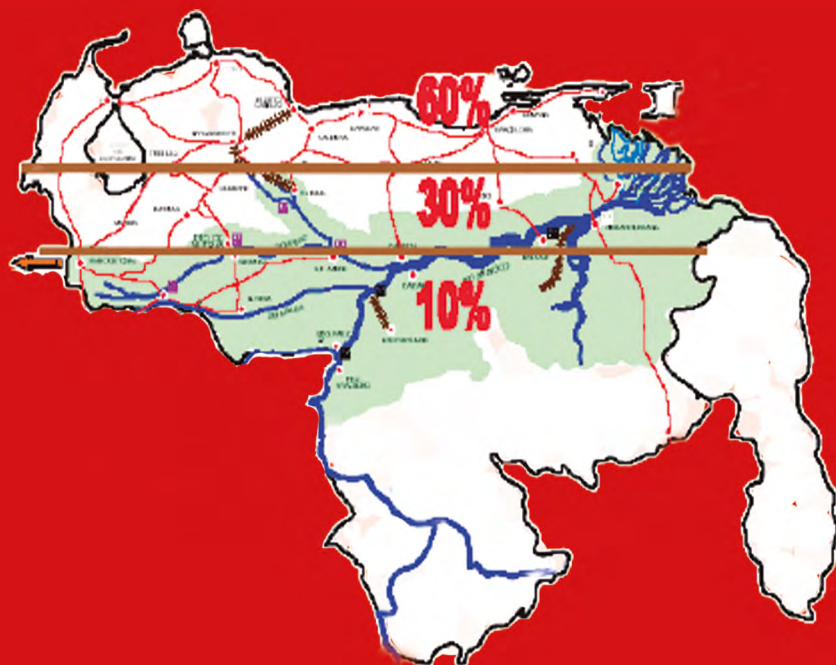


Ricardo Menéndez - Tomás De La Barra
José Berroterán - Néstor Martínez
Hernán Zamora



Subregiones y anclajes territoriales del Plan de las 7 Transformaciones

Subregiones y anclajes territoriales del Plan de las 7 Transformaciones



Gobierno
Bolivariano
de Venezuela

Vicepresidencia Sectorial
de **Planificación**

Ministerio del Poder Popular de
PLANIFICACIÓN

Colección Aula Virtual

Ministerio del Poder Popular de Planificación

Ministro

Ricardo Menéndez Prieto

Fundación Escuela Venezolana de Planificación

Consejo Directivo

Ricardo Molina Peñaloza

Marjorie Cadenas Rincones

Omar Hurtado Rayugsen

José Berroterán Núñez

Ana Semeco Mora

Presidente

Ricardo Molina Peñaloza

Directora Ejecutiva

Claudia Herrera Sirgo

Directora General de Docencia

Gladys Maggi Villarroel

Director General de Investigación

Nelson Rodríguez González

Coordinador

**Aula Virtual - Plan de Formación Masiva
en Planificación Popular**

Emiro Torres

Subregiones y anclajes territoriales del Plan de las 7 Transformaciones

1ª edición, septiembre de 2025

© Ricardo Menéndez - Tomás De La Barra - José Luis Berroterán
Néstor Martínez - Hernán Zamora

© **Fundación Escuela Venezolana de Planificación**

Coordinadora de Publicaciones

Carol Hernández Rangel

Portada y Edición Gráfica

Ángel Pérez M.

Transcripción y Corrección

Freddy Martínez

Fundación Escuela Venezolana de Planificación

Avenida Intercomunal Valle-Coche. Edificio Escuela Venezolana de Planificación.
Urbanización La Rinconada. Caracas Distrito Capital, 1090.

Teléfonos:

(0212) 682.68.26 / 682.12.19

Página web

<http://www.fevp.gob.ve>

ISBN:

Depósito legal:

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de la cubierta, puede reproducirse, almacenarse o transmitirse en forma alguna, ni tampoco por medio alguno, sea éste eléctrico, químico, mecánico, óptico de grabación o de fotocopia, sin la previa autorización de la Fundación Escuela Venezolana de Planificación.

Subregiones y anclajes territoriales del Plan de las 7 Transformaciones

Ricardo Menéndez

Tomás De La Barra

José Luis Berroterán

Néstor Martínez

Hernán Zamora



2025

Contenido

| | |
|--|----|
| Nota editorial | 6 |
| Introducción | 7 |
| Sistema de movilidad en la escala subregional dentro de la visión integral de la nación | 13 |
| Enfoque sistémico en el análisis de subregiones | 22 |
| Sistemas urbanos en el marco territorial subregional | 32 |
| Las subregiones como ejes funcionales para la articulación de las cadenas productivas | 43 |

Nota editorial

El presente documento recoge las transcripciones del curso «Subregiones y anclajes territoriales del Plan de las 7 Transformaciones», el cual se realizó el jueves 5 de junio de 2025. El video completo está disponible en el canal Aula Virtual de la Escuela Venezolana de Planificación en la plataforma YouTube:

<https://www.youtube.com/watch?v=j7vK7izG0wY&t=30s>

Este curso forma parte del Plan de Formación Masiva en Planificación Popular que ha instrumentado la Fundación Escuela Venezolana de Planificación (FEVP) para la profundización y divulgación del conocimiento en materia de planificación, el cual brinda participación directa a las comunidades, con transmisión en tiempo real por el canal de YouTube, así como a las Unidades Regionales de la FEVP, las Unidades Territoriales de Planificación Popular, las Corporaciones Regionales y demás entes de la administración pública a través de la plataforma Zoom.

Más de cinco millones de personas se han formado en los cursos que cada semana desarrollan la Vicepresidencia Sectorial y el Ministerio del Poder Popular de Planificación, a través de la FEVP. El moderador de esta actividad fue Camilo Rivero, Presidente del Instituto Venezolano de Planificación Aplicada.

Introducción

Ricardo Menéndez*

Buenos días a todas y a todos los compañeros que se encuentran conectados. Hoy en este curso tenemos una participación importante de formación que suma unas 38 mil personas inscritas. El profesor Néstor Martínez va a estar acompañándonos con los temas que vamos a ilustrarles en esta nueva jornada formativa. El profesor Martínez va a tratar el tema urbano regional. Seguidamente el profesor José Luis Berroterán va a abordar el enfoque sistémico en todo el campo de las subregiones. También con nosotros está el profesor Tomás De La Barra, quien abordará el enfoque integral, una materia muy importante que veamos de acuerdo al concepto de movilidad, enfoque donde la Ley Constitucional del Plan de la Patria, así como el propio Plan de la Patria plantea que son sistemas integrados de uso del suelo y transporte, porque la manera en que se refieren no solo habla de obras de ingeniería a secas, sino de una visión integral; por ejemplo, no se trata de las incorporaciones en las autopistas desde el hombrillo, no, se trata de la visión integral de cómo son los usos del suelo. Seguidamente, el profesor Hernán Zamora abordará el tema de los ejes de las subregiones desde el punto de vista de la articulación con las cadenas productivas.

Ahora, cuál es el objetivo, a ver si logramos la participación del profesor José Arismendi que adicionalmente lleva la parte geomorfológica, la parte de geología que es otro componente que queremos ilustrar. Imagínense que ustedes tienen capas de información y a partir de cada una de esas capas de información estamos adentrándonos en el conocimiento de unas variables. Parte de la idea que quisiéramos referir, con todo el cariño y respeto con los profesores, estamos viendo capas de información que tienen que ver con un conjunto de variables en la Ley Constitucional del Plan de la Patria, no solamente refieren aspectos desde el punto de vista programático, sino que se refieren a los valores, principios, formas de funcionamiento del sistema, porque pueden haber múltiples sistemas y aquí se definen unas maneras y unas lógicas de funcionamiento de un sistema, y esos principios, esos valores que tienen que ver con el funcio-

* Geógrafo. Doctor en Urbanismo. Docente. Vicepresidente Sectorial de Planificación y Ministro del Poder Popular de Planificación

namiento del sistema, están plasmados en la articulación desde el punto de vista del Plan de la Patria.

Nosotros tenemos una escala, primero que nada vemos al país como un cuerpo, como una integralidad. Cuando hablamos del país tomamos prestado un concepto que viene de la biología, de la ecología; de la biología se toma el concepto de taxonomía, incluso, se hace probablemente una redundancia, porque se le dice sistema taxonómico, pues si es taxonómico supone que es un sistema.

Decía el comandante Chávez que lo que abunda no necesariamente hace falta, entonces decía «ponlo ahí», incluso, él refería el término «células geohumanas». Uno podría pensar que geo y humano es también una redundancia, pero él decía «No, hay que reforzarlo porque son conceptos que están tratando de cambiar un paradigma desde el punto de vista cultural». Entonces, primero, al país lo vemos como una taxonomía y una taxonomía supone que es una organización que parte de la célula como primer espacio vivo, continúa con el tejido, con el órgano, va al organismo como un todo, es decir, tenemos que verlo como una visión hasta constituirnos como una nación. Cuando decimos nación, fíjense que no decimos país, decimos nación, porque en el concepto de nación acudimos a Iraida Vargas y a Mario Sanoja para ver la carga cultural de lo que identifica, no solamente los límites, desde el punto de vista de las fronteras, sino lo que caracteriza a una nación como tal.

Entonces reconocemos el país como una taxonomía. Son las escalas de agregación, otro concepto que empieza a ser importante. La agregación sistémica es un concepto desde la perspectiva de la configuración del Plan de la Patria. No es un mosaico desde una visión político-administrativa, es una taxonomía, corresponde a un sistema de agregación, el que se está planteando es un cuerpo vivo. Entonces, la nación es un cuerpo vivo y, como cuerpo vivo, está constituido por distintas escalas, desde el punto de vista del trabajo. Primer concepto y primer planteamiento que quisiera referir: somos un sistema taxonómico, las escalas son componentes de ese sistema taxonómico. Se trata pues de la primera idea.

Segunda idea: la democracia directa. Si es una democracia directa se fundamenta todo el principio y toda la construcción del país a partir del sujeto que es el ciudadano, que es la persona, el individuo y las formas de organización que tiene ese individuo en función de las escalas que se presentan, es decir, en la comunidad hay una forma de organización, en la comuna

hay una forma de organización, en la ciudad hay una forma de organización. Podríamos entrar en polémica, pero cuando esa forma de organización se asocia al espacio geográfico pasa a ser un territorio y ese territorio tiene una característica desde la forma en que allí ocurren cosas.

Entonces, segundo concepto, es una democracia directa, es directa la cualidad, la forma en que se reproduzca de la manera más natural posible en esa escala. Si yo agarro y mezclo y digo: voy a hacer una organización social representativa y funcional entre Chapellín y el Country Club; entonces, tomo esa unidad partiendo de que cada organización tiene una tipología urbana, tiene una forma de funcionamiento, tiene una identidad de clase y tiene unos intereses y esos intereses y la necesidad de satisfacer cada uno de esos intereses, esas necesidades, es un motor desde el punto de vista de la organización política y de la organización social. Chapellín y el Country Club no son una comunidad, cómo van a tener formas de organización entre ambos, tienen cualidades distintas, entonces, hacemos esta referencia porque el segundo punto que quisiéramos referir es la democracia directa, o sea, es un sistema taxonómico y es una democracia directa.

Entonces, uno podría decir: ¿tiene alguna lógica lo que estamos planteando? La gente se organiza en comunidad. Tiene lógica. Usted se monta en un autobús, se baja en la parada, están los olores de la panadería, están las cuestiones con el que habla, con el que echa broma, ¿esa es la comunidad?, ¿estamos de acuerdo? Pues no, existe la división político-territorial y esta manda y gobierna sobre todo lo que existe en el universo. Si usted quiere cruzar y está en el Barrio Los 70, en Caracas, y se le ocurre cruzar a Santa Rosalía, usted está violando un límite territorial y pasa a otra realidad, usted deja de ser del 70, porque el 70 está en El Valle, si usted pasa la división desde el punto de vista de la cuenca hidrográfica y pasa a la otra parroquia, listo, se le esfuma todo el conocimiento que usted tiene como comunidad y desaparece como comunidad.

Entonces tenemos un tema que es la revolución. En una revolución hay cosas que están cambiando. Necesitamos que la democracia funcione como una democracia directa. Que la forma de organización natural que tiene la gente sea el dinamismo de todo el Estado, pero tenemos un Estado configurado de una manera y ese Estado se reproduce luego en estructuras político-administrativas y se reproduce después en trámites y luego en cantidad de lógicas; incluso, si llegas a hablar con un funcionario a este lo que le preocupa no es la funcionabilidad de las personas, no le preocupa cómo articula o no

articula, su preocupación es dónde pagan o dónde no pagan los impuestos; es decir, se rompe la estructura desde el punto de vista del funcionamiento.

¿Qué quisiéramos ver en lo que estamos tratando de plantear? La subregión es un elemento clave. Vamos a decirlo así: es un eslabón estructural para la nueva arquitectura de Venezuela. Ahora estamos trabajando todos en la escala comunal, en la escala de la comunidad y la subregión está por ahí, existe, pero no la asumimos como una unidad política, como una unidad de trabajo. No tenemos planes vinculados al transporte, a la movilidad, a las dinámicas económicas y urbanas vinculadas a la escala de la región, no la tenemos. Eso es una realidad. Pero también se trata de una oportunidad. Ahorita estamos configurando las Agendas Concreta de Acción en cada uno de los niveles; entonces uno se pregunta, y voy con la tercera idea: primera idea la taxonomía, segunda idea la democracia directa. Entre estas dos ideas hay un cortocircuito que viene pasando y es la lógica administrativa, la lógica del Estado que tiene que fenecer, que tiene que desaparecer y lo que estamos teniendo.

Uno pregunta, ¿cuál es el país del futuro? ¿Cómo se dinamiza el país del futuro? ¿Cómo se articula ese país? ¿Hay que diversificar los motores económicos productivos o no? ¿Seguimos dependiendo de la renta petrolera? ¿queremos cambiar la forma de organización del espacio?, porque el que tenemos hoy es una forma de organización vinculado a la monoproducción y a la economía comercial expoliativa, o sea, la forma, la arquitectura, seguramente veremos alguna de esas variables con el profesor Néstor, por lo menos la reflexión de lo que tenemos hoy es consecuencia de eso. Diría Tomás de La Barra que un 40 % del transporte que circula en la Autopista Regional del Centro, entre La Guaira y Puerto Cabello, por lo menos un 38 % de la población del país se encuentra entre ese tramo.

¿Cuál es el futuro del país?, si hay que sembrar los trece motores de la agenda económica productiva ¿dónde se siembran? pues en el territorio. Entonces las subregiones existen de manera natural. Por ello decíamos, sin caer en un determinismo geográfico, pero hay provincias fisiográficas, hay unidades geográficas desde el punto de vista territorial. Hay tipos de paisajes. Hay una correlación con la forma, con la parte geohistórica. ¿Cómo fueron poblados los territorios? ¿Cómo se organizaron? Hay una dinámica desde el punto de vista urbano. Hay una lógica vinculada con el tema del transporte, es decir, que todo eso se articula y forma parte del espacio geográfico y ese espacio geográfico tiene una unidad, una escala que pasa

a ser hoy la comuna y el consejo comunal, que son fundamentales para la refundación del Estado venezolano.

Las subregiones son los ladrillos, las estructuras, las vigas para echar a andar una nueva arquitectura del Estado y del país. Es imposible que Calabozo como subregión no exista. Es imposible que la subregión de Acari-gua-Araure en Portuguesa y Cojedes vinculados a la producción de cereales, esas dos subregiones, sin esa arquitectura como componentes del nuevo Estado desaparecerían. Sin la Mesa de Guanipa es imposible una arquitectura desde el punto de vista del territorio, sin pensar, por ejemplo, en las distintas subregiones hortícolas de piso alto que hay en Los Andes. Pensar desde el páramo a Timotes, pensar en La Puerta, pensar desde Tovar, Bailadores, La Grita, El Cobre, yendo hacia San Cristóbal. Es imposible pensar una configuración sin Ureña, San Antonio, solamente por poner algunos ejemplos.

Sin el Sur del Lago, cómo es la arquitectura de ese de ese territorio, la depresión Quibor-Carora, dónde se comerían los tomates, la cebolla, el pimentón del país, sin lo que corresponde al área funcional de Bejuma-Nir-gua-Miranda, como otra subregión, desde el punto de vista del trabajo. El Turimiquire que tiene una característica de macizo y lo que corresponde a su configuración productiva, solamente por nombrar algunos. Barlovento tiene una característica natural que tiene que ver con su nombre, pues corresponde a una definición de subregión, porque es precisamente donde sopla el viento, o sea, la característica desde el punto de vista de su nombre, de su topónimo, de su configuración como planicie aluvial, es decir, lo que queremos referir es que las subregiones pasan a ser tensores para el desarrollo del país y esas subregiones requieren planes integrales de trabajo. Requieren una dinámica urbano-regional y un nodo específico desde el punto de vista de la funcionalidad del sistema de movimiento, evidentemente, dentro de un sistema nacional pero requiere una característica desde el punto de vista de la localización, lo mismo la visión sistémica.

¿Cómo logramos variables de localización y desarrollo en estas subregiones en función de la especialización económica que tienen? ¿Cómo logramos que se propicien, que se maximicen estos niveles de desarrollo? Si no tenemos esos tensores, no tendríamos la posibilidad de tener desarrollo regional y sin eso no tendríamos el desarrollo económico productivo. Lo decimos simplemente como parte de un escenario y de una tarea urgente por hacer.

Veo conectados a los compañeros de Ferrominera, a los compañeros de las empresas básicas de Guayana. Nada más que pensar en las distintas

características. Qué significa Los Pijiguaos por ejemplo, no solamente desde el punto de vista de la bauxita, sino en una reconfiguración regional de todo lo que es el eje del norte del estado Amazonas, saliendo hacia Caicara, Cabruta, pensar, por ejemplo, qué significa Ciudad Piar como parte de otra configuración desde el punto de vista regional; es decir, este tema no es simplemente un anecdotario, pasa a ser un tema estructural para el desarrollo del futuro del país.

Si queremos tener diversificación del aparato económico productivo tenemos que tener subregiones. Si queremos tener un nuevo dinamismo, que escale en lo regional, necesitamos atractores desde el punto de vista del desarrollo y se montan sobre las subregiones. Si queremos que los planes de las gobernaciones tengan una articulación perfecta de todo el sistema territorial, tenemos que tener las subregiones como parte de un epicentro para el desarrollo. Por tal razón este tema es muy importante, es estructural y se suelta la provocación en este momento, buscando, precisamente, en los talleres, en las visiones de desarrollo que vamos a tener en los próximos días, ponernos en sintonía con el trabajo en los desafíos que tiene. Esto no se hace a punta de consignas, de eslogan. Esto se hace con la integración de los distintos niveles de trabajo. Las comunas podrán ser más o menos productivas dependiendo del perfil de las subregiones que estaremos desarrollando. Podremos articular cadenas productivas en función de lo que estamos planteando. Tenemos una oportunidad de oro, si queremos descolonizar el territorio nacional tenemos que pararnos en la escala subregional, es decir, que lo que vamos a ver el día de hoy yo les sugiero pensar en las capas de información.

Va a hablar ahora el profesor Tomás de La Barra. Él va a conversar sobre las capas de información, de movilidad. ¿Es distinta o no la movilidad? Si yo tengo un edificio o si tengo una casa unifamiliar, ¿será distinta la movilidad? Si tengo un parque industrial o si tengo una zona comercial, ¿cómo es la movilidad, por ejemplo, de los que habitan en Caracas o de los que transitan por la autopista que va hacia Caricuao? ¿En qué horario se congestiona para un lado y en qué momento se congestiona para otro? Es decir, eso que ocurre en el sistema de transporte como si fuera sangre, como lo que hace el movimiento desde el punto de vista del sistema y evidentemente los usos del suelo, ¿cómo organizamos el trabajo? Aprovechemos al máximo a los especialistas que tenemos hoy aquí, son todos profesores universitarios en cada uno de los temas.

Sistema de movilidad en la escala subregional dentro de la visión integral de la nación

Tomás De La Barra*

Estamos todos trabajando el concepto subregional. Yo me voy a referir un poco a los distintos conceptos y a los distintos niveles que usualmente trabajamos. Como mencionó el ministro Ricardo Menéndez, hay un concepto de movilidad integral que no debe confundirse con transporte por ningún motivo. El transporte es un componente que influye sobre la movilidad, pero no es lo único; hay muchas otras cosas que lo constituyen, que son componentes de la movilidad. Hay situaciones que conectan la vivienda con el trabajo, con los servicios, que todas entre sí conforman un sistema, y es como podríamos llamar «un sistema de la movilidad», y este sistema tiene distintos componentes en que, por ejemplo, el transporte es tan importante como la vivienda.

Tenemos una situación en que puede haber una buena conexión de transporte, pero una mala distribución de viviendas y en ese caso podríamos decir que hay mala movilidad, aunque haya un buen transporte. Hay muchos casos en el mundo en que hay situaciones muy claras, un ejemplo muy conocido, es Brasilia. Brasilia es una ciudad bellísima en su parte céntrica, pero ahí hay un error de cálculo. Podríamos decir que el área que se planificó y se diseñó y que la ha hecho famosa, (Brasilia es un patrimonio de la humanidad, igual que la Universidad Central de Venezuela) el asunto es que la ciudad desbordó ese ámbito y tuvo que expandirse kilómetros por fuera. ¿Por qué? Porque el plan implicó rodear el patrimonio de la humanidad en treinta kilómetros, en un anillo de treinta kilómetros de ancho, que es el cinturón verde. Se llaman cinturones verdes porque es un concepto de la escuela del urbanismo inglés, efectivamente, las ciudades están rodeadas de cinturones verdes, pero en Brasilia no son verdes, son más bien cinturones marrones, porque la vegetación no es tan verde, pero el hecho concreto es que obliga a que, por lo menos, un par de millones de personas, todos los días, tengan que caminar, transportarse por ese ámbito

* Profesor del Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura de la UCV. Arquitecto egresado de la Universidad de Chile. PHD en Urbanismo en Cambridge. Especialista en transporte

de treinta kilómetros de distancia para poder llegar al trabajo, y eso que fue una ciudad planificada, aunque, en cierto sentido estuvo mal planificada; un detalle que también ha ocurrido en Caracas. Uno puede ver que muchas comunidades quedan muy alejadas de los lugares donde se tienen las actividades, por lo tanto, podemos decir que hay una mala movilidad, aunque hayan buenas autopistas, un buen sistema de trenes como en Los Valles del Tuy por ejemplo, muchísima gente de Los Valles del Tuy trabaja en Caracas o tienen sus actividades escolares o de salud en Caracas, y entonces tienen que transportarse. A lo mejor el tren es maravilloso, pero estamos imponiendo una distancia muy larga.

Hay una mala dosificación, podríamos decirlo, de donde están las viviendas y los lugares de trabajo, eso es algo que hemos venido analizando a nivel académico y también práctico, profesionalmente, digamos; como consultores hemos venido trabajando bastante el caso de Caracas y esta diferenciación entre los distintos espacios que hacen que la movilidad sea bastante mala a pesar de que es una ciudad relativamente pequeña. No es una ciudad grande en términos de América Latina. Caracas es una de las capitales más pequeñas, no es una gran ciudad, pero estas distancias que se han impuesto han hecho que esta movilidad sea deficiente.

A mí me dicen experto en transporte, en realidad no es en transporte, porque transporte es un componente de lo que trabajamos, está el transporte, la vivienda, los servicios, el espacio construido. Podríamos decir que los principales elementos son, por un lado, las actividades que pueden ser: trabajo, residencial y de servicios, en fin, todas las actividades económicas y residenciales. Luego está el transporte que es un componente de la movilidad y luego está el otro componente, muy importante, que es el espacio construido. El suelo y las edificaciones constituyen otro componente.

Ahora, esto conforma un sistema económico y son estos componentes, diría yo, principales actividades transporte y suelo. Lo interesante es que si uno analiza las cifras del transporte diariamente en Caracas, por ejemplo, que mueve un montón de gente aquí estamos hablando de millones de personas diariamente y el costo económico que tiene esto es muy importante, ya que si lo comparamos con la magnitud de las otras actividades no se queda muy atrás. El transporte constituye un componente económico muy importante y también lo es la parte de edificaciones. Si sumamos todos los habitantes de toda la región metropolitana de Caracas, los que pagan por su

vivienda y lo que pagan los comercios por sus locales, lo que pagan las fábricas por sus locales, es una cantidad de dinero que uno se queda asombrado. Felizmente contamos con una metodología que nos permite estimar, en ese sentido, uno de los ejemplos o casos que me ha tocado trabajar ha sido en Brasil, la parte de Sao Paulo que es una ciudad que tiene casi la población de Venezuela, tiene veintidós millones de habitantes más o menos, una ciudad que pelea por ser una de las más grandes del mundo. Shanghái tiene como veinticinco millones de habitantes, pero por ahí andan otras, son las grandes metrópolis del mundo. Así pues, tocaba hacer por ley, un plan integral, lo llaman ellos «de transporte urbano». Lo llaman integral porque, justamente, se refiere a que no solo es transporte, sino que son otras cosas. Me pidieron que colaborara con ellos y me llamó la atención que todo el plan que estaban planteando no tenía un solo proyecto de transporte, ni una autopista, ni una línea de metro, nada, todo estaba basado en renovación urbana y pudimos cuantificar (luego lo voy a explicar cómo fue la metodología que usamos) cuánto era cada componente; claro, una ciudad como Sao Paulo, uno saca la cuenta de cuánto es el costo económico del transporte y uno se queda loco, al mes millones y millones de dólares, lo cual significa, en la parte inmobiliaria, unas cifras espectaculares.

Pudimos demostrar que con renovación urbana, cambiando los usos del suelo, densificando a lo largo de los corredores de transporte, podíamos lograr mayores beneficios en movilidad que construyendo una línea de metro adicional, la diferencia está en el costo, también, porque cuando uno construye una línea de metro, el dinero que cuesta, este queda literalmente enterrado en el suelo, nadie lo puede recuperar, no se vende una línea de metro, si el Metro de Caracas pone un letrero que dice: «vendo una línea tal», nadie la va a comprar, eso no se transa en el mercado, en cambio las viviendas sí y la gente está dispuesta a pagar, algunos más, otros menos, lo que puedan pagar por lo que vale una vivienda y entonces es una inversión en el fondo recuperable, mientras que lo que quedó enterrado en el túnel se quedó ahí. En Caracas hay unos cuantos túneles donde ni siquiera pasa el Metro. Hay unos cuantos túneles que están hechos que no funcionan, pero ese es otro problema.

Veamos entonces el tema de los niveles, por un lado estamos integrando funcionalmente el análisis, sin embargo, hay también una dimensión geográfica espacial que hay que considerar y ahí podríamos decir que está el nivel comunal más pequeño, digamos, el nivel municipal, si no vamos al

más grande y el nivel siguiente que sería de las microrregiones o subregiones, como estamos llamando subregiones para luego pasar a regiones, que serían conjuntos de subregiones que interactúan bastante entre ellas y, por lo tanto, los podemos analizar en su conjunto y llegar al final, al nivel nacional, que sería ya el conjunto máximo de estos niveles.

Entonces, por un lado tenemos la parte geográfica espacial y por otra parte la parte sectorial: trabajo, empleo, los sectores económicos, la industria, el comercio, los servicios, la educación, la salud, etcétera; las distintas actividades económicas y la actividad residencial con su variedad también. Todo eso constituye un componente que se integra con el transporte para constituir entre ellos la movilidad, pero también está el suelo y las edificaciones que también son un componente de la movilidad, por lo tanto, ahí tengo un nivel de integración, por otro lado está el espacial o geográfico donde se determinaría si es comunal o subregional o si es la región completa, si es nivel nacional, estos dos componentes se tienen que estar integrando. Por ejemplo, en Caracas uno dice: «voy a hacer un plan para La Guaira», pero a La Guaira no la podemos analizar sola porque esta tiene una interacción muy fuerte con el Distrito Capital, entonces no la podemos aislar completamente, ahí es que empezamos a combinar los distintos niveles geográficos-espaciales, entonces son como dos cosas, el sectorial y el espacial que se tratan de integrar y ahí es donde uno tiene que decidir cuál es el nivel de análisis que de verdad se va a realizar ahora.

En cuanto a las metodología integral que usamos (siempre se trata de una metodología integral) tanto espacial como sectorial, como dijimos, entonces un componente muy importante son las bases de datos, porque sin información nuestro análisis va a quedar siempre un poco cojo, va a tener debilidades, no vamos a ver bien; una buena base de datos siempre se agradece. Luego hemos desarrollado mucho lo que es modelación, simplemente lo que hacemos es que esa base de datos las transformamos en números, en mapas espaciales. La parte de transporte y vialidad la transformamos en mapas y datos, en números, como quien mete cosas en una licuadora, lo metemos en un sistema de modelos que combinan estas cosas y estudiamos las relaciones que hay entre unas y otras. Esto nos permite calcular lo que produce beneficios, a quién beneficia, dónde beneficia más, dónde menos, etcétera, una serie de conclusiones que te permiten orientar la acción, qué es lo que conviene hacer, cuáles son las prioridades, todos esos componentes que son bastante importantes y luego están los niveles geográficos.

Por un lado podemos decir: «voy a modelar nada más Caracas, no voy a modelar toda la región metropolitana, vamos a modelar varias regiones», en fin, hasta que llegamos al nivel nacional, que lo hemos trabajado muchas veces y hay veces que también hemos logrado pasar de un país a otro incluyendo varios países, por ejemplo, hay partes de los andes en Venezuela que están superintegrados con Colombia y cuesta hacer el análisis ignorando de que, de allí para allá, hay como una ventana y no sabemos qué es lo que pasa cuando en realidad la interacción es importante, entonces hay que decidir en qué niveles trabajar.

Y ocurre lo que estábamos discutiendo hace poco con el ministro Menéndez, y es que hace unos años, en los años 2018, 2019 y 2020 hicimos una modelación importante en toda la región metropolitana de Caracas, eso constituye diecisiete municipios, incluidos todos, desde los Valles del Tuy, Guarenas, Guatire, Caracas por supuesto, La Guaira, no está incluida Barlovento, de otra manera la región estaría constituida por veintiún municipios. A Barlovento la dejamos afuera porque pensamos que está un poco aparte, aunque se podría incorporar también, porque Barlovento la verdad depende más bien de este lado que de Oriente, de tal manera se podría integrar, incluso, muchas personas nos hicieron el comentario de que por qué fue que no la incluimos, pero lo podríamos haber hecho y una de las cosas que pudimos hacer, un análisis interesante que hicimos, es que la Misión Vivienda existía por supuesto, ya tenía varios años funcionando y tenía algunos logros importantes, casi que después del 2019 prácticamente en la región metropolitana de Caracas no se hizo mucho, se hizo todo antes de eso y entonces hicimos una modelación; es decir, modelamos la región metropolitana de Caracas, suponiendo que no se hizo la Misión Vivienda y luego hicimos un escenario en que decimos ahora sí hacemos la Misión Vivienda, que de hecho se hizo y entonces podemos comparar los dos y decimos los beneficios que generó esta misión en la región metropolitana y una de las conclusiones que llegamos es que, uno de los mayores beneficios que generó fue la movilidad, o sea, una mejora en la movilidad, no siempre exitosa, también cuando pintábamos el mapa de los beneficios de movilidad la mayoría eran verdes, digamos, pero había unos puntos rojos también. Hay ciertas cosas que no quedaron bien, porque las intenciones fueron demasiado buenas, por ejemplo, en La Guaira se construyeron demasiadas viviendas y eso generó que la gente en vez de acercarse a sus lugares de trabajo, a sus lugares de escuela, de salud, de comercio, etcétera, fueron alejados, entonces para ellos la

movilidad disminuyó, entonces cuando luego dijimos: «¿Cuál sería el plan a futuro?» Pero ya nos fuimos a futuro con la Misión Vivienda funcionando, nos fuimos y dijimos vamos a continuar con la Misión Vivienda, el detalle que tiene esto, algo que lo podríamos explicar en otra ocasión, es que los terrenos que se utilizaron para esta misión, hasta el año 2020, existían, pero ya se acabaron; entonces lo que hay que hacer ahora es una renovación urbana.

Claro, la gente le tiene miedo a la renovación urbana porque implica que tienes que sacar un montón de viviendas con gente dentro y tienes que despejar para luego construir de otra manera, es más eficiente. En China lo hacen todos los días, pero aquí es más complicado, yo sé que los chinos no protestan y aquí sí, esa es la importante diferencia, pero el hecho concreto es que supusimos que vamos a tomar como criterio que el nivel de riesgo lo llevamos a cero. Ustedes saben que hay un mapa de riesgo en toda la región metropolitana de Caracas y un mapa que dice: «aquí hay riesgo sísmico, aquí hay riesgo de inundaciones, de deslave, y, también, lleno de vivienda».

La mejor demostración fue que en el año 2010 hubo un gran deslave en Caracas, no me refiero al deslave de Vargas sino al de Caracas y como consecuencia quedaron como 120 mil familias sin vivienda; de hecho, algunas fueron alojadas en el edificio que está aquí al lado de la Escuela de Planificación, fue una crisis total y ahí fue cuando el presidente Chávez se dio cuenta de la Misión Vivienda y entonces una de las cosas que hicimos fue que modelamos.

¿Qué pasa si tomamos todas esas zonas de alto riesgo, las liquidamos, transformamos y construimos por renovación urbana? Un ejemplo puede ser Antimano, la cual es una zona de muy baja densidad de viviendas. Su mayoría espontánea es plana y tiene dos estaciones de metro, está perfecta, entonces, pudimos sacar un montón de población de los sectores, de los copos de los cerros, que son los que tienen más riesgo y los ponemos ahí, aumentando la densidad. La ganancia en movilidad es extraordinaria, entonces, pudimos cuantificar eso y al final convencernos de que si hacemos vivienda por renovación urbana en Caracas vamos a generar mucho más beneficio de movilidad que si hacemos o terminamos la línea de metro que está a media hacer. ¿Qué pasa si terminamos la línea del Metro? Bueno sí, mejora un poco la movilidad, obviamente, pero no tiene el impacto que tiene el hacer renovación urbana. Muchas veces la movilidad depende de dónde están las viviendas y dónde están las actividades. Hay algunos ejemplos que a mucha

gente no le gusta citar, Ciudad Caribia, eso es malísimo desde el punto de vista de la movilidad. A alguien se le ocurrió ponerlo y no está mal puesto, hay conjuntos habitacionales importantes.

En Guarenas hicimos unas encuestas. Unas 20 mil encuestas en toda la región metropolitana, encuestas sobre movilidad en hogares. En Guarenas hay sectores residenciales donde la gran mayoría no trabaja en Guarenas, sino en Caracas y esto le pasa también un poco a La Guaira. Hay gente que vive allí pero no trabaja porque no hay mucho empleo allí, trabajan en Caracas; entonces cuando tú separas es donde se genera la pérdida de movilidad. Cuando acercas hay ganancias en movilidad, por cierto, para los estudiosos esto tiene antecedentes históricos importantes. En Madrid todavía se puede ver algo que se llama «la ciudad ineal». La inventó un señor llamado Arturo Soria hace muchos años, en el siglo XIX, e inventó que había que hacer una ciudad lineal en torno a un corredor de transporte que en esa época era el tranvía. Todavía en Madrid está la ciudad lineal de Arturo Soria. Y sí, fue un ejemplo que se repitió, pero se empezó a perder la idea hasta que llegaron en Brasil se transformó en un movimiento urbanístico importante, y la primera experiencia importante sobre esto fue Curitiba que tiene un plan urbano basado en la movilidad y en la cercanía de las actividades en torno a la movilidad y era precisamente la idea de Arturo Soria de hacer donde había corredores importantes de transporte. Reforzar esos corredores y densificar y esa idea tuvo muchísimo éxito y hoy día es un ejemplo mundial.

Un amigo brasileño me dijo que si la movilidad fuera una religión, Curitiba sería un lugar de peregrinaje. Todo el mundo iría, de hecho van. Todos los investigadores van a Curitiba a estudiar. ¿Cómo se logró todo eso? En concreto, el alcalde de Curitiba era amigo del presidente de la República que promovió una Constitución, (creo que del año 81, no estoy muy seguro) que incluyó toda la parte urbanística y el tema de la movilidad y los corredores y toda una ideología casi de cómo hacer urbanismo congruente entre movilidad y actividades. Todos esos conceptos están en la Constitución de Brasil hasta el día de hoy donde también unos años después se hizo una Ley que refleja exactamente lo mismo que dice la Constitución.

Así pues, la mayoría de las ciudades de Brasil están siendo planificadas con ese criterio de la unificación y por eso es que el ejemplo que le cité de Sao Paulo, que fue hace unos años, no incluía proyecto de movilidad, proyectos de vialidad y transporte, ya los tenían, lo que hicieron fue renovación

urbana como herramienta para lograr esa conjunción y entonces eso es lo que han hecho. La Ley se llama Estatuto de las ciudades. Yo creo que es la legislación más avanzada del mundo. A los brasileños les encanta decir «somos los mejores del mundo», y sí lo son; por ejemplo, el proyecto de Bogotá que se llama TransMilenio, fue también considerado uno de los mejores ejemplos de cómo realizar un sistema de troncales de autobuses, sus consultores fueron brasileños. A mí me tocó hacer la parte de modelación urbana, pero los que estaban diseñando tenían la experiencia. Eran todos consultores brasileños, o sea, fue como prolongar la experiencia brasileña allá.

Hoy en día América Latina cuenta con muchísimas ciudades que tienen estas troncales de autobuses y funcionan muy bien; paradójicamente Caracas fue pionera en esto mucho antes que Curitiba, porque el Metro de Caracas tenía un problema técnico específico, se tenía que construir la Línea 2 y se tenía que hacer la que va por La Paz. Esa Línea 2 la lograba construir desde la periferia hacia el centro, pero el pedazo céntrico era muy complicado, entonces se decidió construir la parte más fácil hasta La Paz, en La Paz se montó un depósito de autobuses para traer a la gente desde el centro en autobús. Allí nació la idea del Metrobús, y entonces resulta que fue tan exitosa que cuando se construyó finalmente la Línea 2 entonces se decidió extender el Metrobús a otras zonas hasta donde fuese necesario. La idea fue muy exitosa, pero no llegó al extremo de generar renovación urbana, como es lo que estamos planteando en el caso de Curitiba.

Y esta experiencia se ha regado por todo el mundo. A mí me tocó la oportunidad de ir a la India a una conferencia y la gente ahí, que estaban planificando corredores de autobuses, conocían el TransMilenio de Bogotá aunque nunca habían estado, pero tenían referencias nada más y todo se regía por el ejemplo de Bogotá, que en el fondo venía de Brasil y ahora los chinos no tienen tantos corredores de autobuses pero están construyendo muchas líneas de metro. Me tocó estar en Wuhan y ahí estaban construyendo líneas de metro, como todo lo que hacen los chinos están haciendo una línea de metro por año en la mayoría de las ciudades grandes, que son como cincuenta. Una línea de metro de treinta kilómetros la hacen en un año, y mientras hacen esa línea todo lo que hay a cinco kilómetros para allá y cinco kilómetros para acá, lo que va por el piso, se demuele completo y estamos hablando de treinta kilómetros por diez kilómetros que es una superficie bastante grande, una intervención importante. Pero si uno hace la pregunta obvia, te dan la respuesta obvia. Te dicen: «claro, si vamos a hacer

una línea de metro debemos potenciarla, no podemos dejar viviendas de baja densidad a ambos lados, tenemos que intervenir para potenciar todavía más la inversión en metro». Dicho y hecho, un montón de alta densidad a lo largo de los corredores del metro. El caso de Wuhan, no estaban haciendo una línea de metro al año, están haciendo dos, tienen dos líneas de treinta kilómetros en un año.

Otras ciudades de América Latina están en esto. Hay muy buenos ejemplos, en Ciudad de México el sistema de autobuses también se llama Metrobús. En Bogotá está el TransMilenio. La ciudad de Quito en cuestión de pocos años ha transformado toda la ciudad con grandes troncales de autobuses. La tecnología de autobuses está realmente progresando. El metro lo ven como la última etapa, por ejemplo, Bogotá va a tener un metro prontamente. El metro chino, por cierto, hecho en China ya no es francés como el resto de los metros de América Latina. Así pues, otras ciudades están en ese plan. La mayoría de las ciudades de Colombia están teniendo buenas troncales de autobuses, la pregunta es: ¿por qué la de aquí no funciona, la única pequeña que tenemos no funciona? Esa troncal no tiene ni catorce kilómetros y es muy necesaria, pero lo que pasa es que está el tema, no es solo construir la vialidad y poner los autobuses, sino que además hay un problema de gestión que es muy importante, y eso es lo que ha fallado aquí.

Entonces, como les digo, este es el esquema y por este lado vamos al nivel que no ocupa en este ciclo de charlas, el nivel microrregional, por supuesto que el transporte a nivel de una microrregión, que se llama microrregión porque es un espacio que tiene muchas interlocaciones entre ellos, por lo tanto, el sistema de movilidad es importante. ¿Dónde se ubican las viviendas? ¿Dónde se ubican las actividades y cómo se organizan los sistemas de transporte? Es todo una cosa muy importante. También el plan de Caracas hay que mencionarlo. Lo que proponíamos era más bien movilidad basado en troncales de autobuses que tiene un rendimiento por capital invertido muchísimo mayor que el metro. El metro es muy costoso, todos sabemos el esfuerzo que ha tenido que hacer el país para mantener ese metro funcionando, es un costo muy alto y en cambio los autobuses son mucho más fáciles de gestionar.

Enfoque sistémico en el análisis de subregiones

José Luis Berroterán Núñez*

Yo traigo un tema que está enmarcado en una visión sociopolítica, dentro de un contexto ambiental. La Revolución Bolivariana se caracteriza por tender al ecosocialismo, existe un Ministerio de Ecosocialismo, asimismo, en el Plan de la Patria está el Quinto Objetivo que además está inserto dentro de la concepción de un análisis balanceado para no favorecer a la visión antropocéntrica, es decir, la visión donde el ser humano están por encima de cualquier desarrollo. Si vamos a hacer un desarrollo específico deberíamos pensar en la huella ecológica, porque las grandes corporaciones mundiales tienden a favorecer planteamientos económicos que están por encima del balance que se debe tener en los flujos energéticos, en los ciclos de materiales, en la conservación del planeta para generar perpetuidad en la vida. Así que discutir cualquier desarrollo sin el eje ecológico es algo que atenta contra el desarrollo armónico de la civilización.

En tanto que hablamos del antropoceno, que es prácticamente una era geológica generada por el hombre, pero que ha sido generada realmente por el capitalismo. Ese antropoceno se caracteriza porque ha producido más biomasa generada por la humanidad, que la propia biomasa natural que tenemos, hay más biomasa de hormigón de acero que biomasa de planta de animales, de humanos; entonces, es una cultura donde el producto de esta civilización está muy por encima del producto que está dando la naturaleza. Esto nos hace plantear de una vez que no hay sustentabilidad, no hay sostenibilidad, entonces, nuestro desarrollo debe ser armónico, debe ser planificado para que se mantenga la armonía y que realmente podamos garantizar el funcionamiento normal del planeta, porque nada hacemos con grandes desarrollos que atenten contra nosotros mismos.

Esta es una lucha política que ha tenido como eje central la ecología y han surgido una serie de tendencias. Actualmente se habla mucho de la ecosofía que es la visión ecológica sociológica donde se habla de tres visio-

* Profesor universitario. Investigador. Ingeniero agrónomo. Doctor en ciencias agrícolas. Ha sido ministro de Agricultura y Tierra y presidente del Observatorio Nacional de Ciencia y Tecnología, galardonado con el premio Mercosur de Ciencia y Tecnología

nes ecológicas, no solamente de ecología ambiental, sino que se tiene que hablar de la ecología social y de la ecología mental, es decir, cada uno de nosotros tiene que tener una posición en la vida para conservar, para entender, para comportarse éticamente y conservar el ambiente, es decir, lo intrínseco, toca todo lo que está vinculado al elemento psíquico, a nuestro comportamiento intrínseco y cada día la ecología política tiene más relevancia. En Europa ha sido utilizada con fines políticos, por eso vemos un partido verde en todos lados y ese partido atiende a esa ecología política.

En algunos casos tienen tendencia para favorecer el antropocentrismo o al uso desmedido de los capitales para desarrollos, no considerando la conservación del ambiente, otras veces es una corriente de izquierda que trata de llamar la atención sobre los desarrollos considerando siempre esa armonía ambiental y, esta última, la tendencia de la ecología profunda, es decir, donde se considera el elemento ecológico vital para cualquier desarrollo.

Todo esto lo digo porque no vamos a hacer nada con hablar de las subregiones de desarrollo sin considerar el contexto teórico conceptual ideológico donde se están dando los acontecimientos en este momento y cuáles son las tendencias, entonces partimos de que estamos en una revolución que tiende al ecosocialismo, como revolución que debe ser respetuosa a las condiciones ambientales, a las condiciones ecosociales y por supuesto donde haya una verdadera integración.

Como planteamiento generado desde el Ministerio de Planificación sobre las subregiones, considerando que hay muchos que han trabajado arduamente este tema, entonces estas subregiones tienen toda una delimitación, un trabajo muy bien llevado desde el punto de vista funcional, indudablemente eso sufre modificaciones porque el hecho de que sea funcional permite hacer transformaciones permanentemente. Así que cuando digo que es funcional responde a esas circunstancias que condicionan los flujos económicos, que condicionan los comportamientos de las diferentes zonas, así que esto es una referencia. Yo imagino que deben haber nuevos mapas de subregiones o que deben darse algunos ajustes, pero esto, en grandes rasgos, son las subregiones que tenemos a nivel nacional a las que se refería el ministro Menéndez y a las que nosotros vamos a tratar de hacer referencia, pero realmente cómo se componen, cómo responden a esa expresión espacial. Uno haría algunas preguntas, primero, ¿se está aplicando el enfoque de sistema en el análisis de subregiones?, ¿cuál es ese enfoque de sistema?

A veces uno da por descontado que se manejan términos con profundidad que lo mencionamos al día, porque, quién no pronuncia la palabra sistema. En algún momento la decimos, es muy común, ¿cómo se articulan los ecosistemas y las subregiones de desarrollo? De nuevo deberíamos definir qué son los ecosistemas.

Las subregiones se aproximan a algunas escalas de paisajes ecológicos. Deberíamos definir también qué son los paisajes ecológicos, es conveniente usar en algunas condiciones un nivel de abstracción entre la subregión y la localidad. Esto es un reto que tenemos. Yo creo que ha sido muy funcional el planteamiento de las regiones, las subregiones y las localidades, pero ahora con el planteamiento que se tiene de los planes estatales de gobierno incorporados en la visión de las 7T, quizás es procedente visualizar una escala intermedia entre esa localidad que permite desarrollar lo urbano, que permite desarrollar aspectos productivos y las subregiones que se están considerando.

¿Hay necesidad de profundizar en la ecología social? Indudablemente ya lo hemos tocado y hay una necesidad, porque si no, no vamos a poder tener las articulaciones entre la visión ecosistémica y las unidades de planificación, bien sean subregiones, regiones, localidades. A modo de síntesis, visualizamos que hay una manera de estudiar donde vemos la estructura y, como señalaba el profesor de La Barra, ahí está un metro, están unas vías de comunicación y hay una estructura, pero también podríamos tener las zonas orogénicas del país versus las no orogénicas, que es una visión estructural, pero todo tiene una evolución y tiene un componente funcional, que no es el que le da peso al paradigma estructural, pues, cuando vamos al paradigma funcional hay un entorno, hay una estructura, pero el funcionamiento es el que tiene peso, eso ha tenido mucho que ver en el planteamiento de las subregiones y cuando hacemos el planteamiento de esa integración, donde no hay una prioridad en un entorno donde se integra esa expresión de los componentes estructurales en la historia con la función de donde tenemos el paradigma de sistema.

En esta exposición yo quiero dejar las grandes ideas de cómo tener el enfoque de las articulaciones, de lo que está vinculado a lo funcional con lo que es posible describir con las características de los sistemas y cómo podemos articular elementos naturales con elementos de nuestra cultura, de nuestra intervención, de nuestras políticas; entonces el sistema es un todo, más que la suma de las partes. Hay una integración donde las relaciones y

las interconexiones son las que tienen el peso más grande, así podríamos contraponer eso al reduccionismo, donde en el reduccionismo tratamos de independizar todo en la naturaleza, en la actividad humana, en las intervenciones de la civilización. Hay siempre una gran dependencia, sin embargo, el reduccionismo tradicionalmente hizo una abstracción donde se considera que los elementos son independientes y eso fue lo que hizo que evolucionara la física, la química, todas las ciencias duras.

El otro planteamiento es el mecanicismo donde se simplifican los aspectos, los elementos y se establecen relaciones. Uno hace una correlación simple, múltiple. Muchos de nuestros modelos están vinculados en el reduccionismo y en el mecanicismo, eso lo debemos anteponer ante la visión sistémica donde tenemos unos factores condicionantes que generan unos procesos y que se evidencian en una estructura, es decir, yo introduzco fuerzas, genero un trabajo y tengo una estructura, tengo un organismo específico. Esto lo podríamos sustentar con la importancia que tienen los sistemas. Lo muy complejo lo simplificamos, podemos conocer la debilidad y la fortaleza y esto nos permite hacer un uso muy rápido con todas las tecnologías que hay para tener resultados en una forma inmediata. Entonces el enfoque de sistema es el todo en la que es mucho mayor que la suma de las partes y que todos están dinámicamente interconectados.

Así podemos tener varios tipos de sistemas donde los más estudiamos son los ecosistemas terrestres, los ecosistemas acuáticos, que en el caso nuestro, trabajamos más los ecosistemas terrestres, sin quitarle importancia a los acuáticos y que están compuestos por una serie de aspectos en un esquema muy sencillo, donde tenemos los componentes de ese sistema ecológico terrestre y acuático que es la influencia del clima que tiene unos componentes como el agua, la atmósfera interactuando con una geología, unos suelos que tienen unas características específicas, un relieve que genera una serie de fuerzas de trabajo, de estabilidad, un factor biótico compuesto por vegetación, por fauna y por supuesto por los humanos y un componente determinante que es esa actividad de la civilización, las ciudades, las carreteras, los grandes desarrollos agrícolas, cualquier actividad del hombre que son condicionantes en esos componentes de los ecosistemas.

Yo vengo de la corriente donde empezamos a estudiar todos esos sistemas visualizando el agua, los flujos energéticos, los ciclos de materiales, considerando los suelos. Mi primer postgrado fue en suelos, y veía el suelo

y hacía taxonomía de suelos, luego incorporamos la vegetación, después hicimos ecología, fuimos avanzando y en los últimos años incorporamos la visión social a los estudios ecológicos, es la realidad, es lo que hace que estemos no muy asociados en cuanto a lo que es la visión sociológica, en cuanto a lo que es la visión de desarrollo integral y los comportamientos naturales, por eso es que el ambiente es hasta ahora algo más declarativo, algo más conceptual, no es una realidad y es por eso que tenemos que montarnos con la ecología social y con la ecología mental, es decir, que nosotros como seres pensantes, tengamos una cuota de responsabilidad importante, que tengamos recriminación cuando realmente hagamos un ilícito desde el punto de vista socioecológico, ya ni siquiera ambiental, cuando estemos afectando a la sociedad, pero también que conozcamos cómo esa sociedad está afectando el ambiente. ¿Por qué en el desarrollo todavía no llegamos a ser socialistas? ¿Cómo se desarrollan las corporaciones de petróleo en el mundo? ¿Son muy determinantes las corporaciones? Yo estuve en PDVSA, y tuve una serie de cuestionamientos, porque ahí el ambiente es considerado más un costo de desarrollo, igual que en todas las corporaciones el ambiente es un costo de desarrollo, el ambiente es visto a través de servicios cuando no es un servicio, es mucho más que un servicio, es parte de nosotros, es algo vital, es algo que forma parte, es un constituyente, entonces realmente ahí pasa a ser algo determinante en nuestro desarrollo.

¿Por qué aquí no se cumple con toda la rigurosidad la política de desechos industriales? ¿Por qué fue contaminado el [río] Guaire? ¿Y cuáles fueron nuestras políticas para que el Guaire no se contaminara? Nosotros en este momento decimos que eso es una mala herencia del capitalismo, del desarrollo industrial no programado para evitar la contaminación de las aguas, de los suelos. Cuando tenemos un rancho sobre otro, cuando tenemos una vivienda ensuciando la otra o contaminándola, eso es un desarrollo no programado, pero es que debemos ir hacia allá, tenemos que ir hacia un desarrollo que nos dé calidad de vida, entonces, lo que estamos tratando no es una mera visión de un sueño, sino que es algo que involucra nuestra calidad de vida, es algo que nos compete directamente y en una forma determinante. Es por eso que esa visión no es de pajaritos, no es «comeflor», es mucho más que eso, es mucho más que esos flujos de animales, que la diversidad, ya es una lucha por la perpetuidad de esta civilización sin ser realmente degradada por el gran capitalismo, por ese capital que con 1% de la población impacta prácticamente a todo el mundo.

En Venezuela no estamos altamente degradados, no estamos altamente intervenidos y tenemos una revolución sentada en los principios bolivarianos y que tiende al socialismo, tenemos que profundizar ese primer eje productivo con visión productiva, con visión sustentable, pero también la número seis, la Sexta T, que es la visión ecológica sustentada en una tecnología que no degrade y por ahí viene transversalmente todo lo que toca la política, lo social, los servicios de las ciudades, la seguridad; todo está basado en un elemento básico central.

Nosotros decimos «lo primero es lo humano, el hombre y la mujer», eso es algo que debemos verlo más integralmente, lo primero, somos nosotros, pero respetando un entorno. No podemos seguir siendo individualistas, que no nos importe el que tenga al lado, no es así, porque no somos nosotros únicamente, sino todo el entorno, porque si somos ecosocialistas, si somos sustentables, como generación de hoy debemos garantizar la generación del mañana, las generaciones futuras, entonces debemos hacer todo lo posible por esa sustentación, esa teoría general del sistema donde se ancla esa visión sistémica que tiene un anclaje científico.

Hace poco tuvimos un curso donde cada quien planteó su metodología desde el punto de vista del sistema, curso bien interesante, hay pues una metodología que cumple con la característica de una teoría, una hipótesis, unos objetivos, recopilación de información, planteamiento de modelos; al final, todos los elementos que se deben de considerar en cualquiera de las aplicaciones o avances de estos estudios. Fíjense, esto fue un planteamiento metodológico que tiene que ver con los niveles categóricos de los sistemas ecológicos, producto de una serie de estudios que hice entre los años 2000 - 2010, planteamientos de una clasificación ecológica basada en esos componentes básicos del ecosistema, donde lo social tiene una gran debilidad y esa es la crítica que nosotros hacemos.

Ahora, si en este momento me tocara plantear una nueva metodología para clasificar sistemas, indudablemente que tuviese mucha más connotación el aspecto social, entonces vemos que a pequeña escala están las grandes expresiones que son las geológicas, las de relieve que controlan y hacia las pequeñas escalas están las actividades humanas.

Hay una percepción que siempre se muestra y es que a esas grandes escalas de provincia, de subregiones, hay expresiones de 500 mil escalas más pequeñas, mientras que cuando hablamos de desarrollos específicos esta-

mos a nivel de escala de unos 5 mil, es decir, nosotros debemos de tener aquí un nivel jerárquico donde vayamos desde los elementos que son deductivos, a lo general, hacia lo más específico y esa es la visión con la cual se trabajaron regiones, subregiones y localidades. Así pues se notan los criterios diferenciados de esas clasificaciones y vemos que tienen suelo, vegetación, relieves, geomorfología, clima. ¿Pero cuál es el gran problema que se presenta cuando hablamos de clasificaciones? El ministro Menéndez lo señaló al inicio: las taxonomías. Pero uno de los grandes problemas que tenemos es que el clima lo tratamos a manera general, el relieve lo tratamos específico, la vegetación en modo general, las zonas ecológicas, los suelos los tratamos de manera intermedias y si no hay una armonía entre el comportamiento de los componentes del ecosistema entonces no se pueden integrar verdaderamente, porque lo que hacemos son ejercicios y ahí es donde hay que trabajar más, en cuáles son esas correlaciones, pero lo grave es que no hay integración para el enfoque sistémico, para el enfoque ecosistémico de los componentes del ecosistema.

Esta es una de las pocas clasificaciones a nivel mundial donde logramos que haya una verdadera sincronización entre los niveles de abstracción, que el clima tenga una expresión acorde a cómo trabajamos en relieve, a cómo trabajamos el uso de la tierra, ahí hay una integración verdadera, pero cuando incluimos el elemento relacionado a lo social entonces vemos que se ha trabajado muy poco en taxonomía y en clasificación, no hay niveles de abstracción, entonces hay que empezar a trabajar eso o continuar trabajándolo para poder integrar.

Esta es la provincia fisiográfica, que sería la cordillera de la costa. Allí están las diferentes subregiones naturales que se han trabajado desde hace algunos años. Cuando se iniciaron los estudios geográficos se empezó a hablar de subregiones naturales. Cuando hablamos de un nivel de abstracción más pequeño, hablamos de grandes sistemas ecológicos, es decir, de megaeosistemas. En el caso de Caracas, de la región central, cuando incluimos los desarrollos que existen pasa a ser prioritario el uso que hay de la tierra en esa zona tan importante que tenemos en los corredores que señalaba el profesor de La Barra, esos niveles de abstracción tenemos que trabajarlo porque eso es muy general para el nivel de desarrollo que llevó adelante el profesor De La Barra, simplemente hay que armonizar, pero van a estar muy vinculados porque hay una geología que es determinante, es decir, hay un relieve que es determinante para esos desarrollos específicos.

En el caso de los llanos se hizo un análisis de clúster que separa los suelos mal drenados, los ecosistemas mal drenados, los bien drenados y da las subregiones naturales de los llanos que fue lo que conseguimos con esa clasificación de llanos altos, llanos intermedios y llanos bajos. El llano alto no es inundable, llano intermedio se inundan por agua de lluvia, ahí las obras de infraestructura son menos problemáticas, las obras de drenaje son viables y en los llanos bajos no es que no se pueda hacer infraestructura, no es que no pueda haber uso de la tierra, obviamente los desarrollos son mucho más onerosos, más costosos, más delicados.

A un nivel de abstracción más bajo vemos en los llanos los grandes megaeosistemas y que lo podemos separar a ese nivel de abstracción ya un poco más complicado y a la medida que vayamos avanzando vamos a tener mucho más detalles, entonces en esa separación de ecosistema es determinante incorporar el uso de la tierra. Todos los desarrollos que incorpora el ser humano, el estado de conservación de los sistemas, qué cultura existe, cómo es la política que se está llevando, cuáles son esas relaciones económicas predominantes, cómo es la funcionalidad y cómo son o qué efecto tiene o qué relevancia tienen las organizaciones sociales. Entonces, el elemento sociológico vinculado a lo social es determinante. Podemos hablar incluso de una visión ecosistémica de la parte comunal y en este caso traje el ejemplo de los circuitos económicos comunales donde hay unos factores condicionantes, unos procesos, una estructura específica como es el principio de todo sistema.

En el caso específico de la producción primaria vemos que hay unos factores agronómicos de producción, unos factores sociales organizacionales y unos factores institucionales locales. En el caso de un sistema económico comunal eso genera una serie de procesos sociales, biológicos, industriales, en fin, todos los procesos que se llevan adelante y que a nosotros nos da una salida que son los alimentos, los textiles, las organizaciones sociales y eso es lo que uno puede caracterizar al final, porque los procesos se miden a través de las entradas y salidas, entonces no podemos tener una visión de caja negra, sino que tenemos que tener una visión donde se conocen profundamente los procesos que están funcionando. Así pues es muy importante la visión funcional, pero conociendo abiertamente cuáles son los procesos que son condicionados por determinados factores y cuáles son los resultados de la aplicación de esos factores productivos, por ejemplo, tenemos un Estado nación con un clima y una disponibilidad de financiamiento, tenemos los factores de producción, unos factores físicos, tenemos tierra, insumos,

materiales, tecnología; esto se cumple para cualquier modelo productivo y tenemos la acción comunal porque estamos hablando del circuito económico comunal agrícola, esa interacción de factores generan unos productos alimenticios y textiles que tienen una calidad, que tienen una cantidad y que tienen aceptabilidad por estos tres elementos determinantes.

Tal caso entonces puede ser de consumo directo, puede ser a través del procesamiento industrial que nos genera la necesidad de almacenamiento y de comercialización y también de distribución, tenemos así una visión de sistema vinculado al accionar comunal. Hay un ejemplo de cómo las subregiones se vinculan con una comuna pero tiene que estar conociéndose estos factores físicos y tecnológicos que están interactuando en la comuna y cómo esa comuna interactúa para incidir sobre esos factores tecnológicos y físicos.

Las regiones que atienden mucho más a grandes comportamientos geológicos, geográficos y de grandes procesos económicos. Tenemos la definición de las subregiones pero que al final es la que nos va a dar la visión territorial en los planes de las 7/T, planes que están expresados espacialmente y definitivamente a través de este esquema se van a ir haciendo una serie de revisiones que nos permiten dar respuesta a eso que preguntamos en el inicio de la exposición: ¿Se aplica el enfoque del sistema en análisis en las subregiones? Afirmativamente sí. Una subregión es un espacio, ese espacio tiene ecosistemas, tiene hombres, mujeres, organización social, es decir, el enfoque de sistema se aplica al de las subregiones.

¿Cómo lo aplicamos? con una serie de principios que venía mostrando, si ustedes me dicen que yo no he hablado de subregiones, sin duda lo hemos hecho a través de todo el bagaje que he presentado en toda esta exposición. ¿Cómo se articula el ecosistema con las subregiones de desarrollo? Indudablemente debemos tener ese nivel de abstracción. ¿A qué nivel lo estamos trabajando? Porque no es igual trabajar la subregión cerealera de Calabozo que trabajar la subregión de Puerto Cabello que son dos subregiones prioritarias. Los niveles de abstracción son muy diferentes, entonces ¿por qué no debemos de preocuparnos por la escala? Porque la subregión es un término utilitario, es un articulador entre esa funcionalidad que hay en un área específica para poder planificar, para poder hacer política, entonces no nos preocupemos por el término de subregión.

Recuerden que hay subregiones que tienen una expresión espacial a una escala de 1,50 mil y había otra que tiene una expresión espacial a escala

1, 500 mil prácticamente, entonces no nos preocupemos por eso, pero busquemos cuál es el nivel de abstracción con el cual se vinculan los sistemas ecológicos y por supuesto cuando esos sistemas ecológicos los expresamos en el espacio tenemos los paisajes ecológicos, ya que esa es una estrategia que utilicé para darle vida a la geografía vinculada a la ecología.

¿Es conveniente usar en algunas condiciones un nivel de abstracción entre la subregión y la localidad? Yo planteo con todo el respeto de toda la metodología que se ha utilizado, que se empiece a abordar un nivel intermedio entre esas subregiones y la localidad. Yo creo que nos hace falta para tener mucho más profundidad en los planteamientos que estamos realizando y eso realmente es algo que lo podemos llevar como un planteamiento importante a esos planes estatales, dentro de esos objetivos ese nivel va a ser de bastante utilidad y la necesidad de profundizar en la ecología social ya la tenemos planteada.

Sistemas urbanos en el marco territorial subregional

Néstor Martínez*

Intento dentro del curso Subregiones y anclajes territoriales del plan de la 7T, considerar cinco puntos de manera relativamente rápida: el marco conceptual de los sistemas urbanos, los equilibrios y los desequilibrios en los sistemas urbanos, el desarrollo y conformación de los sistemas urbanos en Venezuela, el anclaje territorial subregional a los planes de desarrollo nacional a nivel local, así como el anclaje del sistema urbano subregional al marco del Plan de la Patria de las 7 Transformaciones 2025-2031.

Empecemos por lo conceptual. Un sistema es fundamentalmente un conjunto de elementos interrelacionados que funcionan básicamente como una unidad, como un todo y tienen dentro de su contexto una funcionalidad bastante específica. Algunos elementos, aunque tengan funcionalidad propia, se integran en ese conjunto para participar en esa unidad sistémica, por su parte, lo urbano es fundamentalmente una concentración organizada continua y estructurada.

En el caso venezolano, a partir de los censos nacionales, lo urbano es considerado aquellos centros o aquellos establecimientos humanos por encima de los 2 mil 500 habitantes y, en este marco de lo urbano, podemos considerar que a partir de los 2 mil 500 habitantes lo urbano y hasta una determinada dimensión comienzan las ciudades, que son aglomeraciones, extensiones, concentraciones urbanas mucho más heterogéneas, mucho más complejas en funcionalidad, pero que tienen una diversidad a partir del mínimo que se considera conceptual o paramétricamente la definición de la ciudad en relación al contexto de lo urbano, por tanto, el sistema urbano es fundamentalmente un conjunto de centros poblados, articulados entre ellos que definen, a través de jerarquías, funciones e influencias, un conjunto que se articula de manera integral para establecer una función global que es la función urbana dentro de un territorio.

* Profesor universitario. Geógrafo. Investigador del Instituto Geográfico de Venezuela Simón Bolívar. Exdirector de la Escuela de Geografía de la UCV. Director del Instituto de Geografía de la UCV

Básicamente, las tipologías de los sistemas urbanos son nacionales o sistemas de ciudades, sistemas urbanos regionales, sistemas urbanos subregionales y dentro de este grupo, primero, que son los tres fundamentales, en el caso venezolano, podemos estar hablando también de sistemas urbanos estatales.

En el marco territorial en el cual se ha desarrollado la Venezuela que tenemos hoy día, tenemos la base territorial nacional, una base física donde a través de un proceso histórico se ha consolidado la participación, la construcción humana sobre ese territorio para definir la estructura que tenemos hoy en términos de sistemas urbanos que fundamentalmente están expresados en términos de ciudades, centros poblados, centros urbanos, vialidad, líneas de ferrocarriles, puertos, aeropuertos, todo ello permite conexión entre los diferentes ámbitos de la estructura humana territorial.

Hemos desarrollado una división política territorial, en este caso, a nivel de entidades que es fundamentalmente un producto conceptual en el cual hemos dividido nuestro territorio en diferentes ámbitos, en este caso, señalado a nivel de entidades para la administración del territorio y la administración del desarrollo nacional, pero igualmente desde el punto de vista conceptual hemos definido límites en el ámbito de las regiones naturales que también, para mí, fundamentalmente en el contexto geográfico, las regiones naturales son regiones geoeconómicas porque cada una de ellas tiene potencialidades económicas diferentes que usadas de manera apropiada permiten una vinculación muy estrecha al contexto del desarrollo económico en cada nación, en cada país, sobre todo en la década de los años setenta y ochenta se trabajó, básicamente en Venezuela, utilizando regiones de tipo político administrativas, regiones que eran fundamentalmente la unión de varios estados, de varias entidades federales, para la construcción de modelos o propuestas de desarrollo nacional. Quienes aquí estamos recordamos el V Plan de la Nación, posiblemente el plan con mayor nivel de desarrollo que encontramos en la década de los años ochenta.

Aquí tenemos una visión general de lo que son las subregiones, es decir, pasamos de una visión de veinticuatro estados a una visión de nueve regiones, bien sea administrativas, bien sea naturales, a una visión de desagregación del país en términos de aproximadamente unas ochenta y tres a ochenta y cinco subregiones, sin considerar que es posible hacer una subdivisión subregional en el marco del espacio marítimo venezolano, porque,

si bien, podemos pensar que todo nuestro ámbito marítimo e insular es relativamente homogénea, en realidad no lo es, porque cuando profundizamos en el lecho marítimo, en las pendientes, en las potencialidades, en las especies, en la composición ecológica de los lechos marítimos, lo que significa la presencia insular en nuestro mar territorial, también tenemos la posibilidad de desagregar ese espacio marítimo en subregiones, pero lo importante es que este marco de desagregación territorial permite, como fue construido de mano fundamentalmente de la mente de Ricardo Menéndez, junto al comandante Hugo Chávez, definir espacios basados en dos criterios: uno, o digamos las subregiones son sobre todo una alta correlación entre subregiones naturales y subregiones funcionales, es decir, se integran estos dos conceptos para definir una propuesta de división subregional del país y esta subdivisión territorial permite especificidad y diversidad, elementos que son fundamentales para la visión de una Venezuela geoeconómicamente diversificada. Por tanto, la fuente fundamental del anclaje es justamente la subregión.

De esa manera podemos ver algún mayor nivel de detalle de la fisiografía de las condiciones naturales del país y la desagregación subregional, subregiones que van desde subregiones de piso alto, para agricultura, ganadería con estas características, subregiones a niveles intermedias en términos de relieve y de altitud, subregiones en ámbitos de tierras planas, ámbitos llaneros, subregiones para la producción de cereales, subregiones con potencialidades turísticas, con potencialidades para producir, aunque, no lo creamos, como por ejemplo cuando hablaba el ministro de la subregión de Turimiquire son zonas protegidas que, en este caso, están dirigidas a la producción de agua, que es un elemento vital para la vida, para el desarrollo de cualquier nación, así que esta diversidad subregional está anclada definitivamente a la posibilidad de una diversificación económica venezolana.

Podríamos ver en esa conformación de estructura del país, la presencia de un sistema nacional de ciudades como la que tenemos o la que tuvimos para el censo del año 2001. El país es posible desagregarlo en regiones como en este caso la región oriental venezolana integrada por los estados Anzoátegui, Monagas y Sucre, donde a su vez hay una estructura de centros poblados de ciudades, vialidades para la interconexión, para el desarrollo de los flujos de población, del flujo de mercancías, de productos, de intercambios, etcétera. En esta escala, al igual que la escala nacional, las ciudades simplemente son puntos que se interconectan a través de vías de comunicación,

fundamentalmente vialidad, puertos, aeropuertos, etcétera, permitiendo la interconexión entre diferentes ámbitos territoriales.

Así pues llegamos a un nivel subregional, una subregión específica que en este caso es la subregión cerealera occidental de la cual hizo referencia el ministro Menéndez. En esta escala aún los centros poblados, aún las ciudades y los centros urbanos siguen estando en una escala de puntos, pero esa escala es posible desagregarla a una escala local donde aparecen calles, manzanas, edificaciones, etcétera, que es lo local, pero algo importante en este aspecto, es que, dentro de cualquier ámbito territorial, no solamente está presente esa estructura orgánica que hace posible la vida económica social de desarrollo de las regiones o de las subregiones del país, sino que más allá de ella, hay lo que se ha llamado también la Venezuela profunda: aquellos espacios rurales, agrícolas, espacios pecuarios, forestales, de producción de diferentes naturaleza, donde se constituye en la potencialidad que puede generar un cambio en esa diversidad económica que procuramos.

Así que, el sistema de ciudades si bien es cierto es el arma, la estructura fundamental en un ámbito territorial, no es menos cierto que, más allá de ella, existen ámbitos de producción para el consumo y las necesidades de la ciudad que son importantes y eso lo señalaba de manera muy especial quienes pudimos ver el programa Con Maduro más, el lunes pasado, donde el Presidente señalaba que el desarrollo nacional, también como lo planteaba el ministro Araque, está fundamentado en la utilización de la inmensa potencialidad de recursos renovables y no renovables en los territorios vinculados a la producción agrícola, pecuaria, minera, forestal, turística, etcétera.

De allí pues que algunas características de los sistemas urbanos es el resultado de un proceso dinámico y geohistórico fuertemente asociado tanto a lo económico como a la geografía física. Son sistemas abiertos, vinculados externamente a otros ámbitos de sistemas y territorios, son asentamientos humanos interconectados a través de diferentes intensidades de flujo de población, mercancía, productos capitales; contienen jerarquías urbanas que es el resultado de tamaños de población, tienen además áreas de influencia generadas por esa jerarquía, tienen relaciones funcionales y todo este conjunto de elementos configuran algunas de las características básicas de los sistemas urbanos.

Por otro lado, cuando hablamos de sistemas urbanos, hablamos de un elemento fundamental en ellos que es la jerarquía urbana, que no es más

que la estructuración y organización de los centros urbanos o ciudades en niveles jerárquicos, niveles que permiten construir o estudiar los equilibrios y los desequilibrios que están presentes dentro de un ámbito territorial definido. Esta tipología o jerarquía urbana también puede verse en tipos de centros urbanos como las megalópolis referidas a ciudades gigantescas. Ya lo señalaba el profesor de La Barra en el ámbito de los estudios relativos a la movilidad de ciudades gigantescas que pueden tener prácticamente la población de toda Venezuela o que en algún momento ha tenido la población de Venezuela. Ciudades como Tokio, Nueva York, Boston, Filadelfia, superan los veinticinco millones de habitantes. En el caso latinoamericano México, Sao Paulo, por ejemplo, son esas ciudades con carácter de megalópolis.

En el caso específico venezolano encontramos metrópolis o ciudades metropolitanas como la Gran Caracas, Maracaibo, San Francisco, Ciudad Guayana, son ciudades importantes en términos de su jerarquía nacional y en términos de su influencia nacional y regional. Grandes ciudades como Cumaná, San Cristóbal, Barinas, ciudades intermedias como La Victoria, San Juan de Los Morros, Guanare, San Fernando de Apure, entre otras; ciudades pequeñas, como Higuerote o Lechería; centros urbanos, ya no ciudades, sino centros urbanos que pudieran ser a su vez grandes, medianos y pequeños, un ejemplo de ello puede ser Macuto.

Para el cálculo o para la determinación de la jerarquía urbana que sirve como uno de los parámetros para identificar los desequilibrios en los sistemas de ciudades se utiliza la regla rango-tamaño, que no es más que la posibilidad de establecer una relación proporcional entre la ciudad más grande de cada uno de los ámbitos territoriales en consideración a los demás centros urbanos que se encuentran dentro de ella, que no es más que la división entre esa cantidad de población del centro más importante, del centro número uno, de nivel uno con respecto a la población de los demás centros. El resultado define equilibrios o desequilibrios territoriales en esos ámbitos.

Hablando de equilibrios y desequilibrios en los sistemas urbanos en general, tienden a ser desequilibrados e irregulares; irregulares en términos de la geografía física, y desequilibrados en términos de la dinámica de su población y de las actividades económicas. En la teoría de la geografía económica nos dicen o decimos que existe una estrecha relación entre concentración de población, dinámica y fortaleza económica, por lo tanto, los flujos de migración van fundamentalmente desde los ámbitos más débiles

económicamente hacia los ámbitos de mayor fortaleza económica y eso va generando desequilibrios en los sistemas urbanos o en los ámbitos territoriales. La identificación de los desequilibrios o los equilibrios, que es un problema fundamental en la planificación, tiene que ver con un análisis diferencial del tamaño de las poblaciones y los centros urbanos expresados en la estructura jerárquica, así como el análisis de los porcentajes de población y las concentraciones de población, por ejemplo, en un sistema urbano específico que una ciudad principal tenga 40 % o 50 % de toda la población de ese territorio significa que se trata de un territorio en desequilibrio en términos poblacionales y por tanto en correlación en términos económicos.

Otro elemento importante es la distribución espacial de los centros urbanos. Si los centros urbanos se concentran en vez de tener dispersión también podemos encontrar situaciones de desequilibrios territoriales y uno de los objetivos fundamentales en la planificación subregional es mejorar o enfrentar estos desequilibrios de carácter territorial. Situemos algunos casos de situaciones y de dinámica y defectos en cuanto al concepto de los equilibrios y desequilibrios territoriales en un sistema de ciudades: la ciudad principal o de rango uno tiende a tener una alta concentración de población que va creciendo permanentemente, esto significa altas tasas de inmigración y esto tiende a generar un sistema urbano desequilibrado con consecuencias en una rápida y creciente expansión urbana, bien sea horizontal o bien sea vertical la que hemos tenido en los ámbitos donde la población de mayor debilidad económica genera crecimiento urbano no planificado en la estructura de sus calles, de sus manzanas y edificaciones. Se localizan en áreas frágiles o susceptibles a inestabilidad o riesgo. Tienden a estar y a conformar áreas no consolidadas con edificaciones vulnerables y localizaciones sin orden ni organización. Tienden a generar desempleo y empleo no productivo en servicios, algunos en pocas industrias, pero, sobre todo, tiende a predominar la economía informal.

Este tipo de crecimientos acelerados genera demandas de vivienda, agua, electricidad, cloacas, comunicación, drenaje, transporte, educación, salud, seguridad, espacios públicos recreacionales, deportivos, de recolección de basura; son áreas vinculadas a la posibilidad de riesgo y también tiende a ocurrir una movilidad relativamente permanente entre diferentes ámbitos, fundamentalmente en ámbitos cercanos a las principales ciudades, pero se podría analizar, en una ciudad cualquiera o en un sistema de ciudades se establece una gran industria, un complejo industrial, esto va a tener efectos

que van a modificar localmente, en términos de distancia, el sistema urbano que se esté considerando crear nueva vialidad de primer orden entre dos ciudades, bien sea una nueva autopista, un nuevo sistema de tren, un aeropuerto, etcétera, va a generar transformaciones en el uso de la tierra, en la movilidad y en los flujos de transporte.

Otro ejemplo puede ser una fuerte inversión en ganadería, ya en ámbitos rurales, pero a pesar de que se haga en ámbitos rurales eso va a tener efectos de carácter urbano de manera inmediata, porque una presencia de inversión importante en ganadería vacuna va a generar necesidades de transporte, va a necesitar mano de obra, va a tener efectos en la ciudad para la creación de industria en manejo de cuero, en producción de carne, en queso, etcétera, y todo esto va a tener efectos multiplicadores en la dinámica de la población y en la dinámica económica.

En relación al desarrollo y a la formación de los sistemas urbanos en Venezuela, lo que tenemos hoy en día es el resultado de ocho décadas de una Venezuela petrolera que se inició en la década de los años veinte del siglo pasado y que a partir de esa condición petrolera que hizo posible una economía de renta asignada a Venezuela en el contexto global, con ese papel, se produjo el resultado que hemos tenido y que intentamos corregir, sobre todo, de grandes concentraciones en pequeños sectores del ámbito territorial venezolano, mientras hemos dejado, debilitado, abandonado, otros grandes espacios a nivel nacional. Alguna de las características de la Venezuela petrolera que produjo este sistema de ciudades, esta estructura económica nacional que hemos tenido y que hemos estado trabajando sobre ella, es una Venezuela dependiente, principalmente con un rol asignado dentro de la economía global donde se mermó el ejercicio real de la soberanía y la autodeterminación nacional.

En general, para los gobernantes de turno, durante todo el laxo de la Venezuela petrolera, la Venezuela que existía era fundamentalmente urbana, la Venezuela rica, abandonando la mayor parte de las acciones para los sectores sociales y los ámbitos territoriales. En esa Venezuela de economía de puerto eran altísimos los niveles de importación producto de los ingresos petroleros que iban fundamentalmente a empresas que hacían todo este proceso de importación, aunque muchas veces se habló de la necesidad de sustituir importaciones pero tal necesidad no fue posible, un hecho que en estos tiempos la Revolución Bolivariana intenta revertir, aquella Venezuela

urbana con un creciente nivel de urbanización producto de migraciones del campo a la ciudad, también producto de migraciones de otros países que debilitó de manera sustancial la economía y la productividad en los ámbitos rurales, agrícolas, pecuarios y pesqueros de la Venezuela profunda.

En la continuación de esta Venezuela petrolera y rentista que contrasta entre el país urbano y el país rural, entre la riqueza y la pobreza, pero este contraste lo vimos en el mismo ámbito urbano, la Venezuela urbana es altamente consumidora y poco productiva obviando la potencialidad de los recursos naturales, los recursos territoriales y recursos humanos. Aquel país era profundamente dependiente en ciencia y tecnología, era controlado y dependiente cada vez más por la creciente deuda externa que fuimos acumulando y que generó quiebres, primero en lo económico, el 18 de febrero de 1983, el famoso viernes negro, generó un quiebre de carácter económico y fundamentalmente los sucesos del 27 y 28 de febrero de 1989, que generó, además de crisis económica, un quiebre en el ámbito político hasta la llegada del gobierno bolivariano.

Hablemos ahora acerca del anclaje territorial subregional a los planes de desarrollo nacional y local. El comandante presidente Hugo Chávez junto con Ricardo Menéndez fueron los constructores de la arquitectura del anclaje territorial al desarrollo nacional y este anclaje a los planes de desarrollo del país está atado a dos ámbitos: el ámbito subregional y el ámbito local comunal.

El ámbito subregional en el contexto de lo que son las subregiones productivas y los planes que se pueden desarrollar para construir una Venezuela posible de diversificación económica, considerando la diversidad de las subregiones en el país, pero también en el ámbito comunal local con las Agendas Concretas de Acción, los mapas de posibilidades, los mapas de sueños, como se ha venido expresando en los últimos tiempos, así, este anclaje territorial subregional y local al desarrollo nacional, a la prosperidad, al bienestar de la población, ha quedado expresado de manera absoluta en estos cuatro elementos que a continuación presento: El Plan de la Patria 2013 - 2019 presenta por primera vez una fuerte presencia de lo subregional como una propuesta de gobierno. Nunca antes en Venezuela, por lo menos yo que he leído prácticamente todos los planes hechos para Venezuela, ninguno hasta ese momento, había tenido una presencia tan importante en el concepto de lo subregional, para emprender la posibilidad de un camino

hacia la diversificación económica. Esto estaba anclado en la Ley Orgánica de Planificación Pública y Popular de diciembre de 2010, que consideraba la escala subregional como importante que ahora se tomaba en consideración para el desarrollo nacional, por supuesto, también el Decreto de Ley de Regionalización Integral para el Desarrollo Socioprodutivo de la Patria de 2014, tenía una presencia importante de lo que significa la escala subregional y por supuesto el Ministerio del Poder Popular para las Comunas y Movimientos Sociales con una incidencia fundamental en el ámbito local comunal.

El Artículo 3 de la Ley de Regionalización Integral para el Desarrollo Socioprodutivo de la Patria, en su taxonomía de escalas, establece la escala subregional y lo que estamos considerando como escala subregional como elemento estructurante fundamental para la posibilidad de diversificación económica del país y su desarrollo, contempla no solamente ese ámbito espacial anclado al desarrollo, a la posición de desarrollo nacional, sino que, además, establece que dentro de ese ámbito de escala subregional existen los distritos motores, las zonas económicas especiales y las zonas del conocimiento productivo.

Hemos visto cómo se han venido desarrollando, desde hace aproximadamente unos cinco años, las propuestas de desarrollo de las zonas económicas especiales dentro del marco subregional y tenemos por supuesto deuda en términos de los distritos motores, que son distritos con cierta debilidad económica, en algunos casos, pero en otros con grandes potencialidades que hay que desarrollar dentro del ámbito de la escala subregional y por supuesto la escala local porque va directamente a la gente, a las comunidades, va directamente a los problemas que afectan en ese ámbito local y hoy es un ámbito comunal en la búsqueda de un Estado Nacional Comunal.

De acuerdo al Plan de las 7/T en términos de anclaje del sistema urbano subregional contempla un conjunto de dimensiones que han estado presentes desde que aparece el Plan de la Patria 2013-2019. Lo ético, lo moral como elemento fundamental para poder desarrollar una política de bienestar hacia el desarrollo nacional. La dimensión política y social, dos dimensiones importantes, más allá de los elementos que hemos considerado en términos de dimensiones, la dimensión económica y la dimensión espacial vinculadas a la dimensión política y a la dimensión social en términos

de que si existe soberanía política podemos desarrollar una soberanía en el desarrollo económico fundamentado y anclado a la dimensión espacial.

Algunos de los grandes desafíos que tiene el Plan de las 7 T y que de alguna manera están anclados al desarrollo subregional es el desarrollo de un nuevo sistema económico productivo diversificado como elemento fundamental, donde las subregiones productivas y la siembra de la agenda económica están absolutamente vinculadas a la comuna como base territorial de la construcción del nuevo Estado comunal. El desarrollo social de las comunidades en términos concretos, la inversión y desarrollo en infraestructura, equipamiento, servicio para el desarrollo económico social, la optimización del bono demográfico, el uso racional de la diversidad de los recursos renovables y no renovables, recursos territoriales y recursos humanos que no han sido utilizados en toda su potencialidad, la conformación de una avanzada arquitectura social, la intensificación de la democracia directa, participativa y protagónica, la construcción de una nueva base educativa científica y tecnológica, la transformación de la actual estructura del Estado, así como otros elementos conocidos en este proceso de desafío que tiene el Plan de la Patria.

Para cerrar esta exposición hablemos de las 7 Grandes Transformaciones 2025-2031. La primera transformación es económica y productiva, como sabemos, no hay posibilidad de lograr el objetivo de la diversificación económica y productiva sin la utilización del anclaje a las subregiones que también son diversas como lo hemos dicho en potencialidades, en recursos y allí hay un elemento clave de anclaje al desarrollo nacional, sin ello no es posible el desarrollo regional, no pudo ni podrá desarrollar el papel que tiene las subregiones en este proceso.

La segunda transformación, la independencia, la soberanía cultural, científica y tecnológica es necesaria, sin duda que en el desarrollo de los planes subregionales productivos se inserta la independencia, la soberanía cultural, los elementos culturales presentes en cada territorio y además la inversión en conocimiento científico y tecnológico en ese desarrollo. En la tercera transformación la seguridad ciudadana y la defensa nacional, el desarrollo subregional económico productivo requiere seguridad y es un elemento fundamental dentro del proceso que se quiere llevar a cabo, en este sentido, la cuarta transformación lo social, las comunas, las comunidades, los consejos comunales, los circuitos comunales, el desarrollo de una presen-

cia humana organizada y comprometida es un factor fundamental en esta cuarta transformación social.

La quinta, la política y el poder popular, con una democracia directa, participativa y protagónica, es vital para el desarrollo subregional en Venezuela. La sexta transformación, el ecosocialismo, es el derecho a la ciudad socialista, planificada, a la ciudad verde, con el fin de enfrentar los efectos derivados de la crisis climática y la defensa de nuestros grandes territorios de selva como la Amazonía venezolana. La séptima transformación, lo geopolítico, pero son las seis primeras donde existe un anclaje definitivo entre el éxito de este plan y el desarrollo de los planes subregionales de inversiones, sustanciales en cada uno de sus posibilidades y potencialidades de recursos económicos territoriales y humanos, de tal manera que son las regiones productivas, el ámbito territorial y anclaje fundamental para el desarrollo sostenible de la patria para los próximos años.

Las subregiones como ejes funcionales para la articulación de las cadenas productivas

Hernán Zamora*

Cuando nos referimos a las subregiones hablamos de los distritos motores de desarrollo como un espacio de revisión histórica, de hecho, tuvimos la fortuna, la posibilidad de trabajar bajo las orientaciones del comandante Chávez, quien, definitivamente, era un geógrafo a todas, a pesar de que la academia conservadora de geografía no lo reconocía.

Ciertamente, él nos dio las pautas y se realizó este trabajo de lo que es el Consejo Federal de Gobierno, entonces, cuando hablamos de subregiones, de los distritos motores de desarrollo, estamos hablando de subregiones de carácter geoeconómico que articulaban territorialmente la economía nacional. Esto fue muy interesante porque, además, fue el resultado de una discusión bastante álgida entre geógrafos quienes decían que los distritos motores de desarrollo no eran una subregión, sino que estaban en otra escala, por eso el tema de las escalas puede ser importante, incluso, de cara a la primera discusión de la Ley de Ordenación del Territorio, aunque nosotros entendemos que, efectivamente, las subregiones no importa como yo las denomine, porque siguen siendo espacios funcionales como ya lo han demostrado los ponentes anteriores, pues, desde la visión de la geografía, son absolutamente sistémicas, actúan de manera articulada y lo cierto es que cuando vimos estas subregiones económicas, las que el Comandante Chávez llamó distritos motores de desarrollo, nos obligó, no solo a entender cuál era la articulación de carácter económico, o sea, no era un problema meramente económico, sino además, nos obligó a buscar una comprensión multidimensional porque no solo era la consolidación de las comunas, ya como instrucción, estamos hablando que esto era un trabajo, una investigación que se desarrolló hace más de diez años y ya el Comandante Chávez insistía en la consolidación de las comunas, cosa que ahora lo vemos articulado en las 7 T, porque cuando vemos el programa de las 7 T, que es un programa absolutamente sistémico, y que responde al resultado de la evolución

* Profesor e investigador. Geógrafo de la Universidad de La Habana, Cuba. Doctor en Sistemas de Información Espacial de la Universidad de Alcalá, España. Doctor en Ciencias Gerenciales de la Universidad Latinoamericana y del Caribe ULAC.

de todo lo que hemos venido avanzando en el ejercicio de la planificación y la construcción de nuestra sociedad, la desconcentración del territorio en función de las generaciones de poder, de fortalecimiento de las comunidades en función de un nuevo modelo económico como lo plantea la primera T, o sea, es el hecho económico quien dinamiza, sin embargo, para nosotros fue fundamental la comprensión de las dinámicas de esos territorios.

Cuando hicimos los análisis de los distritos motores de desarrollo, efectivamente, vimos la dimensión económica, la social, la cultural, la ambiental que, además, incluía la propia dimensión territorial y una dimensión política, importante aspecto para la comprensión del territorio. Nosotros inicialmente creíamos que la dimensión política tenía que ver con los resultados de las elecciones en el territorio, quien mandaba, digamos, quien ejercía el poder desde la visión administrativa; entendimos que la dimensión política tiene que ver con el reconocimiento de las relaciones de poder en los territorios, porque no pocas veces encontrábamos espacios donde nos decían «en Caracas manda Chávez pero aquí mando yo». O sea, esto se sigue repitiendo y yo para entender este tema económico tiene que estar articulado, además con toda la visión de las 7 T, entiendo que desde el punto de vista político la construcción de un nuevo modelo político, la construcción de las comunas implica identificar cómo son las relaciones de poder en los territorios. Probablemente llevemos bastantes golpes, porque además, este es un trabajo hecho desde la praxiología, o sea, se nos giró la instrucción, necesitamos construir espacios, subregiones que debían empezar a funcionar sobre lo que ya existía, entonces el Comandante nos planteó en ese momento subregiones que fueron desde el punto de vista económico, clasificadas con los elementos tradicionales, teníamos Barlovento como una subregión o un distrito motor de desarrollo agroindustrial, Biruaca-Achaguas agroindustrial, Caicara-Cabruta agroindustrial, Barinas, Boconó, Florentino, agroindustrial; El Diluvio-Palmar, absolutamente agrícola; Santa Elena de Uairén-Icabarú como distrito motor de desarrollo turístico; Las Tacariguas-Las Tejerías, industrial; Orichuna y Matiyure agropecuario, Paria turístico y Sur del Lago agroindustrial.

Esas eran entonces las especializaciones del territorio visualizadas meramente desde lo económico. Entonces nos dicen, estos son los territorios que hay que analizar, que hay que comprender y empezar a montar los distritos motores de desarrollo. Esto pues nos obligó a pensar, a evaluar lo meramente económico, lo que va a determinar o en función de lo que han planteado quienes me precedieron, una comprensión multidimensional del

territorio que nos llevó, primero, a evaluar cuáles eran las formas de organización de la producción, cómo se encontraban los territorios, cómo actuaba la economía, la producción en el territorio, pero además, como se vincula con el desarrollo de la conciencia del poder popular, la idea del poder y la transferencia de competencia, cuál es el estilo científico y tecnológico que se iba a utilizar que tiene que ver perfectamente con la sexta transformación que es el ecosocialismo, la ciencia y la tecnología. Porque vamos a seguir produciendo en el caso de cómo se fijaron porque buena parte de los distritos motores de desarrollo eran de carácter agroindustrial.

Vamos a seguir trabajando con las mismas prácticas, o vamos a buscar nuevos esquemas que respondan además a la necesidad de la preservación del ambiente, la preservación de la tierra, por supuesto el hecho cultural, es decir, a qué se dedica la gente, qué piensa, qué hace, etcétera; porque no podemos intervenir los territorios desde Caracas o desde los centros de poder para ordenar lo que hay que hacer. Lo que teníamos era que preguntar y eso lo aprendimos y por eso entendimos el tema de las relaciones de poder, preguntar en los territorios cómo la gente lo percibía, obviamente, es la articulación con las estructuras de poder existentes u organizativas y por supuesto, en ese momento planteamos el tema del cambio de las relaciones sociales de producción, o sea, estábamos construyendo, apuntando hacia el socialismo; hoy día hablamos de las formas comunales, es decir, estamos en un proceso de permanente estudio y evolución pero seguimos en la misma línea que en su momento nos planteaba el Comandante Chávez y con estos elementos tuvimos que salir a los territorios. Todo ese proceso fue el resultado del análisis para la comprensión de cómo abordamos los distritos motores de desarrollo, porque nos dijeron «estos son los territorios», y ahora ¿cómo hacemos?

Uno de los elementos fundamentales que además es válido y se sigue aplicando, y que vamos a tomar como referencia es el eje Orichuna-Matiyu-re pero esto fue lo mismo que se aplicó para todos los distritos motores de desarrollo, pero que además sigue aplicando para la construcción de subregiones geoeconómicas, primero que intentamos identificar cuáles eran los proyectos dinamizadores, es decir, ver dónde el Estado había hecho las grandes inversiones para tratar de dinamizar desde lo productivo los territorios, pero además, identificamos no solo las inversiones, sino dónde estaban los recursos, quién los estaba dando, cómo se manejan estos recursos, la política de créditos, entender qué se producía, porque muchas veces uno visualiza cosas fuera del territorio y cuando llegas a él, el territorio te dice que eso

no es posible, porque no hay nada como un buen constructo teórico hecho desde la ciudad. Cuando tienes que ir a los trabajos en los territorios y por supuesto ver cómo todo eso se articulaba

Cuando analizamos este distrito motor lo primero que vimos es que se habían instalado varias empresas socialistas ganaderas, cárnicas, de leche, productoras de queso que además se habían generado un montón de créditos del Banco Agrícola de Venezuela, del Fondas, del Fondo de Compensación Interterritorial, es decir, habían varias fuentes de financiamiento, cosa que hoy no tenemos como resultado de la guerra económica.

De esa manera nosotros no podemos perder de vista que esto fue concebido antes que arreciara la guerra económica y por supuesto identificar cuáles eran los centros agroproductivos que se encontraban en Elorza, la leguminosa, la siembra de caraota, los frijoles, en fin, y cómo era que esa actividad se daba en el territorio y cómo se hace, cuáles son los elementos de esa cadena productiva, cómo está organizada. Todas esas situaciones tocó analizarlas, desagregarlas, en función de las prácticas productivas del territorio, entonces, había pesca, se había creado una red de innovadores socialistas, productivos, que tiene que ver con el nuevo modelo tecnológico de cuáles son las formas asociadas a la pesca y la acuicultura; de qué y cómo se iban a procesar tales rubros, porque existía la planta procesadora, entonces si ese centro pesquero está yo puedo arrimar a él, ahora, de qué manera va a ser la cadena de transporte y, por supuesto, dónde lo voy a comercializar.

Una de las cosas que identificamos, y se trataba de un elemento fundamental en estas cadenas de producción, es que no teníamos control o que además estaban muchas veces en manos de quienes siempre nos han adversado políticamente, porque no solo se trataba del transporte, sino de toda la cadena de frío, allí no teníamos ningún tipo de control, era muy limitado el control de buena parte de todo el proceso de producción. Por eso es tan importante entender y trabajar sobre las cadenas del frío. Otra de las situaciones que para nosotros fue sumamente interesante fue la cadena productiva de los cereales, la leguminosa y las hortalizas. Todos los procesos que conlleva cada una de las fases de esa cadena productiva fue necesario conocerla en el territorio, además, no solo conocer el territorio, esto desde el punto de vista funcional, sino que era necesario conocer cuántos y dónde se estaban formando los jóvenes. Saber cuáles eran las organizaciones de base del poder popular que iban a incorporarse a todo el proceso, porque todo esto funciona independientemente de nosotros, pero cómo las 7/T articulan en este proceso, era fundamental.

Para nosotros fue un ejercicio de aprendizaje realmente, por eso insistimos que con pocos geógrafos tan buenos he trabajado como con el comandante Chávez, realmente esa visión que él tenía del espacio y de las relaciones de los territorios era fundamental y nos tocó identificar que el tema de los hilos era un tema fundamental. Nosotros además tuvimos que ir ponderando quién tenía, cómo lo manejaba, cuáles eran las relaciones, incluso en esa época fue que aprendimos el tema de las relaciones de poder en el territorio, porque una cosa es ese poder, que es simbólico, o ese poder que pudiera ser nominal y otra cosa es el poder fáctico, o sea, quien realmente manda en los territorios y eso es clave.

Eso fue uno de nuestros aprendizajes, evaluando las mismas cadenas y por ejemplo estaba la del arroz, logramos desarrollar esta propuesta de mapa de los distritos motores de desarrollo, un elemento fundamental y que aquí se mencionó es que todos ellos estaban articulados por la red ferroviaria que estaba en ese momento en proyecto. Todos los distritos motores de desarrollo estaban concebidos para que estuvieran articulados por la red ferroviaria y que permitieran además ser complementarios con los otros subdistritos motores de desarrollo, es decir, no es que yo produzco exclusivamente en mi territorio, en esta subregión para la capital o para los grandes centros de consumo, como se explicó antes, sino que, además, cómo ellos se complementan fue parte de las tareas que nos quedaron pendientes.

El análisis de las cadenas de complementación desde lo productivo, pero el elemento clave, y en ese momento así se concibió, era que ellos estaban articulados en torno a la red ferroviaria como columna vertebral, porque efectivamente, si yo no tengo una red de transporte, las líneas vitales claras, para poder desarrollar actividad productiva en función de fortalecer las cadenas de producción, pues los resultados eran previsibles, donde, por mucho desarrollo de la conciencia, por mucho desarrollo de las otras dimensiones, probablemente los proyectos no llegan a su mejor resultado.

Esto que estoy compartiendo con ustedes ha sido parte del aprendizaje y la comprensión de las subregiones, por eso insistimos en que más allá de las diferencias que pueda haber entre unos y otros geógrafos con respecto a lo que es una subregión y ponerle un nombre, ciertamente, el hecho económico nos permitió entender que hay un nivel de articulación territorial desde lo económico basado en la comprensión de las cadenas productivas que fueron denominados distritos motores de desarrollo, pero

cuya visión no era exclusivamente económica, era una visión multidimensional que contemplaba todos los elementos, porque cuando revisamos y buscamos los documentos para hacer la presentación, nos dimos cuenta que estaban perfectamente reflejados en el Plan de las 7 Transformaciones. Nada de lo que nosotros estábamos planteando hace diez años, nada de lo que el Comandante Chávez nos instruyó en ese momento, está ajeno a las 7 T que en este momento se plantean.

Ahora, el nuevo modelo económico, el tema de la organización social, que es nuestro nuevo modelo político, las comunas, el ecosocialismo y la ciencia y la tecnología, un nuevo modelo, el fortalecimiento incluso en el ámbito de la Sexta Transformación que tiene que ver temas geopolíticos, buena parte de los distritos motores de desarrollo estaban concebidos para que parte de su producción formara parte de la oferta exportable de nuestro país en el cambio del modelo de desarrollo, que uno de ellos era el distrito motor de desarrollo Barlovento, cuya producción de plátano se veía exportada hacia esa frontera poco desarrollada que es la frontera Caribe.

De qué manera articulamos con el Caribe Oriental por ejemplo, cómo se logra generar modelos económicos altamente eficientes y ambientalmente sostenibles, todo esto formaba parte de las discusiones. Creo que este trabajo cuando lo vemos en la distancia tiene muchas falencias, teníamos elementos que no consideramos que hay que volver a reconsiderar. Cuando escuché a los profesores anteriores me quedó mucho más claro, las subregiones son espacios funcionales, donde se pueden ir generando cambios que permitan transformaciones en el país.

Creo que hay mucho más que contar sobre esto. Por supuesto, desde el ámbito legal se hicieron unos decretos, se preparó todo eso, había una visión de convertir los distritos motores de desarrollo en especie de órganos del territorio con una estructura y una dinámica propia, cosa que no tiene sentido hoy a la vista de todo lo que tiene que ver con el desarrollo de las comunas, los ejes comunales, es decir, ha habido una evolución en el pensamiento político, incluso, de nosotros mismos y desde el punto de vista técnico, con respecto a esto, yo pues como siempre agradezco la posibilidad de que me hayan permitido contar lo que se hizo como resultado del trabajo de un montón de compañeros y compañeras que en ese momento estuvimos en el Consejo Federal de Gobierno encargados en la tarea de hacer este trabajo.





Subregiones y anclajes territoriales del Plan de las 7 Transformaciones

Plan de Formación Masiva en Planificación

*«Para la profundización y divulgación del conocimiento en materia de planificación,
brindando participación directa a las comunidades»*

