

# El desarrollo del eje Orinoco–Apure: ¿alternativa de desconcentración territorial?

*The development of the Orinoco-Apure axis:  
an alternative for spatial deconcentration?*

María Teresa Delgado de Bravo\*

*Recibido: abril, 2002 / Aceptado: junio, 2002*

## Resumen

El desarrollo del eje Orinoco–Apure ha sido declarado como proyecto bandera en la política territorial actual del estado venezolano, justificándose como una alternativa de desconcentración territorial particularmente de Caracas, para lograr una ocupación más racional del espacio venezolano, con base en la explotación de abundantes recursos naturales. Esta idea que, por lo demás no es novedosa, requeriría cuantiosas inversiones, además de las ya realizadas desde 1980, con el riesgo que significa su inviabilidad al no comprender que la concentración en la ocupación del territorio no es la causa del problema, sino el efecto del modelo de desarrollo adoptado; que se está tratando de revertir, a un alto costo, una tendencia demográfica que ya no existe y que sólo impulsando el desarrollo desde las regiones y localidades, teniendo en cuenta las ventajas comparativas, las aspiraciones, identidad cultural y recursos de cada región, puede lograrse una modificación de la distribución geográfica de la población venezolana. La polémica generada entre estas dos posiciones se expresa en este trabajo.

**Palabras clave:** política territorial; eje Orinoco–Apure; desconcentración.

## Abstract

The development of the Orinoco–Apure axis has been made known as a leading project within the frame of the current territorial policy designed by the Venezuelan state. The project has been outlined as an alternative for territorial dispersion, particularly in the area of Caracas, with the purpose of achieving a more rational occupancy of the Venezuelan space through the exploitation of plentiful natural resources. This conception, which has not been newly issued, would require a considerable investment, apart from that already made in 1980, which would imply the risk of being unfeasible as it does not take into account that:

- The concentration in the territory occupancy is not the cause of the problem but the effect of the development policies adopted.
- It attempts to revert, at a high cost, an outdated demographic trend. Just by encouraging a process of development from the different regions and locations, while keeping in mind

---

\* Universidad de Los Andes. Escuela de Geografía. E-mail: mariateresa@mipunto.com

the comparative advantages, aspirations, cultural identity and resources of each region, a modification to the geographical distribution of the population in Venezuela shall only be attained. The controversy generated by these two viewpoints is explained accordingly.

**Key words:** territorial policy; Orinoco-Apure axis; deconcentration.

## Introducción

Un largo proceso histórico y geoeconómico ha terminado dando lugar a la concentración de la población venezolana en el centro norte del país, originando fuertes desequilibrios regionales que se manifiestan en la relación centro-periferia.

El proceso de concentración de la población está ligado al proceso de concentración económica en algunos puntos del territorio. El carácter rentista de la economía venezolana favoreció la concentración del capital en la proximidad de los centros de decisión del Estado, principal agente de redistribución de la renta petrolera. En una estructura política fuertemente centralizada, la centralización administrativa se convierte en factor fundamental de localización concentrada de la actividad económica y la presencia de centros de decisión política, se convierte en fuente de creación de economías externas; cuando el crecimiento se hace excesivo, surgen deseconomías de escala que, con frecuencia, quedan ocultas o son atenuadas por el subsidio del Estado. (Cháves, 1992).

El rápido proceso de urbanización iniciado en 1941 y el incremento de la metropolización a partir de 1961,

favoreció en primer término a la región centro-norte, al punto que ya para 1985, el 36% de la población venezolana vivía en las áreas metropolitanas integradas en la megalópolis central y Caracas, concentraba por sí sola el 18% de la población del país.

Hasta bien entrado el siglo XX, Caracas se emplazaba enteramente en el Departamento Libertador del Distrito Federal, ocupando sólo la zona centro occidental del denominado valle de Caracas. Hoy día abarca la totalidad de éste y se extiende por los territorios de los municipios Libertador del Distrito Federal y Sucre, Baruta, El Hatillo y Chacao, del estado Miranda. La saturación del valle de Caracas es una de las razones del crecimiento de las áreas periféricas y, al igual que muchas otras ciudades del mundo, junto con otros factores, está en el origen de la metropolización de la región.

El crecimiento desorganizado en barrios del llamado cinturón de miseria, la marginalidad que rodea lo urbano y que se extiende hacia las principales vías de acceso a la capital, la ocupación de las tierras más vulnerables a riesgos naturales por esos barrios de ranchos, los niveles de pobreza, inseguridad y violencia que presenta Caracas, el colapso de los servicios públicos, permiten pensar

que el crecimiento de la ciudad y la concentración poblacional han rebasado su capacidad de soporte.

Ya no se trata sólo del crecimiento de la capital a expensas de la periferia, sino del futuro y perspectivas de la propia ciudad capital. Caracas reconocida internacionalmente como centro de negocios, de cultura y de prestación de servicios especializados en salud y de la industria del conocimiento, merece tener un status como metrópolis agradable, organizada, segura, con servicios públicos de alta calidad y excelentes sistemas de transporte y comunicaciones. (El Universal, 2000).

La amenaza latente que se cierne sobre todos los municipios de la urbe, por este crecimiento incontrolado, en términos de inestabilidad social, ubicación de barrios en sectores altamente vulnerables a los riesgos naturales, el colapso de los servicios públicos, amerita medidas urgentes de rehabilitación física y reordenamiento urbano. (El Universal, 2000).

### **Alternativas de desconcentración de Caracas planteadas en las políticas territoriales de la nación**

A finales de 1970, el CENDES, de la Universidad Central de Venezuela, realizó una investigación llamada "Alternativas para Caracas" que vino a replantear el tema del eje Orinoco-Apure con visos de modernidad. Los plani-

ficadores regionales de la época estaban bajo la influencia de la reciente creación de Brasilia (capital administrativa de Brasil); una de las alternativas era mudar la capital de Venezuela desde Caracas hasta Cabruta, porque se pensaba que las inversiones masivas del sector público en áreas despobladas mejorarían la distribución de recursos naturales y poblacionales; pero los resultados de Brasilia y otras experiencias revelan todo lo contrario.

Ésta y otras alternativas de mudanza de la capital (Ciudad Guayana y Meseta de Los Pijigüaos) se ubican en el eje Orinoco-Apure y aun cuando la idea no ha prosperado por los elevadísimos costos que representa y porque de alguna forma conduce a una mudanza de la contradicción centro-periferia, a la reproducción de los problemas de Caracas sin disminuir el caos urbanístico de ésta, tampoco ha sido completamente desechada; incluso últimamente, se ha mencionado la posibilidad de mudanza de la capital a un sitio equidistante entre Caracas y el eje Orinoco-Apure, en el estado Guárico.

Otra alternativa puesta en práctica fue la desconcentración en el marco de la región capital, hacia las áreas satélites: la región de Los Altos, los valles del Tuy medio (Ciudad Losada) y el valle de Guarenas-Guatire (Ciudad Fajardo). Esta alternativa representa la integración de una tendencia natural de expansión con un esfuerzo planificado de desconcentración de Caracas. Esas ciudades satélites se han convertido en

la realidad en suburbios de Caracas, por el alto volumen de "commuting" y porque su crecimiento como ciudades satélites no corre paralelo con el crecimiento de su base económica, acentuándose cada vez más su condición de suburbios dormitorio. Esta alternativa ha conducido a una mayor concentración, a un mayor crecimiento de Caracas, conservando e incluso, incrementando las contradicciones espaciales (Chávez, 1992).

La desconcentración concentrada en los polos de las regiones periféricas es una estrategia que trata de integrar las ventajas económicas de la concentración con las ventajas sociales de la desconcentración; en los planes V y VI de la Nación, en el punto referido fundamentalmente a la industrialización, se plantean como polos periféricos: Ciudad Guayana, Barcelona-Puerto La Cruz, Barquisimeto, Maracaibo y San Cristóbal-La Fría. Esta estrategia conduce a la multiplicación de la contradicción centro-periferia, porque los polos repiten en sus regiones, los efectos de succión de recursos que provoca a nivel nacional la región central, y con su crecimiento, reproducen los problemas de las ciudades que se pretenden desconcentrar.

En los mencionados planes de la Nación, se reconocen los problemas inherentes a la concentración espacial y las políticas se dirigen a reorientar los flujos migratorios para lograr una distribución geográfica equilibrada de la población y de sus actividades, en

concordancia con la integralidad y potencialidad de los recursos naturales. Al tiempo que se planteaba desestimular la concentración en el eje centro-nortecostero, se estimulaba la desconcentración concentrada en los polos de las regiones periféricas; además surge, ya desde 1980, el proyecto de estructurar en torno al eje fluvial Orinoco-Apуре, una red de centros poblados pequeños que transformara un área con un vasto potencial de recursos naturales, pero con limitaciones ambientales y prácticamente despoblada, en otra con ventajas competitivas en pleno desarrollo (Estaba, 2000).

Sin embargo, ante el fracaso de los objetivos desconcentradores y la necesidad de adaptar la política de ordenación del territorio a las nuevas condiciones de apertura para la competitividad internacional, surgen planteamientos modernizantes que ponen el desarrollo en manos de las regiones y localidades y rompen con los caducos esquemas de una planificación ignorante del proceso de globalización. Esto se plasma en el frustrado VII Plan de la Nación y sus ideas aperturistas y de liberalización son retomadas en el período 1996-1998, cuando es aprobado el Plan Nacional de Ordenación del Territorio.

Desde esta concepción se plantea orientar la localización de la población, de las actividades económicas y de la infraestructura física, armonizando criterios de crecimiento económico, desarrollo social y conservación del

ambiente, con base en el conocimiento de las potencialidades y condiciones específicas de cada ámbito geográfico. El apoyo a la descentralización conlleva a la aplicación de acciones diferenciadas en función de criterios tales como: la presencia de ventajas competitivas para la inserción en la economía global, economías y deseconomías espaciales y desconocimiento o fragilidad del ambiente.

De acuerdo a estos criterios, para la región centro-norte-costera, la prioridad contemplada radica en la minimización de las deseconomías de aglomeración, recuperación ambiental, saneamiento integral y reordenamiento y consolidación de servicios públicos. Para las áreas casi despobladas del sur, el aprovechamiento del enorme potencial de recursos naturales dependerá de los resultados de investigaciones y estudios de impacto ambiental, mientras que para las áreas articuladas a los cinco grandes conglomerados de la provincia, se plantea la creación de condiciones necesarias para atraer selectivamente inversiones privadas, con énfasis en el aprovechamiento sostenible de recursos (Estaba, 2000).

El gobierno actual revierte esta concepción para regresar a planteamientos ya superados. El desarrollo del eje Orinoco-Apure como alternativa del eje norte-costero, parece haberse constituido de nuevo en una de las estrategias motrices de la planificación venezolana. De hecho, ha sido retomado este proyecto como política de estado: el

eje Orinoco-Apure será engranaje central del desarrollo nacional, inscrito en una política de desconcentración territorial y particularmente, de desconcentración de Caracas.

## El eje Orinoco-Apure

Desde hace varias décadas se ha planteado invertir en las obras necesarias para consolidar el territorio que rodea a los ríos Orinoco y Apure, dado el enorme potencial económico de la zona, que se fundamenta sobre todo en la posibilidad de desarrollar la navegación fluvial.

De hecho, en el Plan Nacional de Desarrollo Territorial (MARN-PROA, 2000), al considerar la diversificación y la desconcentración como “ideas fuerza” de la propuesta gubernamental para transformar a Venezuela, se plantea alcanzar un desarrollo nacional armónico y sustentable, concebido conjuntamente con una estrategia territorial basada en tres grandes ejes de desconcentración: el eje occidental Maracaibo-Guasdalito, el eje oriental Margarita-Ciudad Guayana y el eje Orinoco-Apure, apareciendo este último como el “proyecto bandera” dentro de la propuesta.

Los ríos Orinoco y Apure forman un eje a través de Venezuela con caudales que alimentan el sueño de una autopista fluvial, transformada al borde del siglo XXI en una prioridad del gobierno, argumentada por la necesidad de potenciar el desarrollo en el centro y sur

del país, poco habitado, aislado y con escasas oportunidades económicas. La autopista fluvial es considerada una vía de acceso y transporte que permitiría impulsar los negocios y el poblamiento en una región con desaprovechado potencial agrícola, minero, forestal, petrolero y pesquero: en la semidespoblada franja media y sur del país, se encuentra el 90% de los recursos hidráulicos, el 95% del potencial hidroeléctrico, el 80% del potencial forestal, cerca del 50% de los suelos con vocación pecuaria y el 30% de los suelos para cultivos anuales mecanizados y plantaciones forestales; concentra las mayores reservas mineras metálicas y no metálicas del país y cuenta con la mayor reserva de petróleo pesado del mundo (MARN-PROA, 2000).

Uno de los extremos del eje está ubicado en el noreste de Venezuela en la desembocadura del río Orinoco, la vía sigue el curso del Orinoco hasta la parte central del país, donde toma el curso del río Apure hasta el extremo occidental del país, junto a la frontera con Colombia.

El área de influencia inmediata del Proyecto ocupa una superficie aproximada de 300 mil kilómetros cuadrados e incluye la totalidad o parte de diez estados: Delta Amacuro, Bolívar, Monagas, Anzoátegui, Guárico, Cojedes, Portuguesa, Barinas, Apure y Táchira. Es decir, 30 % del territorio nacional y con una población que representa actualmente el 12 % del total del país.

En primer lugar, será necesario invertir los recursos para lograr que en cinco años, existan las condiciones para garantizar doce meses de navegación a las grandes gabarras capaces de cargar hasta tres mil toneladas. Los partidarios de la vía fluvial aseguran que las posibilidades de transporte atraerá inversiones, hará viables numerosas actividades económicas y permitirá el poblamiento de una extensa región, se espera generar un sistema de pequeñas ciudades basado en las poblaciones ya existentes en la zona, alimentadas por esta fuente de progreso, además de fortalecer los núcleos principales de San Cristóbal y Ciudad Bolívar-Ciudad Guayana (El Nacional, 1999).

El proyecto involucra un puerto de aguas profundas a la entrada del Delta del Orinoco, y de allí se usarían gabarras tipo tren con una profundidad de 1.5 metros, minimizando así el dragado en el cauce de los ríos; esto disminuiría tanto el costo para hacer navegable el río como los impactos ambientales. La propuesta permitirá abaratar los costos de transporte de los productos, en comparación con el transporte terrestre. Estimaciones comparativas realizadas por PROA, contraponen para una carga máxima de 30 toneladas por unidad de transporte por vía terrestre, un consumo de 7 litros de combustible/tonelada/kilómetro, en tanto que el transporte por río, para una carga máxima de 3.000 toneladas por gabarra, indica un consumo de combustible de 1 litro/tonelada /kilómetro.

La posibilidad de un medio de transporte barato y eficiente será la primera piedra para la recuperación de varios proyectos de desarrollo de naturaleza agropecuaria, con participación de la inversión privada: Guanare-Masparro, módulos de Apure, Uribante-Arauca, Biruaca-Achaguas, entre otros. Asimismo, se plantea el aprovechamiento sustentable de reservas forestales y lotes boscosos y de las plantaciones forestales del sur de Monagas y Anzoátegui y, la reactivación o impulso de actividades y proyectos de naturaleza minera e industrial: fosfato, carbón e industria metalmecánica en San Cristóbal; bauxita, hierro e industria básica y metalmecánica en Guayana; agroindustrias en toda el área y papel en el sur de Anzoátegui.

En la región centro-norte-costera se concentra el 40% de la población, tornándose la situación más dramática en la zona capital, donde no existe producción alimentaria autosuficiente, como tampoco recursos hídricos e hidroeléctricos. El proyecto Orinoco-Apure pretende descongestionar estas regiones. La idea es que la gente migre hacia los alrededores de los ríos; trocar la playa de mar por los meandros, o cambiar carite por cachama.

## **Orinoco-Apure en el eje de la polémica**

Así titula El Universal, un reportaje de Werther Sandoval (2000), en el cual

Jorge Giordani, Ministro de Planificación, fundamentaba las bondades del eje Orinoco-Apure, como plan maestro de desconcentración del centro-norte, específicamente de Caracas, justificándolo por la necesidad de lograr una mejor distribución poblacional, aprovechando zonas prácticamente despobladas, con un alto potencial de recursos para su desarrollo.

Defiende la política de desconcentración territorial como la única solución de carácter estructural que tiene Venezuela; *“debemos lograr en 30-40 años una mejor distribución poblacional, la idea no es traer el Orinoco a Caracas, es mudarnos al Orinoco. Para la desconcentración tenemos que crear nuevas fuentes de empleo; los lineamientos que guían el plan Orinoco-Apure contemplan el aprovechamiento de los recursos naturales de la zona y el desarrollo de los centros urbanos existentes, mediante la construcción de la infraestructura pública necesaria. Como alternativa la vialidad fluvial favorecerá el transporte de los productos y estimulará actividades como el turismo, comercio y sector industrial”* (Sandoval, 2000).

Marco Negrón (2000a), Decano de la Facultad de Arquitectura de la UCV, argumenta que los innegables problemas que hoy confronta Caracas, no provienen ni de su tamaño, francamente pequeño en comparación con los estándares mundiales y latinoamericanos, ni de su concentración; tienen que ver más bien con un crecimiento anárquico, originado

en las erradas políticas adoptadas en el pasado, las cuales desde la década del sesenta, se centraron en la idea de frenar las migraciones campo-ciudad y el crecimiento de las ciudades grandes, lo que entre otras cosas se tradujo en la resistencia a producir ciudad y, en consecuencia, a la habilitación de tierras; el resultado fue que la población de todas maneras migró, localizándose donde pudo, es decir, en terrenos sin valor de mercado por sus precarias posibilidades de urbanización. Más que redistribuir su población, la verdadera urgencia de Venezuela es urbana; si se quieren aprovechar las ventajas comparativas y competitivas del país, nuestras ciudades necesitan ser puestas al día y todo el sistema Caracas-Valencia, planteado bajo el más actualizado enfoque de ciudad-región.

El mismo Marco Negrón (2000b) admite que las renovadas fantasías de fuga hacia los territorios del sur, se apoyan en un hecho real, el caótico crecimiento de nuestras ciudades, pero ideologizándolo e ignorando que, sobre todo en materia territorial, no existe la *tabula rasa*. Históricamente, el motor de la transformación agrícola y la elevación de las condiciones de vida de la población campesina, ha sido la demanda generada por el desarrollo urbano e industrial y, entre sus consecuencias se cuenta la radical disminución de la población dedicada a labores rurales.

No sólo se quiere hacer *tabula rasa* con el territorio, sino cancelar la historia del desarrollo rural alcanzado en otros

países. El principal peligro no es tanto que se pueda revertir la dinámica de los procesos en curso, sino introducir en ellos retardos, distorsiones y costos innecesarios. La causa principal de las malformaciones de nuestro crecimiento urbano, asociada a una idea que acompaña la mitificación del proyecto Orinoco-Apure, es el abandono de políticas reales e incisivas para las llamadas grandes ciudades en la creencia de que así podía evitarse o minimizarse su crecimiento.

La prioridad es corregir las malformaciones de las ciudades existentes, sin abandonar otros proyectos de desarrollo regional, pero sin perseguir fantasías de cuyo carácter ruinoso terminaremos dándonos cuenta cuando sea demasiado tarde.

Los planificadores gubernamentales explican que la intención, no es otra que abrir el camino para que se instalen los inversionistas privados y para lograr que el desarrollo del país obedezca a una planificación que desconcentre a la población de la región centro-nortecostera. Esto se logrará a largo plazo, pero durante este quinquenio se evitará que la gente de las zonas rurales continúe migrando hacia Caracas.

Los principios fundamentales del plan maestro del eje Orinoco-Apure están relacionados con las bases de cuatro planes nacionales: infraestructura, agricultura y cría, desarrollo territorial y desarrollo regional. Se debe decidir entre invertir en una infraestructura que obedezca a modelos

desconcentradores, como en los puertos del Orinoco, o por el contrario, a un modelo de tipo concentrador, como el ferrocarril de Cúa o el metro. PROA propone una inversión en el eje Orinoco-Apure para este quinquenio de 160 millardos de bolívares, dedicados a infraestructura, programas agrícolas, agropecuarios y forestales. El sector privado debe crear transporte, comercio y producción; el Estado está en la obligación de apoyar las iniciativas que surjan en el eje y construir la infraestructura necesaria.

Pedro Llorens (Chiappe, 1999) refuta el marco teórico de los asesores de Cordiplán respecto a elegir entre modelos desconcentradores como los puertos en el Orinoco y los concentradores como el metro. Si mejorar el servicio de transporte subterráneo capitalino es concentrador, también lo será la construcción de hospitales o escuelas y todo lo que contribuya a mejorar los servicios públicos en el área metropolitana; una seria inestabilidad social puede ocurrir, si el modelo desconcentrador pasa por la decisión de no invertir en Caracas. Por otra parte, no han tenido efectos desconcentradores la explotación petrolera en el Arauca, la producción de bauxita en Los Pijigüaos, ni los puertos construidos sobre el Apure, ni se ha movilizadonadie de la capital con motivo de las épocas de cosecha en el llano, donde sigue siendo necesario contratar braseros colombianos. La desconcentración, por demás necesaria, requiere de estudios, cam-

paññas de motivación y alternativas ciertas que ofrecer, pero esas alternativas no pueden basarse en la asfixia de la infraestructura ya instalada en la metrópoli y menos aún de su población. *“Desvestir a los santos capitalinos para llevar sus ropitas a los santos del interior tiene sus problemas: quizás no usen la misma talla”*.

A juicio de Rafael de la Cruz, investigador del IESA, en Venezuela hay un mito en cuanto a la distribución de la población; en todos los países del mundo existe una distribución desigual de la población y no hay razones para pensar que redistribuirlos genere mayor bienestar. Por ejemplo, en Estados Unidos, 80% de la población está en las costas y en Venezuela la población está en el centro-norte; el sector privado no invertirá en una sabana desierta sobre todo cuando tiene que llevar sus mercancías a la región costera.

## Conclusión

A manera de conclusión, podemos señalar que no hemos encontrado objeciones serias respecto al eje Orinoco-Apure, en cuanto a su diseño técnico, a su justificación como motor de desarrollo regional e incluso, a sus repercusiones positivas sobre el desarrollo nacional, en tanto a sus efectos para atenuar los desequilibrios regionales y mejorar las condiciones de áreas tradicionalmente deprimidas. Existen reservas en cuanto a las posi-

bilidades reales de las altas inversiones públicas y privadas requeridas, sobre las consecuencias ambientales que las actividades económicas previstas pudieran desencadenar y, sobre la capacidad de atracción que el eje pudiera ejercer sobre empresas y población.

La polémica se presenta cuando se plantea como la alternativa de desconcentración de Caracas, casi como una alternativa compulsiva cuando se entra a competir en prioridad de inversiones y de traslados masivos de población, a favor del eje Orinoco-Apure.

Caracas debe ser reconocida como una concentración de recursos humanos, de una cultura de la modernidad, con una infraestructura territorial en la que juegan un rol importante las comunicaciones y la capacidad para transmitir y producir conocimiento, como la ciudad de mayor potencial dinamizador dentro del tejido social, como capital administrativa. Merece tener un status como metrópolis agradable, organizada, segura, con servicios públicos de alta calidad y excelentes sistemas de transporte y comunicaciones. Es necesario recuperar las políticas urbanísticas explícitas deslastradas del temor a un supuesto tamaño excesivo de la ciudad; analizar cómo su crecimiento anárquico ha rebasado la capacidad de soporte del sitio y corregir sus malformaciones; requiere ser "puesta al día", según opinión de connotados urbanistas, bajo el enfoque más actualizado de ciudad-región; dadas las restricciones de la capacidad de soporte del área física que

sustenta la megalópolis, se plantea la posibilidad de su expansión hacia las áreas planas del sur, más allá de los límites de los estados Miranda, Aragua y Carabobo.

Por su parte, el proyecto Orinoco-Apure, concebido como un gran proyecto de desarrollo regional, inducirá flujos migratorios positivos en la medida en que el proyecto genere condiciones económicas y empleos atractivos, con los cuales esa población pueda sentirse *culturalmente* identificada. Pudiera pensarse en que la reubicación de la población que vive en áreas capitalinas sometidas a severos riesgos naturales, tuviese como destino áreas de la faja Orinoco-Apure, pero no puede obviarse que se trata de una población adaptada a un modo de vida urbano, para la cual no bastaría decretar su traslado sin correr el riesgo de su regreso a la capital para seguir engrosando el número de damnificados periódicos.

Tampoco puede obviarse la dimensión sociocultural de la población propia del área Orinoco-Apure, en la cual se encuentran incluidos algunos grupos indígenas. Habría que prever su aceptación e incorporación a las actividades planteadas en el desarrollo del eje.

La desconcentración de la capital requiere de estudios, campañas de motivación y alternativas ciertas que ofrecer, pero esas alternativas no pueden basarse en la asfixia de la infraestructura ya instalada en la metrópoli y menos aún de su población. A esto se refiere Pedro Llorens (Chiappe, 1999) cuando señala:

“Desvestir a los santos capitalinos para llevar sus ropas a los santos del interior tiene sus problemas: quizás no usen la misma talla”.

Corregir las malformaciones de la capital, no implica abandonar otros proyectos de desarrollo regional como el del eje Orinoco-Apure. Poner en marcha este último, no significa considerar cualquier inversión en Caracas como contraria a los fines de aquel. La concentración entendida como un proceso histórico territorial, no puede ser deslocalizada sin medir sus consecuencias, la desconcentración no puede entenderse como una panacea que solventará por sí misma los problemas territoriales; ambas tienen limitaciones y posibilidades y no pueden ser vistas aisladamente. El plan de desarrollo territorial debe ocuparse del ordenamiento del eje centro-norte-costero, al mismo tiempo que incentive y promueva actividades en las otras regiones del país.

## Referencias citadas

- CHAVES, L. 1992. **Geografía Humana de Venezuela**. Universidad de Los Andes, Mérida (Venezuela).
- CHIAPPE, D. 1999. *La capital se muda o la dejan sin recursos*. **El Nacional**. Artículo de prensa (15 de agosto). Caracas (Venezuela).
- EL NACIONAL. 1999. Artículo de prensa (22 de septiembre). Caracas (Venezuela).

- EL UNIVERSAL. 2000. *Mejorar la ciudad*. Artículo de prensa (13 de febrero). Caracas (Venezuela)
- ESTABA, R. 2000. *La controversia de la ordenación del territorio en Venezuela*. **Revista Geográfica Venezolana**, 41(1): 117-135.
- MARN-PROA. 2000. **Plan Nacional de Desarrollo Territorial**. Caracas (inédito).
- NEGRÓN, M. 2000a. *La verdadera urgencia está en las ciudades*. **El Universal**. Artículo de prensa (4 de enero). Caracas (Venezuela).
- NEGRÓN, M. 2000b. *Mitos del Orinoco-Apure*. **El Universal**. Artículo de prensa (15 de febrero). Caracas (Venezuela).
- SANDOVAL, W. 2000. *Orinoco-Apure en el eje de la polémica*. **El Universal**. Artículo de prensa (martes 4 enero) Caracas (Venezuela).
- VENEZUELA. 1976. **V Plan de la Nación** (1976-1980). Oficina Central de Coordinación y Planificación (CORDIPLAN). Caracas (Venezuela).
- VENEZUELA. 1981. **VI Plan de la Nación** (1981-1985). Oficina Central de Coordinación y Planificación (CORDIPLAN). Caracas (Venezuela).
- VENEZUELA. 1990. **VII Plan de la Nación** (1990-1994). Oficina Central de Coordinación y Planificación (CORDIPLAN). Caracas (Venezuela).