Globethics Repository



La catástrofe del estado Vargas
[The catastrophe of Vargas state]

This page was generated automatically upon download from the Globethics Repository. More information on Globethics see https://www.globethics.net. Data and content policy of Globethics Repository see https://repository.globethics.net/pages/policy.

Item Type	Article
Authors	Negrón, Marco
Publisher	Fundación Friedrich Ebert (FES)
Rights	Creative Commons Copyright (CC 2.5)
Download date	2026-11-08 08:03:14
Link to Item	http://hdl.handle.net/20.500.12424/219128

La catástrofe del estado Vargas

O sobre la construcción de los desastres

Marco Negrón

En este artículo se analizan los hechos relacionados con las inundaciones y avalanchas ocurridas en Venezuela en diciembre de 1999. Las víctimas humanas se cuentan extraoficialmente en decenas de miles, y buena parte de estos decesos podría haberse evitado si la catástrofe no hubiera coincidido con la realización de un referendo al que el Gobierno había asignado máxima prioridad. Los daños sociales, psicológicos y económicos ponen al descubierto, por su parte, una concepción equivocada e irresponsable del desarrollo de las ciudades, según la cual la mejor manera de combatir una hipotética concentración urbana pasa por no generar políticas específicas.

Un vasto sector de Venezuela, especialmente los estados septentrionales de Vargas, Miranda, Zulia y Falcón, estuvo sujeto en diciembre de 1999 a anormales condiciones meteorológicas, caracterizadas por la concentración de lluvias muy intensas en un muy breve lapso. Las consecuencias finales del fenómeno fueron particularmente graves en pérdida de vidas y en daños a la propiedad de las personas y a la infraestructura urbana y rural. El suceso más espectacular y con mayores pérdidas fue el ocurrido en el estado Vargas, que será objeto de este artículo, donde se intentará una caracterización del fenómeno natural, una somera descripción de sus consecuencias y una discusión acerca de cómo éstas pudieron o podrían mitigarse en el futuro.

Los hechos

Vargas es un estado federal de reciente y polémica creación: hasta hace muy pocos años fue un municipio del Distrito Federal y, en sentido estricto, forma parte del Area Metropolitana de Caracas. Tradicionalmente sus playas han constituido el espacio natural para la recreación de la población caraqueña, mientras que en materia de empleo opera una relación bidireccional: a la vez

Marco Negrón: arquitecto venezolano; profesor de Teorías Urbanas en el Doctorado del Instituto de Urbanismo, Universidad Central de Venezuela-UCV; presidente de la Fundación Fondo Andrés Bello para el Desarrollo Científico de la UCV, Caracas.

Palabras clave: catástrofe de Vargas, política urbana, Venezuela.

que sirve de residencia a una parte significativa de la fuerza de trabajo ocupada en Caracas, un número importante de sus puestos de trabajo son ocupados por residentes de ésta. Adicionalmente, su territorio aloja dos servicios esenciales para la capital y el país en su conjunto, como son un importante puerto de carga y el mayor aeropuerto de Venezuela. Para la fecha del desastre, Vargas debía contar con algo más de 300.000 habitantes de acuerdo a las estimaciones oficiales, y aunque su superficie total es de casi 1.475 Km^2, una abrupta topografía y la incidencia del Parque Nacional El Avila hacen que el área urbanizada apenas ocupe alrededor de 50 Km^2.

A partir del 15 de diciembre de 1999 gran parte del estado, especialmente sus zonas más densamente pobladas, fue sujeto de un desastre natural de dimensiones sin duda extraordinarias; medido en términos de consecuencias sobre la población, la vida económica y las infraestructuras, el más serio en la historia de Venezuela. El origen inmediato se remite a una extraordinaria concentración de lluvias entre el 14 y 16 de diciembre: se estima que durante 72 horas cayeron en la zona no menos de 911 milímetros de agua por metro cuadrado[1], cuando el promedio de los últimos 87 años se ubicaba en los 900 milímetros anuales. Pero la magnitud del desastre es incomprensible si no se tiene presente el marco geográfico del área afectada: una estrecha franja de tierra (unos 30 kilómetros de longitud en el sector afectado por profundidades máximas de entre 2 y 4 kilómetros) literalmente comprimida entre el mar Caribe y la Cordillera de la Costa, la cual alcanza alturas de hasta 2.700 m.s.n.m. (el pico de Naiguatá, cuya distancia horizontal hasta la orilla del mar es de apenas 8 kilómetros). Esto determina la presencia en el área afectada de pequeños pero muy numerosos cursos de agua, unos permanentes, otros estacionales, con abruptas pendientes sobre las laderas de la montaña y cuencas que varían entre los 2 y los 80 Km^2. Estos cursos de agua han dado origen a conos de deyección que permitieron el desarrollo de las mejores playas del área y de importantes conjuntos residenciales y recreacionales (Macuto, El Cojo, Camurí Chico, Los Corales, Caraballeda, Tanaguarena, Carmen de Uria). También se habían asentado desarrollos habitacionales, en este caso de carácter informal, sobre algunas de las laderas mismas de la montaña.

Geológicamente, la Cordillera de la Costa es una formación reciente, sujeta a las presiones que de manera constante se producen entre la placa del Caribe y la Continental Suramericana, compuesta de rocas metamórficas muy sensibles a los cambios de temperatura entre el día y la noche, lo que resulta en la débil consistencia de aquellas y su vulnerabilidad, tanto frente a la lluvia como a los pequeños movimientos tectónicos a los que permanentemente están sometidas. En especial desde el día 15 por la noche, los cursos de agua no solo aumentaron su caudal sino que arrastraron desde la montaña grandes

1. Se supone que en las montañas, que es donde se originó el desastre, las precipitaciones deben haber sido mucho mayores: estos datos corresponden a mediciones hechas en el Aeropuerto Internacional de Maiquetía que está a nivel del mar, pues para la fecha los sistemas de registro en las montañas estaban inoperantes.

cantidades de sedimentos, grava, rocas de dimensiones a veces extraordinarias y vegetación, incluyendo troncos de grandes árboles, que en su descenso debieron alcanzar velocidades estimadas entre 30 y 40 kilómetros por hora. El resultado no fue una crecida en términos convencionales, sino varias avalanchas simultáneas a lo largo de las distintas cuencas que, por el tipo de material arrastrado, cubrieron de lodo las áreas planas elevando a veces su nivel en 3 y 4 metros, invadiendo los sótanos y niveles bajos de los edificios, mientras que los troncos y rocas arrasaron incluso con edificaciones muy sólidamente construidas: no menos de 11 millones de metros cúbicos de esos materiales cubrieron 807 hectáreas del estado, el 16% del área urbanizada. En el puerto, la fuerza de las aguas arrastró los contenedores que se encontraban en los patios de depósito, llegando a arrojar muchos de ellos, algunos con materiales tóxicos, al mar. Por supuesto, toda la infraestructura (vialidad, cloacas y acueductos, redes eléctricas y de teléfonos) quedó destruida o gravemente dañada. La línea costera fue severamente alterada por la acumulación de sedimentos, llegando a avanzar las playas hasta 50 metros mar adentro.

Se comprende de lo dicho que la salida de madre de los ríos y quebradas no dependió solamente del volumen de agua acumulado, sino también de los desvíos causados por diques formados de manera espontánea por las rocas y troncos arrastrados por la avalancha. Esto explica la magnitud de los daños producidos en algunas zonas –incluido el casco colonial de La Guaira– en las cuales, en otras circunstancias, el impacto debió ser nulo o, en todo caso, mucho menor. También la falta de un mantenimiento adecuado, así como la construcción de desarrollos habitacionales informales sobre algunos de esos cauces, pudieron cumplir un rol similar.

Los daños materiales fueron cuantiosos: a principios de enero, estimaciones del Consejo Nacional de la Vivienda (Conavi) calculaban en unos 830 millones de dólares el costo de la reconstrucción en Vargas y Caracas (donde el impacto, aunque de magnitud, fue significativamente menor). Sin embargo, para marzo la Autoridad Unica designada por el gobierno nacional para la reconstrucción de Vargas había duplicado esa estimación, elevándola provisionalmente a 1.729 millones de dólares[2]. En el caso de las edificaciones, se cuentan 5.342 totalmente destruidas y 2.667 destruidas parcialmente. Se estima que unas 250.000 personas, alrededor del 80% de la población residente, fueron afectadas directa o indirectamente, mientras que la cifra de muertos, aunque no ha podido ser precisada, suele colocarse por encima de los 30.000. A esos daños habría que añadir la paralización de las actividades económicas en la zona (que en muchos casos, quizá la mayoría, se prolonga hasta la fecha de escribir estas páginas) y la consiguiente pérdida de puestos de trabajo.

2. De los informes que hemos leído y de los cuales se extraen estas cifras, es evidente que están referidas exclusivamente a pérdidas en inmuebles e infraestructura urbana. Una visión más acabada exigiría sumar las pérdidas en mobiliario, en equipos de distinto tipo, vehículos, mercancías, etc., cifras que nunca podrán ser computadas más que de manera aproximativa pero que sin duda sumarían un valor extraordinariamente alto.

Como si de por sí no hubiera sido suficientemente grave, la tragedia natural fue seguida por un desastre social tal vez aun más difícil de cuantificar tanto en su dimensión material como en sus secuelas culturales, sociales y psicológicas para los afectados. Son innumerables los testimonios, algunos registrados por los medios de comunicación, acerca de saqueos ocurridos en los días sucesivos que no encuentran explicación en las perentorias necesidades de la población damnificada: el tipo de bienes saqueados, de viviendas o comercios, pero más aún la premura con que eran simplemente destruidos, sugiere la existencia de formas muy primitivas o vandálicas de rencor social cuyo sustrato está sin duda en las enormes desigualdades que aquejan a la sociedad venezolana pero que, con desconcertante irresponsabilidad, han venido siendo alimentadas desde las más altas instancias del poder político nacional, al parecer como una forma de asegurarse la adhesión de las mayorías pobres. Igualmente, en el caos de los primeros días, se habrían producido numerosos casos de violaciones. También se denunciaron ejecuciones sumarias, por parte de los distintos cuerpos de seguridad del Estado –y hasta de brigadas de autodefensa que organizaron los vecinos–, a reales o presuntos saqueadores y violadores. Dentro de un desastre de semejante magnitud no será tarea fácil comprobar la exacta dimensión de esos hechos, pero no hay duda de que han dejado profundas heridas que van más allá de lo meramente material.

¿Una tragedia anunciada? Sin embargo, esos días no fueron sino la culminación de una anormalidad que se venía anunciando desde antes con bastante claridad: ya en abril se habían registrado precipitaciones considerablemente mayores al promedio de los siete últimos años, situación que volvió a repetirse en julio, octubre, noviembre y, desde luego, diciembre. En octubre la prensa nacional registraba «un rosario de tragedias» en Vargas, con derrumbes de viviendas y avalanchas de lodo que habían hecho impracticables algunas carreteras. El martes 14 de diciembre, *El Universal* informaba que, tras 11 días de lluvia, las pérdidas en infraestructura vial requerirían una inversión equivalente a 4,5 millones de dólares, mientras que se registraban 6.400 personas damnificadas hasta el domingo 12.

Las imágenes satelitales, por su parte, registraban una situación de evidente anomalía por lo menos desde la segunda quincena de noviembre, entre ellas la presencia de temperaturas anormalmente altas en la superficie del océano y de una nubosidad casi estacionaria sobre el norte de Venezuela. Pero hay más. En febrero de 1951, la misma zona había sido afectada por un fenómeno semejante al de diciembre de 1999, originado en una situación meteorológica similar y que resultó en precipitaciones excepcionales –aunque menos intensas que las de ahora[3]. Dado el menor desarrollo urbano de entonces (la población superaba apenas los 60.000 habitantes), el suceso resultó en niveles de daño muy inferiores; pero bastó para enseñar lo que en esa zona la montaña era capaz de arrojar sobre la costa.

3. Entonces se registraron 600 mm/m^2 en un lapso similar de 72 horas.

Las respuestas del Estado y de la sociedad. Una trágica coincidencia hizo que el 15 de diciembre de 1999 fuera también el día elegido por el Gobierno para someter a referendo aprobatorio el recién redactado proyecto de Constitución que, de acuerdo con las palabras oficiales, debía marcar el inicio de una nueva y más feliz era para los venezolanos. Por esta aprobación el presidente Hugo Chávez Frías había decidido jugarse el todo por el todo. Así, frente a las muy preocupantes noticias que se recibían, en lugar de aplazar la votación el presidente en persona consideró necesario dirigirse por radio y televisión esa misma mañana a los electores de Vargas, instigándolos con la pueril simbología «bolivariana» del desafío a la naturaleza... ¡para ir a las urnas a depositar el voto favorable a su proyecto de Constitución!

El resultado es que los intereses políticos inmediatos prevalecieron por sobre la seguridad colectiva de una población que la misma noche del 15 y durante todo el 16 debió enfrentar inerme la furia desprendida de la montaña, pagando con sus bienes y sus vidas[4]. Es significativo que el propio Chávez, después de anunciar la noche del día 15 su victoria en el referendo, desapareciera por todo un día sin que hasta la fecha se haya dado una explicación plausible de lo que hizo durante esas horas cruciales.

No puede desde luego desestimarse el rol negativo que en la ausencia de acciones preventivas y en la pasividad durante las primeras horas del desastre jugó la falta de sistemas confiables de alarma temprana, especialmente inexplicable en una zona de tal modo vulnerable, y de una cultura y organización capaces de adelantarse con efectividad a las catástrofes. Es justo señalar sin embargo que, después de ese desconcierto inicial, tal vez injustificable al menos para el primero, la reacción del Estado y de la sociedad fue ejemplar. Muy pronto flotillas de aviones y helicópteros privados, apoyándose en los aeropuertos de Maiquetía, en la misma zona de desastre, del sur de la capital y de La Carlota, en el corazón de ésta, realizaron incansablemente las operaciones de rescate de los damnificados, aislados y enfrentados a la inseguridad y a los previsibles problemas de aprovisionamiento de alimentos, medicinas y agua potable. Una de las iniciativas más sorprendentes fue la de brigadas de deportistas que, conduciendo motocicletas montañeras, se internaron en el territorio devastado y ya asolado por los grupos de delincuentes y saqueadores para llevar auxilio a los damnificados y apoyar las operaciones que se realizaban por aire.

Dada la capacidad de sus equipos y su estructura logística, por supuesto la participación de las Fuerzas Armadas resultó decisiva, especialmente cuan-

4. Se ha pretendido decir que un factor casual –la presencia militar extraordinaria en la zona en función de la custodia de los colegios electorales– contribuyó a proteger a la población en las primeras horas del desastre. La lógica, tanto como innumerables testimonios, incluido el que diera públicamente el arzobispo de La Guaira, permiten concluir que ello no fue así: durante la noche del 15 y todo el día siguiente la única preocupación de esos soldados fue la de cumplir, a veces casi heroicamente, con la tarea que se les había asignado, esto es la salvaguardia de los materiales y equipos electorales.

do en muy pocos días y superando las incertidumbres de la situación, lograron identificar algunas cabezas de playa a las que consiguieron llevar los grandes navíos de desembarco que, en un cortísimo tiempo, posibilitaron el traslado a sitio seguro de importantes masas de damnificados.

También cabe destacar la rapidez y eficacia con que se organizaron amplios sectores de la sociedad, vinculados a ONGs e instituciones caritativas, pero también individualidades, para recolectar y llevar ayuda a los sitios de concentración de damnificados. A finales de diciembre la coordinación de ONGs calculaba que para esas fechas el monto de la ayuda material (esto es, excluidas las horas/hombre dedicadas) privada recabada nacionalmente superaba el de la internacional.

Las causas del desastre

El fenómeno meteorológico que subyace al desastre es en cierto sentido una incógnita: de acuerdo con algunos se trata de una recurrencia secular, si no, al menos en la magnitud de este último, milenaria. Otros sostienen que está relacionado con el cambio climático en curso, por lo que en el futuro pudiera tener mayor recurrencia que lo postulado por los partidarios de la otra hipótesis.

El valor de esta discusión sin embargo sería relativo si no fuera por el hecho de que el fenómeno ha afectado un territorio densamente ocupado por el hombre, generando cuantiosas pérdidas en vidas y destruyendo bienes materiales de incalculable valor. Como siempre, en estas circunstancias suele asomar su cabeza una visión extremadamente simplista de los procesos de ocupación del territorio que plantea la necesidad de ubicar (o reubicar) población y actividades en zonas de nulo o en todo caso mínimo riesgo. En principio carecería de sentido perder el tiempo en discutir semejante simpleza, pero ocurre que en las altas esferas de gobierno de la Venezuela actual ese planteo, o cuando menos una variante suya, tiene suficiente predicamento como para que se lo postule como eje estratégico de las políticas territoriales.

El antiurbanismo o la no-política territorial. Desde hace varias décadas, quizá desde principios de los años 60, el *leit motiv* de las políticas territoriales venezolanas ha sido el de frenar las migraciones campo-ciudad y, más en general, impedir el crecimiento de las «grandes» ciudades[5]. Pero la verdad es que ello se ha resuelto en lo que más bien pudiera llamarse una no-política, como si se creyera en la existencia de una dinámica espontánea por la cual el «no hacer» fuera la manera más eficaz para alcanzar los resultados deseados; dicho más claramente, se trató de asumir una actitud pasiva de *no pro-*

5. Las comillas se explican porque, en comparación con las grandes metrópolis mundiales e incluso latinoamericanas, las venezolanas están lejos de ser grandes ciudades: para el 2000 la mayor de ellas, el Area Metropolitana de Caracas, debe estar todavía algo por debajo de los 3,5 millones de habitantes en un país de 24 millones.

ducir ciudad, es decir no producir o, en todo caso, producir el mínimo indispensable de infraestructura urbana, sobre todo la requerida por los sectores de más bajos ingresos, que en definitiva constituyen la masa de los movimientos migratorios, en la creencia de que, frente a esa realidad, aquellos potenciales migrantes optarían por permanecer en sus lugares de origen. Esa orientación general se llevó adelante dentro de continuas contradicciones, pero en todo caso lo cierto es que los hechos han contrariado ostensiblemente las expectativas: en el estado Vargas, la población de su núcleo urbano creció casi al 7% anual en la década de los 60 y en más del 3% en la de los 70, para finalmente caer al 1% en los 80. El resultado es que la población se duplicó en la primera década (de poco más de 100.000 habitantes en 1961 a casi 200.000 en 1971), para rozar los 300.000 en 1990. De acuerdo con estimaciones oficiales, con un crecimiento inferior al 0,2% anual, esa población habría permanecido casi estacionaria durante los últimos 10 años. Pero algunos elementos fundamentales de la infraestructura urbana, como la avenida Soublette, auténtica columna vertebral que garantiza la circulación vehicular a todo lo largo del sistema urbano, y la autopista Caracas-La Guaira, que lo vincula con el resto del país, fueron construidos hace ya más de 40 años y no solo no han sido modernizados ni repotenciados, sino que su mismo mantenimiento ha sido en extremo insatisfactorio. Es importante señalar además que si la infraestructura vial ha quedado obsoleta desde hace mucho, los sistemas de transporte público han sido, desde el inicio y en todas las ciudades venezolanas, un auténtico desastre[6]: de hecho se trata de sistemas, si es que puede usarse el término, tradicionalmente descartados por las clases de ingresos altos y medios que, sobre todo en los años de la bonanza petrolera, prefirieron abiertamente el automóvil privado para todos sus desplazamientos. De ese modo el transporte público ha terminado siendo, en general, un servicio para los más pobres, prestado con vehículos que con gran frecuencia ni siquiera garantizan el cumplimiento de las normas mínimas de higiene y seguridad, circulando por vías muchas veces al borde del colapso y cuyas rutas y horarios son, para decir lo menos, inciertos.

Con todo, la carencia más notoria de las políticas urbanas en Venezuela ha sido la relativa a la producción de espacios y equipamientos urbanos para la residencia de la población de ingresos más bajos[7], que como se ha dicho, contrariando las expectativas de los antiurbanistas terminó llegando masivamente a las ciudades, en las que se ubicó donde pudo: en terrenos que, por sus escasas cualidades urbanizables, tenían un valor tendencialmente nulo en el mercado. Un esfuerzo enorme y muy prolongado en el tiempo, por lo común llevado a cabo directamente por sus mismos ocupantes, permitió que muchas de esas viviendas, francamente precarias en su origen, acabaran trans-

6. Unica y casi milagrosa excepción: el Metro de Caracas.
7. Es verdad que a través del Banco Obrero, después Instituto Nacional de la Vivienda, desde 1928 Venezuela ha llevado a cabo un esfuerzo en la producción de viviendas populares que tiene escasos paralelos. Sin embargo, ni los requisitos socioeconómicos exigidos para acceder a ellas se correspondían con las posibilidades de las mayorías pobres, ni la cantidad de unidades producidas anualmente ha sido suficiente para atender la enorme demanda.

formándose en el más importante patrimonio de estas familias al convertirse en alojamientos amplios, dignos y de calidad relativamente alta... siempre y cuando se hiciera caso omiso de las variables urbanísticas: precariedad de los accesos, ausencia, irregularidad o inadecuación de los servicios de acueducto y cloacas, déficit de los servicios comunitarios más esenciales y de espacios públicos en general, entre las más importantes.

El hecho de que, como se vio anteriormente, los servicios de transporte público sean tan inadecuados, insuficientes y poco confiables, aunado a la necesidad de optimizar el acceso a las fuentes de empleo ubicadas en su mayoría en las áreas centrales, influyeron en que esos pobladores se esforzaran desde el inicio por lograr una localización lo más céntrica posible para la construcción de sus viviendas. En casos como el de Caracas y el núcleo urbano de Vargas, la abrupta topografía posibilitó identificar terrenos marginales al mercado en ubicaciones, efectivamente, de muy alta centralidad, como las quebradas y las faldas de las montañas: terrenos no solo desechados por el mercado por los costos asociados a su adecuada urbanización, sino en los que muchas veces había prohibición expresa de construcción por razones tanto de seguridad como de protección ambiental.

Con el paso del tiempo, además, dada su centralidad esas áreas no han hecho sino aumentar sus densidades, no solo ocupando intensamente el terreno disponible sino incluso impulsando el crecimiento vertical de las viviendas: se ha garantizado así, por una parte, la expansión de las familias sin perder las ventajas localizacionales y, por otra, la posibilidad de generar ingresos adicionales por el arrendamiento de espacios excedentarios.

Un equipamiento tardío, insuficiente y costoso. Una vez asentada esa población en aquellos terrenos, el Estado no pudo seguir eludiendo el responsabilizarse por construir, así fuera tardíamente, los equipamientos y la infraestructura urbana que los pobladores no podían desarrollar con su solo esfuerzo. Pero, sobre todo en casos como el que aquí interesa, donde los asentamientos se habían producido sobre terrenos topográficamente accidentados y con densidades muy altas, ello solo pudo hacerse parcialmente y a altos costos, fuera por lo abrupto del terreno que dificulta o impide la construcción de algunas de las infraestructuras requeridas, fuera por la densidad del desarrollo, que impide la construcción de los servicios comunitarios y de los espacios públicos en general, incluida la vialidad, sin desalojos y demoliciones. A lo cual se suma un factor de encarecimiento adicional, como es la inversión de la lógica del proceso –primero se construyeron las viviendas y después los servicios–, lo que a su vez debe haber influido también en la insuficiencia de las dotaciones.

Se llega así al resultado final de las políticas antiurbanas o, si se prefiere, de las no-políticas: las ciudades crecieron pese a todo, pero alojando cerca de la mitad de su población en asentamientos que, ciertamente, terminaron consolidándose pero a costos muy altos y con muy bajos niveles de calidad de

vida. No importa que el esfuerzo individual de cada familia les haya permitido construir una vivienda digna considerada en los términos limitados de su estructura: su inadecuada implantación y dotación en términos urbanísticos determina en última instancia una muy baja calidad de vida que, en ciertos casos, pudiera no ser inmediatamente perceptible en el marco de la cotidianidad pero que situaciones excepcionales pueden poner en evidencia a veces dramáticamente.

En ese aspecto el desastre de Vargas presenta un ejemplo lacerante con el caso del poblado de Carmen de Uria, un desarrollo espontáneo que había alcanzado un alto grado de consolidación y de calidad de las viviendas al punto de haberse convertido en sitio de residencia de muchos de los estudiantes del vecino *campus* del núcleo Litoral de la Universidad Simón Bolívar. Entre el 15 y el 16 de diciembre lo que parecía una comunidad sólidamente implantada gracias al trabajo y perseverancia de sus pobladores fue, simple y llanamente, borrada del mapa por una enorme avalancha de lodo que sepultó la casi totalidad de las viviendas y probablemente a los mismos habitantes.

Abundancia de prohibiciones, ausencia de soluciones. Al menos en el plano formal no puede decirse que el antiurbanismo haya sido irresponsable: todas las localizaciones del tipo que se ha analizado estaban prohibidas y si finalmente se terminó equipándolas así fuera precariamente, ello obedeció a una mínima solidaridad con poblaciones que no podían ser abandonadas a su destino, aunque también a la búsqueda de lealtades políticas. El problema es que, frente a las prohibiciones, no se ofrecían otras alternativas que no fueran la renuncia a migrar a las ciudades.

La experiencia de Vargas demuestra que, aun absteniéndose de contabilizar la pérdida en vidas humanas, la solución más costosa fue justamente la de la omisión, la de la no-política. Además, los primeros esbozos de los planes de reconstrucción confirman que la forma en que se ocupó ese territorio no era inevitable, que una población igual habría podido instalarse adoptando formas de ocupación que, si no hubieran bastado para neutralizar en su totalidad los daños asociados a un fenómeno natural de tanta envergadura, sin duda los hubieran reducido drásticamente. De donde se desprende nuestra conclusión en cuanto a que la responsabilidad por lo ocurrido no reside en supuestas decisiones irracionales individuales, ni en incompetencia profesional, ni en la irresponsabilidad de los gobiernos locales (todo lo cual pudo, por cierto, intervenir, pero sin que bastara para explicar un desastre de la magnitud del ocurrido), sino en unas políticas territoriales irreales y evasivas, teñidas de un voluntarismo que hasta ahora se habría podido calificar de ingenuo, pero que después de diciembre de 1999 merecen una calificación algo más dura.

El futuro

Es evidente que dentro del actual gobierno debe haber habido quien se alegrara al producirse esta tragedia, en la creencia de que así se aceleraba el

gran diseño estratégico en materia territorial, consistente en esencia en la búsqueda de un cambio radical del patrón de ordenamiento del territorio que se ha venido configurando durante los últimos 500 años[8]. De hecho no han faltado manifestaciones bastante desembozadas al respecto, para no decir que en el mismo sentido podría interpretarse el retardo en acometer las obras más urgentes en Vargas, la falta de definición que a más de tres meses de la tragedia se mantiene en cuanto a las líneas estratégicas de la reconstrucción, el relegamiento del gobernador en ejercicio y la transferencia de responsabilidades a un inexperto ministro, retóricamente investido de la condición de Autoridad Unica pero desprovisto de cualquier capacidad para el manejo de recursos.

El espacio disponible no permite entrar en la discusión del enfoque territorial del actual gobierno, por lo que solamente se señalará que representa una exacerbación de aquello que en este artículo se ha definido como la nopolítica territorial. Mantener esa orientación no solo puede frustrar la posibilidad de revertir la tragedia en una experiencia de ordenación urbanística innovadora, capaz de constituirse en un punto de referencia para el futuro. Peor aún, se corre el inminente riesgo, como ocurrió en el pasado con las ciudades cuyo crecimiento quería reprimirse, de que la reconstrucción de Vargas ocurra por las vías de facto, repitiendo y quizá magnificando los errores que convirtieron una catástrofe natural en un desastre económico, social y humano.

Caracas, abril de 2000

8. Para un análisis de esa estrategia remitimos a nuestro editorial «Una contrarrevolución territorial» en *Urbana* vol. 4 Nº 24.