalidad de articular territorios distantes, mantener un control político - estratégico - militar, o explotar un recurso natural, ejerciendo de esta manera una acción modificadora del territorio.

Los más acelerados desarrollos en materia de transporte se han llevado a cabo prácticamente en los últimos cien años y ello ha tenido repercusiones en la articulación de los territorios. Así, desde fines del siglo XIX, Venezuela ha tenido una evolución interesante en relación con los sistemas de transporte, pasando de un incipiente sistema multimodal (carretero, ferroviario y fluvial), hacia una acentuada consolidación del sistema carretero para el intercambio de bienes y servicios y desplazamiento de la población, convirtiéndolo en el eje articulador del territorio venezolano.

Los sistemas de transporte han contribuido a la articulación del territorio venezolano en diversas formas y niveles. La explicación de esa dinámica se sustentará en atención a las siguientes interrogantes: ¿Cuáles han sido las implicaciones territoriales del diseño e implementación de los diferentes sistemas de transporte en el país desde fines del siglo XIX?, ¿Cómo se caracterizan en la actualidad? y ¿Cuáles perspectivas existen en materia de transporte?

Dar respuesta a estas interrogantes exige dos planteamientos claves. El primero es que los sistemas de transporte constituyen la expresión espacial de los modos de producción que han variado a lo largo de la historia del país, ello ha tenido como resultado la articulación a diferentes niveles del territorio venezolano, pasando de un modelo económico agroexportador, caracterizado por un espacio fragmentado o desarticulado a un modelo petrolero, basado en la renta petrolera con un espacio centralizado en torno a la región centro - norte, constituida por el eje La Guaira - Caracas (capital de la república), Valles del Tuy - Maracay - Valencia - Puerto Cabello y un modelo post - petrolero que acentuó la configuración concentrada del territorio venezolano.

El segundo planteamiento consiste en que la consolidación del espacio centralizado del país se ha apoyado en decisiones políticas y la concentración de grupos de poder económico y político con capacidad de acumulación y de

inversión de capital, en la región mencionada, denominada según Ceballos (1999) *espacio de dominio de inversión*, cuyos inicios están en la época colonial.

Con estos señalamientos, en la presente investigación se manejó un enfoque descriptivo, a partir del cual se presenta un marco de referencia sobre los sistemas de transporte y sus implicaciones en la dinámica socioterritorial nacional, en función de tres períodos de análisis: Venezuela bajo el modelo agroexportador (último cuarto del siglo XIX y primer cuarto del XX), Venezuela bajo el modelo petrolero y finalmente, la situación actual (a partir de los años 70) y las perspectivas de los sistemas de transporte en el país.

Es oportuno aclarar que se excluyeron los sistemas de transporte urbano masivo y aéreo, pues su impacto territorial se consideró poco relevante a la luz de la escala del trabajo (nacional) y el período de estudio seleccionado.

Los Sistemas de Transporte en la Venezuela Agroexportadora

Venezuela bajo el modo de producción agroexportador, a fines del siglo XIX y primer cuarto del siglo XX, ajustó los sistemas de transporte de la época a la dinámica espacial propia de este modelo económico. El país se encontraba inserto en la economía mundial como agroexportador con cultivos de plantación: café y cacao, como principales rubros. Al respecto Ceballos (1999:53) comenta que al país “se le exigía producir café y cacao para dar satisfacción al consumo exótico de los europeos y norteamericanos”. Estos productos agrícolas se localizaron en aquellas áreas cuyas condiciones agroecológicas favorecían altos rendimientos, lo cual tuvo implicaciones en la dotación de sistemas de transporte en el país.

El café se producía en las laderas montañosas de la región andina y el macizo oriental, mientras que el cacao era cultivado en los pequeños valles de la región centro norte. En el resto del país predominaba la actividad ganadera, de menor importancia que los rubros antes mencionados y localizada en la región de los Llanos y Guayana, con una producción que permitía abastecer el mercado interno de carnes y cueros. De otro lado, prácticamente la totalidad de los bienes manufacturados eran importados, debido a que la industria nacional era artesanal.

Ante este panorama, el papel de los sistemas de transporte era fundamentalmente facilitar la salida de estos rubros agrícolas al mercado internacional, articulando las zonas de producción con los puertos. Las haciendas cafetaleras movilizaban su producción con bestias de carga hasta los puertos fluviales que tienen salida al lago de Maracaibo; allí se instalaban las casas comerciales que se encargaban de la comercialización del producto. Por su parte, las haciendas cacaoteras, sacaban su producción por los puertos de La Guaira y Puerto Cabello. De esta manera se puede sintetizar que este sistema de transporte era multimodal, dado que involucraba el desplazamiento por carretera, fluvial y lacustre.

Posteriormente se diseñaron sistemas de transporte basados en el ferrocarril, cuyas rutas seguían los caminos de recuas desde el piedemonte de la cordillera hasta los puertos fluviales en la cuenca del lago de Maracaibo. De este modo se construyeron vías férreas en la década final del siglo XIX: Motatán - La Ceiba (85 km), La Fría - Encontrados (120 km) y El Vigía - Santa Bárbara (60 km). El sistema en esta zona, seguía siendo multimodal, incluyendo el ferrocarril.

En la región central, dada la cercanía de las haciendas a los puertos de comercio exterior y cabotaje, el traslado de las mercancías y personas se hacía por caminos en muy malas condiciones que si bien presentaban esas características, eran los mejores que existían en el país, debido a que en esta región se encontraba la mayor parte de la población y los grupos económicos que percibían los mayores ingresos generados por las exportaciones agrícolas. En esta zona se construyen los primeros ferrocarriles del país, los cuales vinculaban a la capital con las zonas aledañas: Caracas - La Guaira (1883, 25 km), Caracas - Valencia (1885, 178 km), Caracas - Valles del Tuy (1885, 51 km) Valencia - Puerto Cabello (1888, 54 km).

En la región de los llanos, las comunicaciones se realizaban por vía fluvial, apoyada en la navegabilidad de los ríos llaneros en buena parte del año, y el río Orinoco en la Guayana. No existían caminos carreteros sino “senderos, trazados por el desplazamiento del ganado, los itinerarios se abrían a todos los rumbos, teniendo como único requisito para ser transitados el hecho de que partieran de un lugar y llegaran a alguna parte” MARNR (1982:71), esto se veía favorecido

por la topografía plana. Además la unidad de explotación agrícola era el hato que consistía en enormes extensiones de terreno donde se practicaba una ganadería extensiva (incluso, algunas propiedades no tenían linderos), concentrando grandes extensiones de tierra en pocas manos (latifundio), lo cual dificultaba la concentración de población y generaba un patrón rural disperso de organización del espacio.

De acuerdo con lo expresado por MARNR (1982:198) “dado el escaso intercambio interno, lo ocasional del transporte de producción de exportación hasta los puertos, determina la precariedad de las vías de comunicación, su tipo y su sentido”, en fin, un país pobre, desarticulado, con un sistema de transportes precario e ineficiente (las vías se adaptaron a las condiciones topográficas, y estaban condicionadas por las épocas de lluvia o sequía). Por lo que se puede decir que los sistemas de transporte no constituían un sistema integrado, dado que su orientación y características estaban determinadas por las especificidades económicas y topográficas de las distintas zonas productoras de los cultivos destinados a la exportación.

Efectivamente el territorio venezolano se encontraba desarticulado. Los modos de transporte, si bien favorecieron el desarrollo económico de estas secciones y la consolidación del hinterland de los principales puertos del país como La Guaira, Puerto Cabello, y Maracaibo, no estimuló la articulación integral del territorio; en función de esto, se comparte la afirmación de Ceballos, (1999:53), que “cada hacienda, plantación y hato, lejos de mantener una interdependencia frente a un mercado interno responde a intereses del mercado exterior”.

Así mismo, las políticas públicas tuvieron incidencia preponderante en la configuración de la red de transporte nacional, auspiciadas por los intereses de grupos económicos capitalinos y algunos regionales que aunado a las particularidades del modelo económico, favorecieron una fragmentación del país acentuada en los sistemas de transporte antes mencionados. Esta situación era levemente compensada con navegación marítima y existencia de ríos navegables, así mismo, la pequeña red ferroviaria establecida desde fines del siglo XIX (Ríos et al, 2000). Inclusive, la población de los Andes que debía viajar a la Capital de la República debía hacerlos utilizando un sistema de transporte multimodal

complementario y precario que incluía carretera, ferrocarril, navegación fluvial, lacustre y marítima, es decir, el desplazamiento a la capital era una odisea, mientras que sus comunicaciones con la vecina Colombia eran mucho menos penosas, de allí que estuviera más articulada con la dinámica fronteriza.

Por otro lado, la región de Guayana, si bien contaba con una aduana para controlar la salida de los productos provenientes de los llanos (tabaco, añil, plumas de garza y cueros), igualmente se encontraba desarticulada del resto del país, y sus relaciones comerciales estaban más ligadas a Trinidad y Tobago.

Los Sistemas de Transporte en la Venezuela Petrolera

Con el develamiento en el mundo de la importancia del petróleo bajo el modelo económico capitalista, sobre todo para impulsar motores de combustión líquida, y el descubrimiento de enormes yacimientos del hidrocarburo en algunas regiones, Venezuela experimenta una gran transformación económica, política, social, en fin, un cambio en su realidad geográfica. De esta manera, la actividad petrolera, y con más exactitud, la renta petrolera que devenga el Estado venezolano por ser el dueño de los recursos del subsuelo, se constituye en el eje dinamizador de la economía a partir del segundo cuarto del siglo XX.

De hecho, a partir de 1927 el petróleo se convierte en el primer producto de exportación de la Nación, cuando supera en ingresos a las producciones de café y cacao que estaban en decadencia ante la ausencia de renovación de los viejos cafetos y la incorporación de enormes producciones de café en países como Colombia, Brasil y algunos países centroamericanos (Trinca, 1999). De esta manera el país se articula en función de esta actividad económica.

Los antiguos hacendados cambian de actividad económica y pasan a ser importadores, ello marcó el fin de la agricultura de exportación, pasando a ser una nueva clase burguesa que acentuó el dominio de la región centro - norte en las decisiones de inversión en infraestructura de equipamientos y servicios (incluidos los sistemas de transporte) con la marginación socioterritorial de regiones agro-productoras como la andina, y el macizo oriental, y el surgimiento de nuevos asentamientos urbanos en la región costa oriental del lago y oriente (áreas con enormes yacimientos petrolíferos).

A principios del siglo XX, se instala el régimen autoritario del General Juan Vicente Gómez, quien gobernó desde 1909 a 1935, y estimuló la integración del país, manejando una estrategia política, al buscar extender su influencia a los últimos rincones que constituían focos de resistencia al régimen, garantizando su permanencia en el poder y facilitando el desplazamiento de fuerzas militares, para ello, creó un red de carreteras que favoreció la conexión del centro hacia el occidente y el oriente del país.

La opción del sistema de transporte unimodal, de tipo carretero se impuso al ferrocarril, debido a varias razones: Para el Estado era más rentable aprovechar los ingresos por concepto de renta petrolera invirtiendo en construcción de carreteras, puesto que un plan ferroviario nacional, implicaba deudas con empresas extranjeras, y no era oportuno por la experiencia de 1902 (el bloqueo de nuestras costas por parte de naciones europeas solicitando el pago de deudas), además el bajo kilometraje de las vías y el costo de los fletes explica los bajos volúmenes de carga, haciendo del ferrocarril un medio poco rentable comparado con las carreteras. El acelerado boom de los automotores incidió también de manera determinante (MARNR, 1982). Finalmente es pertinente agregar que las empresas transnacionales petroleras construyeron sus propias carreteras.

A finales de los años 40, cuando la red ferroviaria nacional alcanzaba los 1.000 kilómetros de extensión, se caracterizaba por presentar condiciones de declive. Al respecto el Museo de Transporte de Venezuela (sf), comenta que “a fines de los años 40, la realidad de los ferrocarriles era tan deprimente que en los EE.UU. el ganado viajaba en mayores comodidades y seguridad que el pueblo venezolano”.

Por su parte, el transporte fluvial en esta época también entró en decadencia, sobre todo en la región de Guayana, aunque se mantenía la navegación de cabotaje sostenida fundamentalmente por la demanda de bienes agrícolas de las principales ciudades (MARNR, 1982). Muchos puertos fluviales como Puerto Nutrias en el estado Barinas, que vivieron su apogeo en la Venezuela agroexportadora, experimentan con la construcción de redes carreteras un período de decadencia.

En síntesis, el desarrollo del país se basó en la inversión en infraestructura de la renta petrolera y la inversión privada en menor medida, de esta manera, en materia de carreteras, se pasa de tener en 1938, 2.761 kilómetros (la mayoría sin pavimentar), con las vías Caracas - Barinas, Caracas - Ciudad Bolívar, Caracas - San Cristóbal, Caracas - Maracaibo; a 6.300 kilómetros de vías en 1945, de los cuales solo 1.217 estaban pavimentados (MARNR, 1982).

En los años 50, se inicia la fase de construcción de autopistas, como las de Caracas - La Guaira y Caracas - Puerto Cabello, que ameritaron la construcción de varios viaductos y túneles para salvar accidentes geográficos (Museo del Transporte, sf). En los 60's, el kilometraje de carreteras siguió incrementándose, aunque en opinión de Ríos y Carballo (2000), si bien era una red vial primaria con serias deficiencias en la secundaria, marco la primacía del sistema carretero automotor en relación con otros modos de transporte.

Se observa cómo las decisiones políticas en el territorio, y más específicamente aquellas que están relacionadas con los sistemas de transporte tienen una relación estrecha con el nuevo modo de producción que se instala en el país y el peso que ejercen los grupos de poder organizados en la región Centro - Norte, sentando las bases para que en la actualidad el país se caracterice por un sistema de transporte fundamentalmente unimodal (tipo carretero). De hecho, el mapa de la red vial del país, simula un árbol con numerosas ramificaciones que parten del centro hacia el occidente y oriente del país.

Los Sistemas de Transporte en Venezuela en la Actualidad y sus Perspectivas.

Una vez conocidas las implicaciones en la articulación del país de los sistemas de transporte en la Venezuela desde fines de siglo XIX, se procede a realizar una caracterización de los mismos en la actualidad. Esto involucra considerar aquellos sistemas de transporte en ejecución y los proyectados, y sus posibles repercusiones en la configuración territorial. La tendencia que existía en Venezuela desde el primer cuarto del siglo XX, del predominio del modo de transporte carretero sobre los demás, en la actualidad se acentúa. De hecho, las inversiones en materia de transporte desde fines de los años 60's, van encaminadas a fortalecer la red carretera nacional. Además de la vialidad existente, se proyecta en los años 70's y 80's la construcción de la autopista Antonio José de Sucre,

que comunicaría al centro del país con el oriente, la autopista de los llanos, denominada José Antonio Páez, que comunicaría a Valencia con Barinas, con una longitud de 300 kilómetros, la autopista San Cristóbal - La Fría en el estado Táchira y la nueva vía Mérida - El Vigía, en el Estado Mérida.

Las tres primeras se encuentran en diferentes etapas de construcción, de hecho, los trabajos más adelantados se encuentran en la autopista José Antonio Páez, con algunos tramos habilitados al tráfico vehicular. La última en mencionarse se concluyó en el año 2000, salvando fuertes accidentes geográficos en la Cordillera de Mérida.

De acuerdo con datos oficiales, Venezuela para 1995 disponía de 95.801 kilómetros de carreteras, de los cuáles 32.855 se encuentran asfaltados, 28.205 están engrazonados y 34.741 son caminos de tierra (Ceideber, sf). A nivel regional, el porcentaje de vías asfaltadas se distribuye de la siguiente manera: Capital (52,6%), Zulia (46,6%), Nor-Oriental (41,4%) Guayana (36,4%), seguidos de la Central (36,3%), Andina (33,2%), Centro - Occidental (25%) y Llanera 24,4%.

La distribución del porcentaje de vías asfaltadas puede asociarse a la actividad económica y la concentración de población urbana en cada región. Así, la región capital y central poseen un importante porcentaje de vías en estas condiciones debido al gran desarrollo urbano e industrial allí presente, además es el centro político, financiero y económico del país. El Zulia y Nor - Oriente presentan un significativo porcentaje motivado a que allí se desarrolla la actividad petrolera, vital para la economía del país, y existe sobre todo en el Zulia, grandes aglomeraciones urbanas como Maracaibo y el cinturón urbano a lo largo de la Costa Oriental del Lago. En Guayana a pesar de la escasa vialidad, buena parte de ella se encuentra asfaltada, dado que en esa región se asientan las industrias básicas y una actividad hidroeléctrica importante. En los Andes, Centro - Occidente y los Llanos, se desarrolla una actividad agrícola y pecuaria significativa, ello explica el bajo porcentaje de vías asfaltadas, debido al predominio de la vialidad agrícola, ligada a vías engrazonadas o de tierra.

En lo que respecta a los ferrocarriles, actualmente solo existen el Barquisimeto - Puerto Cabello, construido en la década de los años 50, Guanta -

Naricual para la extracción de carbón, y el Cerro Bolívar - Puerto Ordaz en el estado Bolívar que permite el traslado del mineral del hierro.

Por otro lado, actualmente el país cuenta con una buena red fluvial, que sin embargo se mantiene subutilizada. El río Orinoco, principal curso de agua nacional, puede ser navegado con adecuado dragado por embarcaciones de gran calado en sus últimos 1.200 kilómetros. Otros ríos, pertenecientes a la cuenca del Orinoco, que también pueden ser navegados, aunque con embarcaciones de menor calado, son el Apure (654 kilómetros) y el río Portuguesa (250 kilómetros).

Actualmente en materia territorial se proyecta un Plan Nacional de Ordenación Territorial (PNOT, 1998) cuya propuesta retoma las ideas de los ejes de desconcentración y otras alternativas que promuevan un equilibrio de la población y actividades en el territorio. El PNOT además busca un equilibrio en la distribución de la población en el territorio, un aprovechamiento más adecuado de recursos subutilizados, y la desconcentración de la región Centro - Norte (MPD, 1999). En síntesis, un desarrollo integral del territorio, mediante la distribución territorial de la renta petrolera basado en el aprovechamiento de las potencialidades de las diferentes regiones y el estímulo de los denominados ejes de desconcentración: Maracaibo - San Cristóbal (Occidental), Apure - Orinoco, y Puerto La Cruz - Ciudad Guayana (Oriental).

Además, busca promover un sistema de transporte multimodal, mediante la reactivación de los ferrocarriles existentes y otros proyectos ferroviarios, adecuación de los ríos llaneros a la navegabilidad la mayor parte del año, creación de infraestructura portuaria de tipo fluvial (actualmente en condiciones precarias) y el dragado del río Orinoco, como estrategias de desconcentración de la población y aprovechamiento de los recursos naturales de Guayana y los Llanos.

Ante esta realidad geográfica y el rol que cumplirá el sistema de transporte multimodal, existen autores que muestran escepticismo, y como Delgado (2000) argumentan que la causa del problema no es la concentración en la ocupación del territorio, sino la consecuencia de un modelo de desarrollo adoptado en el país con la aparición del petróleo, modelo éste que se intenta revertir a un alto costo, y que estimulando el desarrollo local, tomando en cuenta las ventajas

comparativas, la identidad cultural y los recursos de cada región, puede lograrse una modificación en los patrones de distribución de la población.

Por otra parte, Cordero (2000) opina que la concentración de actividades no es mala, algunos países desarrollados como EEUU, Francia, Inglaterra, tienen una distribución desigual de la población y actividades económicas, es más, bajo este modelo económico el desarrollo es desigual por naturaleza. De hecho, las naciones socialistas en su momento, promovieron una ocupación homogénea de sus territorios a través de rígidas políticas en materia de inmigración, sin lograr resultados satisfactorios.

Finalmente, y compartiendo la opinión de los autores, los lineamientos del PNOT deben observarse con cuidado, pues si son concebidos como una oportunidad de aprovechar los recursos subutilizados en estas vastas extensiones de tierra, pueden ser una buena estrategia, pero si se ven como una manera de forzar una modificación en los patrones de distribución de la población, se puede traducir en un descalabro (tal como ocurrió con Ciudad Sucre en el estado Apure). Por tanto, se debe promover el desarrollo local, el cual tome en cuenta las potencialidades y limitantes de los territorios, como alternativa que a largo plazo genere incentivos que estimulen una redistribución de la población y de las actividades económicas y en ese sentido, la estrategia de estimular sistemas de transporte multimodal suena como un mecanismo idóneo.

Conclusiones

Se puede concluir al afirmar que efectivamente se comprueban los dos planteamientos expresados al comienzo del trabajo: Por una parte, los sistemas de transporte son la expresión espacial de los modos de producción, en determinadas épocas o momentos y adicionalmente han estado ligados al desarrollo tecnológico, como el caso de la locomotora y, luego los automotores, tanto de carga como de pasajeros. Primero, respondiendo a las necesidades de la economía agroexportadora y luego articulando el espacio nacional en función de la actividad extractiva del petróleo y la distribución de la renta petrolera en infraestructura vial por parte del Estado.

Los sistemas de transporte gracias al papel del Estado, sus decisiones políticas y la influencia en la toma de decisiones de grupos de poder económico,

han acentuado la concentración de las obras de infraestructura en materia de transporte en la región Centro - Norte, y el sistema de transporte nacional se ha articulado en función de dicha región, generando una importante oferta de servicios y equipamientos y concentración de la población en esa zona que, sin embargo, no se ha traducido en bienestar de la sociedad, sino que ha estimulado enormes problemas socioterritoriales como marginalidad, hacinamiento, desigualdad en la distribución de la riqueza, entre otros.

De esta manera, se produce la evolución del país, de un modelo de organización espacial fragmentado o desarticulado, con un tenue predominio de la Región Centro - Norte, durante la Venezuela agroexportadora a un modelo Centro - Periferia, en la Venezuela petrolera y contemporánea, que no es otra cosa que la consolidación de la primacía nacional de dicha región sobre el resto del país.

En el período seleccionado se observa el cambio de un sistema de transporte multimodal con condiciones precarias y un servicio deficiente, a un sistema unimodal, carretero, en general en buenas condiciones y un servicio más eficiente que el anterior, y las perspectivas que existen en el ámbito gubernamental giran en torno a retomar el sistema multimodal de transporte como una alternativa que promueva el equilibrio en el uso y ocupación del territorio venezolano.

En la actualidad, si bien es cierto, a nivel gubernamental se maneja un Plan Nacional de Ordenación Territorial que estimula el sistema de transporte multimodal como alternativa para la desconcentración del país y la explotación de enormes recursos naturales en las regiones de los llanos y Guayana, la realidad muestra que donde están más adelantados los trabajos de infraestructura es en la región centro - norte, como los trenes que parten de Caracas hacia Valencia, Puerto Cabello, y hacia los valles del Tuy, entonces ante esta situación cabe preguntarse ¿La desconcentración del país no se quedará sólo en el papel?.

En este punto se comparte la opinión de Cordero (2000), sobre la naturaleza del modelo Centro - Periferia, pues estos cambios en materia de transporte deben concebirse con fines de aprovechamiento de recursos y no como una estrategia que induzca la movilización de la población hacia regiones

inhóspitas, es decir, una forzada reconfiguración territorial que desmonte dicho modelo. Desde esta óptica parece entonces lógico que las principales obras de infraestructura en materia vial sirvan a la mayoría de la población, concentrada en la mencionada región Centro - Norte.

Referencias Bibliográficas

Ceballos, B. 1999. **La Formación del Espacio Venezolano**. IMPREUPEL. Universidad Pedagógica Experimental Libertador (UPEL). Caracas.

Cideiber. sf. “*Centro de Información y Documentación Empresarial sobre Iberoamérica*”. En:
<http://www.cideiber.com/infopaises/Venezuela/Venezuela-06-03.html>

Comisión Nacional de Ordenación del Territorio. 1998. **Plan Nacional de Ordenación Territorial**. Año 1. Número 1.

Cordero, E. 2001. “*Algunas observaciones a la propuesta de equilibrio territorial de la V República*”. **Revista Geográfica Venezolana**, 42: 163 - 181 Mérida.

Delgado, M. 2002. “*El Desarrollo del eje Apure - Orinoco: ¿alternativa de desconcentración territorial?*” En: **Revista Geográfica Venezolana**. Vol 43: 39 - 49. Mérida.

Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales Renovables (MARNR). **Análisis Histórico de la Ocupación del Territorio en Venezuela. Publicación Sistemas Ambientales Venezolanos**. Proyecto VEN/79/001, Serie IV La Dinámica Social y la Actividad Económica. Documento N° 1, código IV-1. Caracas - 1982.

Ministerio de Planificación y Desarrollo. 1999. **Bases para la Elaboración del Plan de Desarrollo Regional. 1999-2004. Descentralización Desconcentrada: Hacia un Desarrollo Sostenible para Venezuela**.

Museo del Transporte. **Ferrocarriles que dan nostalgia** (sf). En: <http://www.museodeltransporte-ccs.com/>

_____ . **Tardan los Caminos.** (sf). En:<http://www.museodeltransporte-ccs.com/>

Ríos, J. y Carballo. 2000. **Análisis histórico de la organización del espacio en Venezuela.** Universidad Central de Venezuela. Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico. Caracas.

Trinca, D. 1999. *“El petróleo y la transformación de un país. El caso de Venezuela”.* **I Encuentro Humboldt.** Buenos Aires, Argentina (1 - 5 de noviembre).