

UNIVERSIDAD CATÓLICA ANDRÉS BELLO
VICERRECTORADO ACADÉMICO
DIRECCIÓN GENERAL DE ESTUDIOS DE POST GRADO
ÁREA DE HUMANIDADES Y EDUCACIÓN
Doctorado en Historia

**El Desarrollo de la Vialidad Durante el Régimen Militar
(1948 – 1958) y su Impacto en la Consolidación del Proyecto de
Modernización de la Venezuela Contemporánea**

Tesis para optar al grado de Doctor en Historia presentado por:

MSc. José Alberto OLIVAR

Profesora Tutora:

Dra. Inés QUINTERO

Caracas, abril de 2011

A mi madre Leonor del Carmen

INDICE

Introducción	p. 1
CAPITULO I	
PANORAMICA DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN VENEZUELA DURANTE EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX	
Las vías de comunicación heredadas del decimonono	p. 11
El Decreto del 24 de junio de 1910. Esbozo de un plan nacional de vialidad	p. 13
Las primeras carreteras troncales	p. 18
CAPITULO II	
EL TRIUNFO DEL AUTOMÓVIL SOBRE EL FERROCARRIL	
Los costos del ferrocarril en Venezuela	p. 24
Las transformaciones derivadas del automóvil	p. 32
Competencia o complementariedad: el dilema de los intereses creados	p. 42
CAPITULO III	
AVANCES Y RETROCESOS EN MATERIA DE VIALIDAD (1936-1945)	
El Programa de febrero y las obras de vialidad	p. 49
Las secuelas de la segunda guerra mundial	p. 59
CAPITULO IV	
LA INVERSIÓN PUBLICA COMO PALANCA DE DESARROLLO	
El Estado y la irrupción de la renta petrolera	p. 68
Creación de la Comisión Nacional de Vialidad	p. 80
El Plan Preliminar de Vialidad 1947	p. 86
CAPITULO V	
EL RESURGIR DEL GENDARME NECESARIO Y SU FILOSOFIA DEL PODER	
Entre el Pretorianismo árbitro y el Pretorianismo gobernante	p. 96
Venezuela en el marco de la Guerra Fría.	p. 104
El Nuevo Ideal Nacional: una doctrina pragmática	p. 107

Los planes económico-militares	p. 120
La influencia cepalista. El aparente dilema de ser o no ser	p. 122
Manuel R. Egaña y su visión modernizadora	p. 127
El informe Perkins. La perspectiva norteamericana del desarrollo	p. 131
El Plan Pinzón. La adecuación de un programa estratégico	p. 137

CAPÍTULO VI

PAVIMENTO Y CONCRETO ARMADO: PRIMERA FASE

Expansión de la red vial entre 1949 y 1952	p. 143
La autopista Caracas-La Guaira	p. 157
La carretera Panamericana	p. 165
El sistema de vialidad urbana de Caracas	p. 170

CAPÍTULO VII

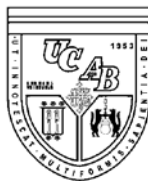
PAVIMENTO Y CONCRETO ARMADO: SEGUNDA FASE

Expansión de la red vial entre 1953 y 1957	p. 177
El sistema vial del centro	p. 188
El puente sobre el Lago de Maracaibo	p. 192
El plan ferrocarrilero nacional	p. 195

CAPÍTULO VIII

LA VIALIDAD Y SU INCIDENCIA EN LA ESTRUCTURA ECONOMICA VENEZOLANA DE MEDIADOS DEL SIGLO XX

Cambios en la organización del espacio venezolano	p. 200
Afianzamiento de los servicios de transporte terrestre	p. 204
La industria de la construcción: motor auxiliar del crecimiento económico	p. 209
El desarrollo de la industria automovilística en Venezuela	p. 226
Conclusiones	p. 235
Fuentes	p. 239



UNIVERSIDAD CATÓLICA ANDRÉS BELLO
VICERRECTORADO ACADÉMICO
DIRECCIÓN GENERAL DE ESTUDIOS DE POST GRADO
ÁREA DE HUMANIDADES Y EDUCACIÓN
Doctorado en Historia

**El Desarrollo de la Vialidad Durante el Régimen Militar
(1948 – 1958) y su Impacto en la Consolidación del Proyecto de Modernización
de la Venezuela Contemporánea**

Candidato doctoral: MSc. José Alberto OLIVAR

Profesora Tutora:

Dra. Inés QUINTERO

RESUMEN

Una constante del proyecto modernizador iniciado a partir de 1936 fue el expreso interés por incorporar plenamente la economía venezolana al sistema capitalista mundial, mediante la atracción de capitales extranjeros y la construcción de obras de infraestructura que estimulasen el desarrollo de la industria y el comercio. Partiendo de los preceptos teóricos del pretorianismo, se analizará el proceso político e ideológico que impulsó a un grupo de oficiales de las Fuerzas Armadas a la toma del poder efectivo, para así llevar adelante durante la década 1948-1958 su propia versión autoritaria de la modernización. Dado el vigoroso posicionamiento económico del Estado, generado por la explotación petrolera fue impulsado un ambicioso plan de vialidad destinado a consolidar la integración el territorio nacional y propiciar la formación de polos de desarrollo para la acumulación de capital.

Descriptor: Vialidad, Modernización, Pretorianismo, Petróleo, Política.

Introducción

Desde los primeros años de la república el tema de las comunicaciones había sido una de las grandes prioridades incluidas dentro de la formulación de un proyecto nacional que consideraba fundamental ofrecer las condiciones necesarias para hacer atractivo el establecimiento del capital extranjero en el país.

El interés por edificar una infraestructura de comunicaciones había alcanzado su máxima expresión durante el guzmancismo (1870-1887) a través de la apertura de caminos carreteros, otorgamiento de concesiones ferroviarias, privilegios para la navegación fluvial y lacustre, además del establecimiento de líneas telefónicas y cablegráficas. Ese mismo empeño por expandir la circulación de bienes y personas volvió a resurgir en los años de la dictadura gomecista (1908-1935) a partir de la construcción de sinuosas carreteras que atravesaron intrincadas cordilleras hasta conectarlas con la franja centro – norte – costera.

A raíz del establecimiento de la industria petrolera en Venezuela, comenzó un profundo proceso de transformaciones económicas y sociales, sobre todo en el período comprendido entre 1936 y 1958 que llevó a los diferentes gobernantes a preocuparse por favorecer el desarrollo de una moderna red vial destinada a promover el crecimiento y diversificación de la economía.

Durante la década 1948-1958 se llevaron a cabo una serie de obras públicas en diversas áreas, particularmente en lo que refiere a la construcción de vías terrestres de comunicación. Las carreteras y autopistas acompañadas de monumentales puentes y viaductos formaron parte de la emblemática modernización difundida a su máxima expresión a través de los medios impresos y audiovisuales, censurados por el gobierno militar imperante en ese entonces.

Cada fecha aniversaria del ascenso de los militares al poder se hacía alarde de un conjunto de obras llevadas a cabo bajo la disciplinada conducción de las Fuerzas Armadas Nacionales. De esta forma se buscaba la perpetuación de un régimen político que contravenía los más elementales derechos humanos pero que al mismo

tiempo emprendía una substancial transformación del espacio físico para crear el conjunto de condiciones requeridas para la expansión del capital nacional y extranjero.

La política vial ejecutada durante la década de los cincuenta del siglo XX se ajustaba plenamente a los cambios producidos en la estructura económica, caracterizada por el predominio absoluto de la actividad petrolera y la consecuente transformación demográfica-espacial de las ciudades que demandaban un creciente consumo de bienes y servicios. Además con ello se pretendía favorecer el establecimiento de una infraestructura de servicios proclive al desarrollo de polos industriales que requerían de vías de comunicación aptas para el tráfico pesado.

Era un hecho reconocido para la época que el franco declive registrado por los ferrocarriles estuvo acompañado de un avance vertiginoso en el uso del vehículo automotor en las más diversas actividades públicas y privadas. Notorio fue el crecimiento en el uso de camiones y buses para el traslado de mercancías y de personas de un lugar a otro, en ello contribuyó notablemente las mejoras introducidas en la red nacional de carreteras.

El potencial de consumo interno estimulado además por el aumento de la capacidad importadora del país, hizo posible el establecimiento de destacadas firmas dedicadas a diversos ramos de la industria como por ejemplo la automotriz, para seguir el camino andado por sus similares petroleras a fin de operar directamente en suelo venezolano y expandir sus volúmenes de ventas.

Ahora bien, considerando la importancia política y económica de los aspectos señalados, esta investigación procurará dar respuesta a las siguientes interrogantes:

¿A qué intereses respondieron las políticas de vialidad terrestre ejecutadas en la primera mitad del siglo XX?

¿En qué magnitud impactaron las vías de comunicación terrestre construidas en la década 1948-1958 sobre los cambios económicos y sociales ocurridos en el período?

¿Hubo un hilo de continuidad entre los planes de desarrollo económico diseñados durante el trienio 1945-1948 y el régimen militar prevaleciente en los años cincuenta?

¿Qué fundamento ideológico sustentó la noción modernizadora de los gobernantes militares entre 1948 y 1958?

¿Cómo se produjo la imposición del vehículo automotor como principal medio de transporte en Venezuela?

¿Por qué el desarrollo de la vialidad, entre otras obras públicas, constituyó una de las prioridades políticas del pretorianismo gobernante a partir del 24 de noviembre de 1948?

Este trabajo se justifica por la importancia que ha adquirido el estudio sistemático de las relaciones civiles y militares en Venezuela en los últimos años. De modo particular esta tesis doctoral, toma como elemento central un aspecto resaltante del gobierno militar transcurrido entre 1948 y 1958: la construcción de vías de comunicación y sus implicaciones en la economía contemporánea.

Al respecto se realizó una indagación sobre este punto específico, observándose la existencia de una variedad de autores que en líneas generales han tratado *grosso modo* el período en cuestión, enfocándose más en los aspectos políticos y económicos, sin entrar a detallar las implicaciones que tuvieron las obras públicas emprendidas durante ese período.

Algunos autores especializados en el área económica coinciden en ubicar la actuación del régimen militar en un tiempo en que las inversiones extranjeras ejercieron un papel dominante sobre la economía de países con remanentes de producción precapitalista donde se articularon una serie de monopolios extractores de las fuentes de riqueza. Domingo F. Maza Zavala en su libro *Los mecanismos de la dependencia*, afirma que las relaciones económicas de la postguerra en América Latina estuvieron supeditadas a la imposición de un modelo de industrialización

dependiente de los grandes centros capitalistas, fundamentalmente de los Estados Unidos, asociados con los principales grupos económicos de carácter local¹.

En ese sentido, Manuel González Abreu autor de *Auge y caída del perezjimenismo (el papel del empresariado)*², afirma que entre los roles ejercidos por la burguesía nacional como aliada de los factores exógenos estuvo el de servir de elemento de presión para que el Estado crease el marco de condiciones necesarias que hiciera atractiva la venida de nuevos capitales extranjeros al país. No en vano, Germán Carrera Damas en *Una nación llamada Venezuela*, destaca que los miles de kilómetros de carreteras construidas en el siglo XX "...podría perfectamente constituir la mejor fundamentación de todo el alegato acerca de la que se ha denominado relación de dependencia"³, puesto que las vías de comunicación favorecían la salida de la materia prima y a su vez expandía el radio de consumo de los bienes importados del exterior.

Sobre este aspecto cabe mencionar a Victor L. Urquidi, *Otro siglo perdido. Las políticas de desarrollo en América Latina 1930 – 2005*⁴ quien manifiesta que pese a que la extensión de las carreteras en América Latina contribuyó a expandir la capacidad instalada de producción de bienes y servicios, hasta los momentos poco se ha dilucidado sobre la relación entre el surgimiento de la industria de ensamblaje de vehículos y la construcción de carreteras en detrimento de los ferrocarriles.

En efecto, el tema de las vías de comunicación es un ámbito relativamente explorado en la historiografía venezolana. Los grandes aportes en esta materia se deben a Eduardo Arcila Farías, en sus conocidas obras *Historia de la Ingeniería en Venezuela*⁵ y *Centenario del Ministerio de Obras Públicas*⁶, en los que el enfoque y

¹ Domingo F. Maza Zavala, *Los mecanismos de la dependencia*, Caracas, Fondo Editorial Salvador de la Plaza, 2da. Edición, 1973, pp. 50,51.

² Manuel González Abreu, *Auge y caída del perezjimenismo (el papel del empresariado)*, Caracas, Universidad Central de Venezuela-Consejo Desarrollo Científico y Humanístico-Fondo Editorial Acta Científica, 1997, p. 60.

³ Germán Carrera Damas, *Una nación llamada Venezuela*, Caracas, Monte Avila Editores Latinoamericana, 5ta. Edición, 1997, p. 204.

⁴ Víctor L. Urquidi, *Otro siglo perdido. Las políticas de desarrollo en América Latina (1930-2005)*, México, El Colegio de México-Fondo de Cultura Económica, 2005, pp. 223,224.

⁵ Eduardo Arcila Farías, *Historia de la Ingeniería en Venezuela*, Caracas, Colegio de Ingenieros de Venezuela, tomos I y II, 1961.

la metodología aplicada por el autor han servido de ineludible referencia para los que se inician en esta línea de investigación.

Más recientemente, Claudio Briceño Monzón en la introducción a la obra compilatoria *Vías de comunicación y geohistoria en Sudamérica* sostiene que el estudio de las vías de comunicación “... debe hacerse siguiendo un enfoque interdisciplinario en el que la geografía y la historia aportan sus especificidades para dar una visión de conjunto de la dinámica espacial a lo largo del tiempo”⁷.

Precisamente, en ese esfuerzo por superar las barreras que restringen la producción de nuevos conocimiento destaca la contribución de Lorenzo González Casas, en un estudio sobre los *Grandes espacios de la Modernidad caraqueña* donde afirma tajante que el desarrollo de vías de comunicación en la Venezuela del siglo xx fue “una de las maneras más eficientes de dar el gran salto venezolano a la modernidad”⁸, aprovechando las ventajas de importar a gran escala técnicas y modelos de planificación exitosos en otras latitudes.

Ahora bien, en lo concerniente al tema y al período que seleccionamos para esta investigación nos hemos topado con una gran variedad de escritos, algunos de los cuales sólo hacen hincapié en la magnificencia de una obra material que superaba todo lo antes realizado, según la óptica de sus autores, en su mayoría adepta a un régimen del cual recibían prebendas.

En esa línea se inscribe por ejemplo, Laureano Vallenilla Planchart, uno de los preclaros exponentes del período, quien sostenía en los editoriales publicados en el diario *El Heraldo* (1953-1957)⁹ que la eficacia de la acción gubernamental residía en su firme convencimiento acerca del uso de la ciencia y de la ingeniería para resolver la mayoría de los problemas nacionales, valiéndose para ello del uso de la poderosa

⁶ Eduardo Arcila Farías, *Centenario del Ministerio de Obras Públicas, influencia de este ministerio en el desarrollo*, Caracas, Publicaciones del Ministerio de Obras Públicas, 1974.

⁷ Claudio A. Briceño Monzón y José Alberto Olivar (compiladores), *Vías de comunicación y geohistoria en Sudamérica*, Mérida, Universidad de los Andes, Consejo de Publicaciones, 2009, p. 13.

⁸ Lorenzo González Casas, “Los grandes espacios de la modernidad caraqueña: el corredor de la Avenida Urdaneta” en Revista *Edificar*, N° 4/5, 1997, p. 9.

⁹ R.H., “Bajo el signo del Bull dozer” en *Editoriales de El Heraldo*, Caracas, Ediciones de El Heraldo, s/f., p. 15.

maquinaria constructora que demolía las viejas tradiciones y edificaba el camino hacia la modernidad.

Asimismo, Francisco Aniceto Lugo en su libro *Pérez Jiménez. Fuerza creadora*¹⁰, vinculaba la política de carreteras del período gomecista con las obras de vialidad impulsadas durante el perezjimenismo, señalando que la visión modernizante del régimen había rescatado del abandono las vías de comunicación existentes para consolidar el proyecto de unificación efectiva del territorio nacional.

Es claro que estas ideas se corresponden a lo que Diego Bautista Urbaneja, analiza en *Pueblo y petróleo en la política venezolana del siglo XX*¹¹, donde afirma que toda política de Estado responde a los requerimientos y concepciones de los grupos que rodean el poder político, y en consecuencia la racionalidad de las decisiones oficiales guarda relación con el esquema ideológico que aquellos tengan en mente.

Por otro lado, existen importantes estudios sobre el período en cuestión donde se hace hincapié en los fundamentos ideológicos e intereses económicos y geopolíticos que determinaron la actuación de los gobernantes de turno. Destaca en primer lugar la obra de Ocarina Castillo D' Imperio, autora del libro *Los Años del Bulldozer. Ideología y Política 1948-1958*¹² para quien el sustrato ideológico adoptado por los jefes militares puede inscribirse dentro de una corriente positivista que buscaba la transformación de la sociedad, a través de la realización de una serie de obras materiales que aseguraran su perfeccionamiento económico y social. Esta bandera sería enarbolada dentro de la línea de pensamiento oficial de la época, conocida como la doctrina del Bien Nacional o Nuevo Ideal Nacional el cual se resumía constreñidamente, en la consabida frase de “la transformación racional del medio físico”.

¹⁰ Francisco Aniceto Lugo, *Pérez Jiménez, fuerza creadora*, Caracas, Editorial Ragón C.A., 2da. Edición, 1954, pp. 77,78.

¹¹ Diego Bautista Urbaneja, *Pueblo y petróleo en la política venezolana del siglo XX*, Caracas, Monte Ávila Editores Latinoamericana, 1995, p. 28.

¹² Ocarina Castillo D' Imperio, *Los años del Bulldozer. Ideología y política 1948-1958*, Caracas, Ediciones FACES Universidad Central de Venezuela - Fondo Editorial Tropykos, 2da. Edición, 2003, p. 65.

En ese mismo orden de ideas, Manuel Rodríguez Campos, en su obra *Pérez Jiménez y la Dinámica del Poder*¹³, puntualiza que entre el 24 de noviembre de 1948 y el 23 de enero de 1958 la élite castrense por su lado y la élite empresarial por el otro, actuaron en defensa de una estructura política y económica que favorecía la concentración de capitales en operaciones de alto valor lucrativo, amén del reparto exclusivo de los dividendos obtenidos por la riqueza petrolera.

Por su parte, Fredy Rincón en *El Nuevo Ideal Nacional y los Planes Económicos – Militares de Pérez Jiménez 1952–1957*¹⁴ es enfático en afirmar que el manejo de la economía durante la década militar, estuvo subordinada a los intereses de una superestructura agazapada bajo el cognomento de un nacionalismo retórico y ambiguo que por un lado, formulaba una planificación estratégica traducida en empresas básicas, electrificación, vialidad, sistemas de riego, protección arancelaria, todos en función de los “altos intereses de la nación”, pero que por otro lado, permitía la reproducción del capital extranjero a sus anchas dentro del aparato productivo que se pretendía potenciar.

Esa conexión entre el petróleo y la expansión del resto de los componentes de la economía capitalista mundial, es interpretada por Fernando Coronill en su libro *El Estado mágico, naturaleza, dinero y modernidad en Venezuela*, como un axioma que permitió impulsar nuevas formas de producción y consumo. Ejemplo de ello es el vehículo automotor cuya demanda concitó inclusive una modificación “... del espacio social en el mundo moderno”¹⁵.

El mismo autor al referirse a la dictadura perezjimenista, denota la aprehensión de sus ideólogos por enlazar la preeminencia de una figura esclarecida con la marcha de unas fuerzas civilizadoras capaces de apalancar el desarrollo físico y material del país, dejando de lado las abstracciones ideológicas y las pugnas interpartidistas.

¹³ Manuel Rodríguez Campos, *Pérez Jiménez y la dinámica del poder (1948-1958)*, Caracas, El Dorado Ediciones, 2ª edición, 1991, p. 211.

¹⁴ Fredy Rincón N., *El Nuevo Ideal Nacional y los planes económicos-militares de Pérez Jiménez 1952-1957*, Caracas, Ediciones El Centauro, 1982, p. 46.

¹⁵ Fernando Coronill, *El Estado mágico. Naturaleza, dinero y modernidad en Venezuela*, Caracas, Editorial Nueva Sociedad – Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico de la Universidad Central de Venezuela, 2002, p. 86.

El estudio realizado en el exterior por Felicitas López Portillo *El Perezjimenismo: génesis de las dictaduras desarrollistas*¹⁶, ya se había pronunciado en términos similares, al situar la dictadura de Marcos Pérez Jiménez como uno de los primeros regímenes autoritarios en América Latina que impulsó políticas desarrollistas, amparado en la riqueza proporcionada por la renta petrolera, para crear un marco de condiciones favorables que hiciera posible la acumulación de capital por parte de las clases dominantes de origen interno y externo.

No obstante, Domingo Irwin en su obra *Relaciones civiles-militares en el siglo XX*¹⁷, es tajante al precisar que la actuación del pretorianismo gobernante hasta 1958, fue un fracaso gerencial y político al pretender, por un lado, llevar a cabo un ambicioso programa de desarrollo industrial a expensas del poder económico detentado por el Estado, sin el concurso del capital privado nacional y extranjero, y por otra parte, haber sostenido la primacía de las Fuerzas Armadas como único garante de la paz y el progreso del país, en contraste con la supuesta incapacidad de los partidos políticos para el ejercicio del poder.

Es conveniente acotar, con respecto al uso del *Pretorianismo* como categoría de análisis para referirnos al régimen político instaurado en Venezuela entre 1948 y 1958, que nos orientaremos de acuerdo a los postulados teóricos-conceptuales expuestos por Amos Perlmutter y Valerie Plave Bennett en el libro *The Political Influence of The Military. A comparative reader*¹⁸ donde lo definen, como una manifestación de abierto desafío a la legitimidad de las autoridades civiles para imponer por la vía de la fuerza sus propios modos de autoridad política.

En opinión de estos especialistas en el tema, las condiciones que han propiciado el fenómeno en países subdesarrollados a lo largo del siglo XX están asociados a la debilidad de los gobiernos civiles para emprender un proyecto de modernización a largo plazo, de ahí que la organización militar aparezca como el ente capaz de

¹⁶ Felicitas López Portillo, *El perezjimenismo: génesis de las dictaduras desarrollistas*, México, Universidad Autónoma de México, 1986, p. 8.

¹⁷ Domingo Irwin, *Relaciones civiles-militares en el siglo XX*, Caracas, El Centauro ediciones, 2000, p. 92.

¹⁸ Amos Perlmutter y Valerie Plave Benett, *Political Roles and Military Rulers*, New Haven and London, Yale University Press, 1980, pp. 8,9.

gestionar eficazmente la estrategia de desarrollo y el mantenimiento del orden político. A nuestro modo de ver, el cuadro anteriormente descrito calza perfectamente con las características del tipo de gobierno instaurado en Venezuela luego del golpe de estado del 24 de noviembre de 1948.

Para el tratamiento general de esta tesis se utilizó un enfoque histórico – económico en el que se tomaron en consideración los principales factores internos y externos que tuvieron influencia en el desarrollo de la vialidad durante el período 1948-1958.

La investigación se enmarcará en el método deductivo, con un abordaje de lo general a lo particular. Para ello se exploraron los antecedentes de una red de comunicaciones terrestres que contribuyó a impulsar nuevos medios de transporte como parte de un proceso de transición, entre una sociedad anclada a las condiciones materiales del pasado y una nación emergente bañada por el influjo petrolero. Posteriormente, se abordó el contexto que sirvió de fundamento para la ejecución del programa de vialidad y su relación con la expansión económica vivida durante el período de estudio.

En ese sentido, se emplearon las técnicas y procedimientos específicos de la investigación científica, recurriendo a los análisis de documentos oficiales, revistas y periódicos de la época, testimoniales publicados, anuarios estadísticos, así como de fuentes bibliográficas que ofrecieran una visión de conjunto del tema seleccionado. Además se revisaron los fondos documentales ubicados en las diferentes secciones tanto del Archivo Histórico de Miraflores como del Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores, sitios donde reposan infinidad de expedientes, oficios e informes inéditos elaborados por personeros y allegados del régimen dentro y fuera de Venezuela.

Una vez consultado el material bibliográfico y documental se hizo una clasificación y organización de los datos permitiendo organizar los resultados de esta tesis en ocho capítulos, a saber:

En los tres primeros capítulos, se realizará un estudio de las obras de vialidad terrestre construidas durante la primera mitad del siglo XX que permitieron la

consolidación en un primer momento de un férreo régimen político que neutralizó las rémoras del caudillismo decimonónico, facilitando la transición entre la Venezuela rural y la Venezuela urbana. Destacándose además el creciente afianzamiento del transporte automotor como factor modelador del paisaje urbano que finalmente vino a desplazar los tradicionales medios de locomoción.

En el capítulo cuatro se entrará de lleno en analizar los cambios operados en el Estado venezolano como consecuencia de la explotación petrolera. Seguidamente, en el quinto capítulo abordaremos los fundamentos ideológicos que pretendieron justificar el ejercicio del poder por parte de la institución castrense a partir de 1948.

Luego en los últimos tres capítulos analizaremos propiamente la década 1948-1958 desde el punto de vista de la ejecución del plan de vialidad y la magnitud del impacto económico que representó para la modernización del país. Finalmente, precisaremos las conclusiones arrojadas por esta investigación y las fuentes que la hicieron posible.

CAPÍTULO I

PANORÁMICA DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN VENEZUELA DURANTE EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX

Las vías de comunicación heredadas del decimonono

Para inicios del siglo XX las vías de comunicación terrestre existentes en Venezuela no distaban de ser simples caminos abiertos a través de la intrincada naturaleza, en su mayor parte recorridos durante el período de sequía. Los puentes hechos de piedra y madera, eran escasos, por lo que el viaje por tierra debía ser interrumpido cuando los ríos estaban crecidos producto de copiosos aguaceros. La falta de mantenimiento por parte de los organismos de gobierno obligaba en muchas ocasiones a los arrieros de mulas a delinear nuevos pasos o vadear numerosos ríos a fin de llevar sus cargas desde las haciendas y pulperías hasta los poblados más cercanos. De modo que con frecuencia los caminos se tornaban fangosos, al punto que las carretas quedaban atascadas durante dos o tres días continuos hasta ser rescatadas haciendo uso de palancas improvisadas por los arrieros.

Un viajero inglés de paso por Venezuela entre 1910 y 1911, Leonard Dalton narraba impresionado lo observado durante su recorrido: “...los caminos en Venezuela no pasan de ser simples caminos de herradura, e incluso en muchos casos no merecen siquiera tal denominación”¹⁹.

El tiempo parecía detenido si se compara esta descripción con las anotaciones formuladas por otro viajero quince años atrás. Entonces, el norteamericano William Eleroy Curtis señalaba lo siguiente: “Hay pocas carreteras en el país y se hallan únicamente en la vecindad de las grandes ciudades. Las nueve décimas partes del transporte interior se hace sobre los lomos de los burros (sic)”²⁰.

¹⁹ Leonard V. Dalton, *Venezuela*, Caracas, Fundación de Patrimonio Cultural de Venezuela, 1989, p. 257.

²⁰ William Eleroy Curtis, *Venezuela país de eterno verano 1896*, Caracas, Ediciones del Congreso de la República, 1977, p. 229.

Esta situación estuvo signada por el exiguo desarrollo de las entidades provinciales cuyas diferencias geográficas fueron reforzadas por la inexistencia de permanentes vínculos comerciales entre sí, capaces de romper el atraso económico que significaba mantener pequeños volúmenes de producción destinados casi de manera exclusiva al mercado exterior, obteniendo un restringido margen de utilidad a causa de los obstáculos que ofrecían las rudimentarias vías de comunicación.

Hasta entonces las limitaciones en la disposición de recursos financieros y el escaso desarrollo tecnológico del país no habían permitido contrarrestar la influencia del medio físico en la estructuración del espacio venezolano. Así pues, “... la asociación entre fisiografía y precipitaciones se traducía en caminos inestables, particularmente sobre los tramos arcillosos y rocosos con fuertes pendientes de los sectores montañosos de las cordilleras de la Costa y los Andes, al igual que los Llanos por la recurrencia de inundaciones y desbordamientos”²¹.

En 1910, justo cuando se cumplían los primeros cien años del inicio de la gesta independentista, la fisonomía general del país conservaba los principales rasgos sobre los cuales comenzó a levantarse la institucionalidad republicana. La Venezuela que se preparaba para celebrar su fiesta centenaria, era un vasto territorio escasamente poblado, producto de las endemias mortales y el flagelo de las guerras civiles promovidas por caudillos regionales.

De hecho, no se había podido consolidar del todo una estructura política y económica uniforme, capaz de extender el principio de autoridad de un Estado nacional no subordinado a los arrebatos altisonantes del caudillaje provinciano ni a los grupos de poder vinculados a las casas comerciales de ultramar. Este complejo escenario vegetaba bajo la sombra de un régimen federal instituido, más para beneficiar un cúmulo de intereses situados en apartados lugares del territorio nacional que para hacer efectivo los moldes de un evangelio liberal civilizador.

La recurrente inestabilidad política y administrativa del país llevó a sucesivos gobernantes a priorizar los gastos en torno a la estabilidad y defensa de sus

²¹ Néstor Martínez, “El predominio de las ciudades. Los procesos de urbanización consolidada y subintegrada” en Pedro Cunill Grau (coordinador), *GeoVenezuela*, Caracas, Fundación Empresas Polar, Tomo 3, Medio humano, establecimientos y actividades, 2008, p. 194.

regímenes. La crisis fiscal con la que se inició el nuevo siglo conllevó al establecimiento de rigurosas contribuciones extraordinarias, léase impuestos, destinados al pago de las acreencias en el exterior. Este agitado escenario no era el más favorable para seguir edificando obras públicas, entre ellas caminos carreteros, tal como se había realizado en la época de Antonio Guzmán Blanco (1870-1887).

En lo referente a los caminos de hierro existentes para la época, estos no lograron cruzar un tercio del territorio nacional y menos aun resolver el problema del transporte de mercancías y pasajeros. Por el contrario resultaron ineficientes y altamente costosos, ya sea por el deficiente trazado de las vías y las altas tarifas en los fletes establecidos.

En líneas generales, el siglo XX fue recibido utilizando prácticamente las mismas rutas de navegación fluvial, lacustre y marítima como vía de comunicación más fiable desde los pequeños muelles hasta las radas portuarias de Maracaibo, La Vela, Puerto Cabello, La Guaira, Barcelona, Cumaná, Carúpano y Ciudad Bolívar, cuya precariedad contrastaba con la importancia que poseían.

El Decreto del 24 de junio de 1910. Esbozo de un plan nacional de vialidad

El 3 de junio de 1910, el general Juan Vicente Gómez fue juramentado como Presidente Constitucional de los Estados Unidos de Venezuela para el período 1910-1914. Al encargarse del mando resumió en dos palabras su programa de gobierno “paz y trabajo”. Una de las prioridades asignadas al Ministerio de Obras Públicas (MOP), consistiría en la ejecución de un programa de vías de comunicación para ofrecer facilidades al transporte de los frutos del campo.

Dada la experiencia de Gómez como agricultor, éste conocía muy bien la rutina del duro trabajo de la tierra y los efectos funestos de ver perdidas las cosechas por falta de buenos caminos. Allí radica una parte de su interés por estimular la construcción de caminos carreteros y mejorar la red de comunicaciones fluviales en

los principales puntos de la república. La memoria anual del MOP en 1911 refrendó aquellos propósitos:

Toda medida que tienda a mejorar estas condiciones y a facilitar la comunicación entre los centros productores y los de consumo traerá, como consecuencia inmediata, a la par que un inmenso beneficio para las localidades favorecidas, un incremento notable en la riqueza particular y también, por ley ineludible, en la riqueza pública²².

En la citada memoria se destaca que “desde el año de 1872 hasta 1910, los Gobiernos de Venezuela han invertido en obras públicas nacionales como Bs. 160.000.000 de los cuales solo se ha aplicado el 13% a la construcción de carreteras y caminos”²³. Lo anterior es un reconocimiento implícito de la iniciativa en materia de vías de comunicación que hubo en tiempos de Guzmán Blanco, pero al propio tiempo una velada crítica al mismo gobernante y a quienes les sucedieron en el mando supremo, por el desinterés con que obraron en los años siguientes, dedicando una parte del comprometido presupuesto a esporádicas obras de ornato que pretendían acicalar la faz de una nación copiando relumbres extranjeros.

Ante esta vieja práctica llena de discursos y oropel que en nada contribuía al progreso del país, en adelante el norte del despacho de obras públicas sería la edificación de vías de comunicación, acueductos y obras de saneamiento. Esta sencilla trilogía de prioridades, encerraba un cúmulo de necesidades después de muchos años de desidia. El MOP se convirtió en una formidable maquinaria técnica y administrativa a donde fluirían considerables sumas del presupuesto nacional para apuntalar las bases de un nuevo proyecto hegemónico.

Por otro lado, dentro de la estrategia de afianzamiento unipersonal aplicado por Gómez, la formulación de la política de carreteras buscaba además simplificar la movilización del ejército sin mayores contratiempos a fin de contrarrestar cualquier foco de sedición que otrora habían sido difíciles de sofocar.

²² Ministerio de Obras Públicas, *Exposición de la Memoria 1911*, Caracas, Tipografía y Litografía del Comercio 1911, s/p.

²³ *Ibidem*, s/p.

En efecto, el sello distintivo de la gestión del Ministerio de Obras Públicas, lo daría el célebre decreto del 24 de junio de 1910, el cual disponía la construcción de carreteras centrales en los estados de la república. En virtud de este decreto se ordenó el estudio de carreteras centrales, destinando para este concepto 50% de la partida anual asignada al despacho de obras públicas. El historiador Eduardo Arcila Farías, precisó el alcance de aquella disposición normativa:

Con este Decreto nacieron las *Carreteras Centrales* que (...) respondían a una concepción diferente de la que hoy se tiene, pues no seguían un orden que permitiera su enlace en una sola dirección de Oriente a Occidente, sino una ruta cambiante dictada por las características y necesidades regionales²⁴.

Entre las justificaciones esgrimidas en el mencionado decreto estaban las rudimentarias condiciones de la mayor parte de las vías de comunicación de la república, las cuales hacían nugatoria cualquier iniciativa de fomento de inmigración y colonización para la explotación de la riqueza agrícola del país.

Esta iniciativa oficial dio un vuelco definitivo a lo que hasta entonces se había proyectado como prioridad dentro del concepto de vías de comunicación. Sin duda la construcción de carreteras respondió a un escenario de franca animadversión que para entonces existía hacia los ferrocarriles.

Sin embargo, en aras de no generar conflictos innecesarios con los empresarios de los ferrocarriles que funcionaban en el país, se delimitaron los radios de acción de cada modalidad de transporte y sus formas de complementariedad. La citada memoria del MOP de 1911 lo pone de manifiesto:

²⁴ Eduardo Arcila Farías, *Centenario del Ministerio de Obras Públicas, influencia de este ministerio en el desarrollo*, p. 210.

Proyectar la red de vías de comunicación de un país es un problema complejo, (sic) por la necesidad que existe de dar cabida simultáneamente en él a todos los sistemas de transporte conocidos, de conformidad con los recursos y exigencias de cada región. El ferrocarril no puede penetrar a todas partes; es indispensable unir a él los centros productores principales por medio de carreteras, y alimentar estas últimas, a su vez, con caminos secundarios, convenientemente estudiados y trazados. En ocasiones cuando la riqueza de la comarca atravesada no es bastante para sostener una vía férrea, se impone entonces la carretera como vía de primer orden; y en otras, es el camino de recuas el que ha de desempeñar este papel²⁵.

Para emprender la compleja labor de estudiar los sistemas de transporte más acordes a las necesidades de cada región y en consecuencia elaborar el plan general de vías de comunicación, se procedió a crear tres comisiones científicas exploradoras, cada una de las cuales se ocupó de abordar por separado las condiciones físicas y económicas de las tres regiones en que de hecho fue dividido el país: región central, occidental y oriental.

Cabe destacar que para la fecha no existía un conocimiento preciso de las dimensiones geoespaciales del territorio venezolano. Salvo los trabajos de Codazzi publicados en 1841 y los aportes de la comisión encargada de elaborar el plano físico y militar de la república en 1904, es poco lo que se tenía a la mano. Sin embargo, dada la magnitud de los estudios a realizar, la contribución de estas comisiones científicas sería de gran valía, en virtud de los levantamientos topográficos que se verían obligados a realizar, así como la elaboración de mapas e identificación de estratos geológicos, sin dejar a un lado las características de la botánica de los lugares a explorar.

Precisadas las tareas a cumplir, fueron nombradas las respectivas comisiones. La primera encargada de la región central fue integrada por los ingenieros Manuel León Quintero y Andrés Palacios Hernández. La segunda comisión estuvo a cargo de Alfredo Jahn Jr. y L. Hedderich quienes se ocuparían del estudio de la región

²⁵ Ministerio de Obras Públicas, *Exposición de la Memoria 1911*, s/p.

occidental. La última comisión exploradora de la región oriental fue constituida por Manuel Cipriano Pérez y Pedro B. Pérez.

Los comisionados recorrieron durante más de un año, ya sea a pie, a lomo de mula, bongo, vapor o ferrocarril, la extensión de los estados asignados dentro de las regiones delimitadas, tomando nota del estado de los caminos de recua, las vías fluviales, los muelles que servían de aliviadero comercial para el cabotaje, las distancias entre los pueblos, el estado de sus producciones agrícolas y pecuarias, los fletes, entre otros aspectos de interés. Entre tanto, iban enviando *in situ* a la sala técnica del despacho, informes preliminares con los datos recogidos.

Sobre la base de los informes elaborados por los ingenieros comisionados, se efectuaron las primeras reparaciones a los caminos carreteros existentes. Decretándose poco después la construcción de varias carreteras centrales como: la carretera del este Caracas – Guatire, la carretera del norte Caracas – La Guaira, la carretera del sur Caracas – Charallave, la carretera Caracas – Maracay – Valencia, la carretera Maturín – Caño Colorado, la carretera Cumaná – Cumanacoa, entre otras.

Estas carreteras respondieron al añejo propósito de conectar las áreas de producción agrícola con los centros de consumo y los puertos de exportación, algunas de ellas sirvieron de complemento a los ferrocarriles permitiendo el traslado de los productos hasta las estaciones intermedias o terminales. Pocas veces se había hecho en el país un estudio tan sistemático de la realidad física, económica y social del país. En estos trabajos sobresalió el aporte de notables profesionales de la ingeniería, comprometidos a riesgo inclusive de sus propias vidas, en medio de condiciones a veces hostiles, a cumplir aquellas colosales tareas.

Se tenía previsto llevar a cabo la construcción de un total de 1.000 kilómetros de vías carreteras a un costo aproximado de 40 millones de bolívares, cifra exorbitante para la época, en un lapso de 10 a 12 años. A diferencia de otros tiempos cuando las limitaciones económicas y políticas dieron al traste con los diferentes proyectos de caminos y carreteras, el gobierno del general Gómez pudo contar con un flujo creciente de ingresos fiscales gracias a las reformas administrativas emprendidas a partir de 1913.

Aun cuando el gobierno se vio en la necesidad de reajustar sus egresos entre 1914 y 1915, durante los años iniciales de la Primera Guerra Mundial, los trabajos de construcción de las diferentes carreteras continuaron en marcha, utilizándose para aminorar los costos en la mano de obra a los reos comunes y políticos del régimen, así como de soldados del ejército como parte de la prestación del servicio militar obligatorio.

Las primeras carreteras troncales

No será sino a partir de 1916 cuando se da inicio a una segunda fase en la edificación de las carreteras centrales, al decretarse la construcción de dos importantes ramales carreteros que en conjunto pretendían vincular el este y el oeste con el centro de la república: la gran carretera occidental y la gran carretera oriental. Ambas carreteras rompían el esquema localista y desarticulado que había caracterizado hasta entonces a gran parte de los caminos de recua y luego los ferrocarriles construidos en el último tercio del siglo XIX.

Al explicar los propósitos que perseguía la continuación de la política de carreteras iniciada unos años atrás, el ministro de obras públicas, Luis Vélez señalaba:

...las dos extensas vías en proyecto como complemento la una de la otra, ellas vendrán a ser el gran lazo de unión, el vínculo común y eficaz de solidaridad establecido entre todos los Estados y Territorios que integran y constituyen a la Nación Venezolana; y ellas serán igualmente los troncos principales, los ejes maestros directores en el plan racional, bien estudiado y metódico que debe llevar por las ramificaciones de esos troncos maestros al establecimiento de la completa red de carreteras del país; para ligar en las condiciones más eficientes y económicas los dispersos elementos de la República en un todo único y solidario...²⁶

El modelo adoptado daba paso a la estructuración de una red principal de comunicación que rebasaba los límites de cada estado, integrando las distintas

²⁶ Ministerio de Obras Públicas, *Memoria 1917*, Caracas, Tipografía y Litografía del Comercio 1917, s/p.

localidades hacia un entorno medular donde se concentraba el poder político y militar del país. De esta forma los puntos nodales donde debían de convergir los principales ramales fueron Caracas y Maracay.

Caracas, en su condición de capital oficial de la república, seguía siendo la sede tradicional de los poderes nacionales, teniendo a sus espaldas el puerto de la Guaira principal salida comercial del país. Por otro lado, la ciudad de Maracay ubicada en el estado Aragua adoptada por el “Benemérito”, primero como paraje estratégico de su campaña contra la supuesta invasión del general Cipriano Castro en 1913 y luego en lugar de aposento, devino en una suerte de capital paralela a donde acudían Ministros, Presidentes Provisionales, Diplomáticos, hombres de negocios, etc., a entrevistarse con Gómez para tratar asuntos de alta trascendencia.

No en vano, en esta localidad fueron edificadas importantes obras de fortificación militar, amplias avenidas, parques, hoteles, establecimientos industriales y la naciente aviación militar, amen de la estricta conservación de la carretera que unía Caracas con Maracay. Desde allí el ejército nacional podía marchar con la ventaja proporcionada por las carreteras interconectadas en este punto, a detener a los caudillos que pretendían invadir por el occidente, el llano o el oriente del país²⁷.

El caso de la gran carretera occidental y posteriormente de la gran carretera de los andes o trasandina fue elocuente en ese sentido. El trayecto de la primera comprendía un recorrido de 872 kilómetros, partiendo desde Caracas enlazando las principales capitales de los estados Aragua, Carabobo, Lara, Cojedes, Portuguesa, Barinas hasta llegar a San Cristóbal.

El impulso dado a esta vía de comunicación se fundamentaba en el interés por facilitar el movimiento comercial entre los estados andinos productores de café y los principales puertos del centro de la república, además de favorecer los fundos agropecuarios ubicados en los altos llanos occidentales. De igual modo, esta vía permitiría al régimen ejercer un control mucho más expedito de la zona fronteriza por su vinculación directa con el eje político-militar Caracas-Maracay.

²⁷ Ruperto Velasco, “Desfile de las Unidades del Ejército” en *Revista del Ejército, Marina y Aeronáutica* N° 45, Caracas Diciembre 1934, p. 593.

La ruta hacia los andes fue complementada en 1923 al ordenarse la construcción de la carretera trasandina, inaugurada en 1925, representando en la práctica la interconexión de las carreteras centrales de los estados Táchira, Mérida y Trujillo con la denominada carretera de la costa que se prolongaba entre Valencia, Puerto Cabello, San Felipe y Barquisimeto, alcanzando una extensión de 1.183 kilómetros. Esta carretera se convirtió en la vía más expedita para la comunicación con las vecindades fronterizas del sureste colombiano, gracias a la edificación en 1927 de un puente binacional sobre el río Táchira que unía las poblaciones de Cúcuta y San Antonio.

Por otro lado, pero sin el empeño colocado en las anteriores, estuvo la gran carretera oriental. Inicialmente proyectada como una continuación del tramo carretero entre Caracas y Guatire, para de allí remontar hacia el valle de Capaya y girar su rumbo a los llanos orientales con destino a la población de Soledad, situada al norte del río Orinoco. Pero en vista de las abruptas condiciones topográficas que separan el valle de Guatire y la depresión de Unare su itinerario fue modificado.

La nueva ruta de 818 kilómetros emprendida a partir de 1920, se iniciaba desde la Encrucijada de Cagua, en el trayecto entre Caracas y Maracay de la gran carretera occidental, hacia San Juan de los Morros, siguiendo por el valle de Uverito, la mesa del Sombrero, continuando por los llanos hasta Soledad y desde allí servir de puente comunicacional con la vasta región de Guayana.

Económicamente la vía hacia el oriente estaba destinada a favorecer los establecimientos de cría y engorde de ganado de los llanos centrales y orientales, además de ofrecer facilidades para la exploración y explotación de los recursos minerales situados al norte y sur del Orinoco.

Si bien las carreteras troncales edificadas durante el régimen gomecista no integraron totalmente al país, estas contribuyeron a ir articulando un mercado interno anteriormente seccionado en varios hinterland²⁸ de mayor o menor alcance. Hasta entonces los esquemas de comunicación terrestres funcionaban de manera dispersa, reduciéndose a simples veredas de penetración que generalmente no sobrepasaban los

²⁸ Hinterland: Espacios o secciones geográficas con relativa independencia entre sí, vinculados a puertos marítimos o fluviales donde se realizaban actividades de importación y exportación.

límites de las provincias o estados. Situación que obligaba a valerse de varias rutas de navegación como única vía de comunicación entre las localidades más distantes.

En adelante la distribución de productos entre las regiones se hizo cada vez más constante, dejando a un lado las formas autárquicas que en ocasiones pusieron en peligro la integridad del territorio venezolano. Para 1930, cuando la red de carreteras se encontraba plenamente establecida a lo largo de 8.500 kilómetros, el ministro de obras públicas, Federico Álvarez Feo, describía de manera sucinta la marcada diferencia entre una Venezuela fragmentada y hostilizada por sus semejantes y otra Venezuela férreamente pacificada en provecho de los intereses propios y extraños.

La producción estaba estancada porque la imposibilidad del transporte (sic) la limitaba al consumo de pequeños mercados locales. La acción del Poder Federal era casi nula en los Estados y siempre tardía, de manera que la Paz Pública estaba a merced de cualquier aventurero a quien el aislamiento de ricas regiones le proporcionaba largos meses de saqueos y asesinatos. Los habitantes de las diversas porciones del Territorio Nacional se desconocían entre sí, y formaban pequeñas comunidades aisladas y casi hostiles. Hoy por el contrario (...) Las posibilidades de transporte fácil y relativamente económico han multiplicado los mercados e intensificado la producción. Todo el territorio de la República está bajo la acción rápida, casi inmediata del Ejército Nacional²⁹.

Las carreteras edificadas eran en su mayor parte de tierra, situadas en la falda de las montañas donde se abría un corte transversal de escasos dos metros de ancho, con fuertes pendientes y curvas muy estrechas. Estas eran ejecutadas para satisfacer las necesidades básicas de transporte generalmente realizado con animales de carga.

Se considera como artífice de este tipo de edificación vial al ingeniero Luis Vélez, quien tuvo a su cargo la supervisión de los trabajos de construcción de la carretera central del Táchira antes de ejercer la titularidad del Ministerio de Obras Públicas. El objeto de este rudimentario procedimiento era la apertura rápida y

²⁹ Ministerio de Obras Públicas, *Memoria 1930*, Caracas, Litografía del Comercio 1930, s/p.

económica de la obra para luego modificarla progresivamente a medida que el volumen de tráfico terrestre así lo exigiera³⁰.

En algunos tramos se aplicaron capas de piedras picadas que eran compactadas con máquinas aplanadoras, importadas especialmente para esta clase de trabajos conocidos como sistema de macadamización. Posteriormente, comenzó a utilizarse el pavimento de concreto sobre todo en aquellos trayectos comúnmente frecuentados por altos jerarcas del régimen, como lo fueron las carreteras de Caracas a la Guaira y hacia Maracay.

Gran parte de las obras eran abiertas por mano de obra no especializada, utilizándose como herramientas básicas de trabajo picos y palas en jornadas de hasta diez horas semanales, recibiendo un jornal diario de Bs. 3,50. Este monto era comparativamente superior al que recibían en las haciendas por las labores agrícolas que oscilaban entre Bs. 0,75 y 1,50 no recibidos en metálico sino en forma de fichas o vales cambiados en las pulperías de los hacendados.

Esta notable diferencia hizo que muchos campesinos prefirieran incorporarse a las cuadrillas de construcción de carreteras y otras obras públicas, contribuyendo a generar un paulatino movimiento migratorio de unos estados a otros, en donde los nuevos pobladores empezaron a arraigarse dedicándose a otras faenas en establecimientos comerciales o fundando pequeñas tiendas de artesanía.

La facilidad ofrecida por las nuevas vías de comunicación terrestre favoreció la concentración de población en aquellas ciudades que cobraron auge debido al aumento del tráfico de mercancía agrícola y pecuaria que anteriormente se veían restringidas por el estado crítico de los antiguos caminos de herradura. Así, las carreteras comenzaron no solo a ser recorridas por los tradicionales arreos de mulas y ocasionales hombres a caballo, sino por oleadas de campesinos que emprendieron camino hacia las ciudades ya sea en carretas o a través de los noveles servicios de transporte automotor establecidos para comercializar la carga entre las comarcas interiores.

³⁰ B. Lugo Escobar, "El General Juan Vicente Gómez y las Carreteras de Venezuela, Caracas, Abril de 1932" en Archivo Histórico de Miraflores (en adelante AHM), sección inventarios, serie D, caja 42, carpeta 6, documento 34

Ya para 1934 de acuerdo con las cifras oficiales, la red de carreteras fruto del decreto del 24 de junio de 1910, registraba una extensión de 9.123 kilómetros en contraste con los sempiternos 900 kilómetros de líneas férreas heredadas del decimonónico liberalismo amarillo.

Revisemos a continuación el proceso que determinó la decadencia del transporte ferrocarrilero y la superposición del vehículo automotor como nuevo símbolo del progreso.

CAPÍTULO II

EL TRIUNFO DEL AUTOMÓVIL SOBRE EL FERROCARRIL

Los costos del ferrocarril en Venezuela

Uno de los principales paradigmas del progreso y la civilización aportados por la Revolución Industrial lo representó la locomotora de vapor como medio moderno de transporte de mercancías y pasajeros, a través de largos tendidos de hierro que superaban los más borrascosos obstáculos naturales hasta vincular apartados rincones de la geografía física.

El ferrocarril en Venezuela representó en sus inicios la posibilidad cierta de sacudir la capacidad productiva de una economía aletargada en el tiempo. La habilidad propagandista de sus realizadores hacía gala de las innumerables bondades que la sola máquina de hierro depararía al flanquear las barreras que esterilizaban el intercambio comercial, trayendo consigo la venida de nuevos capitales extranjeros, acompañados de una laboriosa masa de inmigrantes que concurrirían a poblar los espacios vacíos del territorio nacional. En fin la concreción del viejo sueño liberal enarbolado desde la instauración de la república.

Un periódico oficioso de la época en que se llevaba a cabo la construcción de la línea de hierro entre Caracas y La Guaira, mantuvo un permanente monitoreo sobre el avance de la obra, informando en tono de crónica el más mínimo detalle a fin de estimular la expectativa pública, desestimando las críticas de sectores opuestos al establecimiento del ferrocarril y anunciando por adelantado sus efectos multiplicadores:

...Los que se quejan de no hallar en que ocuparse tendrán trabajo de sobra. Abundará el dinero. Caracas será una feria de compradores y vendedores. El ferrocarril es como una pila eléctrica, movilizará todos los cuerpos, sacudirá todas las fibras, animará todos los decaídos, levantará todas las esperanzas y abrirá las puertas de nuestro grandioso provenir³¹.

³¹ Diario *La Opinión Nacional* N° 3508, Caracas 18 de febrero de 1881, s/p.

Para entonces el *boom* ferrocarrilero estaba en su máximo esplendor. Hacia la segunda mitad del siglo XIX, como resultado de la introducción de importantes cambios en los procesos fabriles hubo un notable incremento en la producción que se concentró en la industria pesada. La siderurgia y la construcción de ferrocarriles fueron dos de las ramas que monopolizaron la inversión de capitales en Europa. De esta manera surgieron grandes empresas aliadas al capital bancario que se dispusieron a exportar sus excedentes a otros países donde dominaba la escasez.

En el caso de América Latina la expansión del ferrocarril fue aupada por las clases dirigentes al divulgarse la supuesta relación simbiótica *progreso-producción* que traía consigo el establecimiento de este medio de transporte. De ahí que algunos países como Argentina, Brasil, Chile, Uruguay y México fueron los primeros receptores de la exportación de capitales en materia de ferrocarriles³². Antonio Guzmán Blanco, promotor por antonomasia de este modelo de transporte en Venezuela, pudo percatarse durante sus estancias en Europa de estos movimientos en el sistema capitalista, por lo que se apresuró a crear las condiciones para promover el establecimiento de una parte de esa inversión en el país.

Previo a la inauguración de la línea férrea entre Caracas y La Guaira (1883) que representaría el inicio de la edad de hierro en materia de ferrocarriles en Venezuela, Guzmán Blanco impulsó la aprobación de varias disposiciones legales que ofrecieran privilegios a los empresarios extranjeros, como lo fueron: la reforma del Código Militar en 1882 que exceptuaba de cumplir con el servicio activo a los empleados y obreros ocupados en las obras de construcción de ferrocarriles; la Ley de Tierras Baldías del 2 de junio de 1882 que concedía a los contratistas ferrocarrileros el privilegio de usufructuar de hasta 500 metros de cada lado de la línea cuando esta atravesare por terrenos baldíos; y la Ley del 1 de octubre de 1883 que ofrecía el pago de una garantía por parte del Estado de hasta 7% del capital invertido por particulares en la construcción de ferrocarriles. Asimismo, permitió la utilización de trozos importantes de las carreteras edificadas durante su primer gobierno conocido

³² José Murguey Gutiérrez, *Construcción, Ocaso y Desaparición de los Ferrocarriles en Venezuela*, Mérida, Consejo de Publicaciones – Universidad de los Andes, 1997, p. 71.

como el septenio, para la instalación de los rieles a fin de aminorar los costos sufragados por los concesionarios.

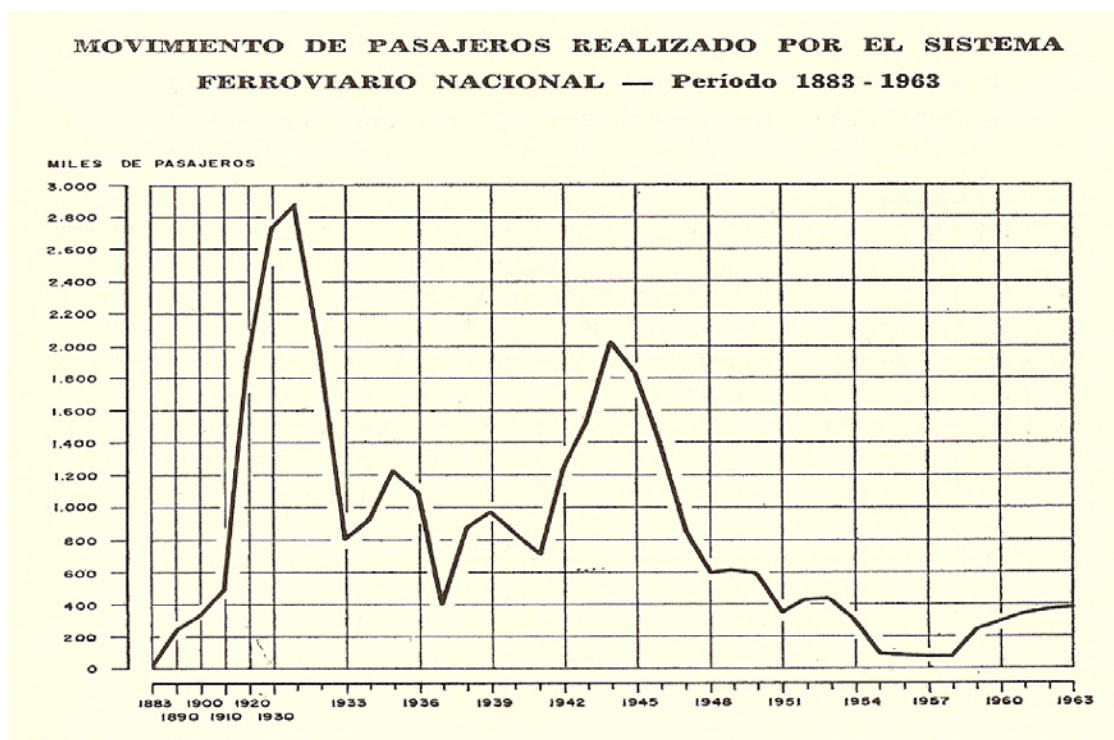
Bajo esa aureola de progreso el transporte ferrocarrilero vio extendidas sus ramificaciones en aquellos lugares donde se consideró necesario fortalecer los tradicionales vínculos de extracción y consumo heredados de la colonia. Caracas, La Guaira, Valencia y Puerto Cabello, conocieron el dinamismo impreso por el tren de vagones de origen inglés y alemán. La región andina también vio desfilar la desafiante máquina a lo largo de su escarpado relieve siguiendo las estribaciones que conducen al gran lago marabino. No así el oriente venezolano que por su baja densidad demográfica no pudo conocer este moderno sistema de locomoción. En definitiva, los ferrocarriles junto a los viejos caminos de recua, cumplieron el papel primario exportador asignado por los centros de poder capitalista mundial que buscaba enlazar los principales puertos marítimos y fluviales con los nichos de producción interna.

Como ejemplo de la subordinación del camino de hierro con aquel modelo de especialización agroexportadora, puede traerse a colación el ferrocarril La Ceiba – Sabana de Mendoza abierto al público en 1887 que permitió el traslado de gran parte de la producción de café del valle de Motatán (estado Trujillo) al Lago de Maracaibo. En ese marco se inscribe el ferrocarril Carenero – Río Chico inaugurado en 1889 que facilitó la salida del cacao barloventeño al exterior. Otra muestra lo representa el ferrocarril de Tucacas a Barquisimeto puesto en servicio en 1891 por cuyos rieles se desplazó la producción minera y agropecuaria de la región.

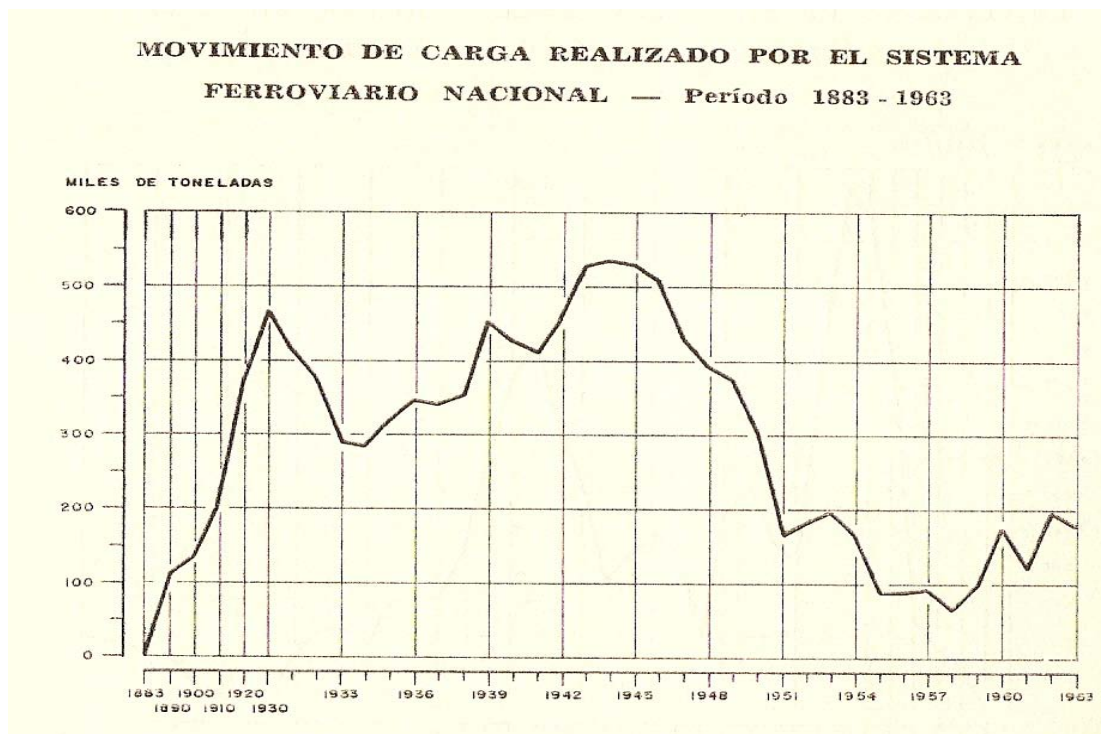
El correr de los años fue revelando el cúmulo de insatisfacciones que no terminaban de ser despejadas a fuerza de la leña y el carbón. Desde sus inicios, el ferrocarril fue concebido para el transporte de altos volúmenes de mercancías acopiados en las estaciones situadas a lo largo de espacios geográficos potencialmente productivos. Con ello se preveía que los recursos invertidos en la construcción de las líneas se recuperarían con prontitud, acompañado de una utilidad líquida significativa.

Por el contrario, en Venezuela, la tendencia rentable del ferrocarril presentó una dislocación, dado el incipiente desarrollo de las fuerzas productivas, entre otras razones.

Véase a continuación los siguientes gráficos del sistema ferroviario de la época:



Fuente: Celio Segundo Orta, *El sistema de transporte interno en el área metropolitana*, p. 127.



Fuente: Celio Segundo Orta, *El sistema de transporte interno en el área metropolitana*, p. 128.

Como se puede observar, las compañías ferrocarrileras disfrutaron de un importante auge durante los años de la primera postguerra, específicamente en el decenio 1920-1930, cuando el movimiento de carga y de pasajeros llegó a alcanzar en promedio una cifra nunca antes vista de 400 mil toneladas de mercancía y 2.500 pasajeros movilizados. Posteriormente y como producto de las severas restricciones impuestas por la Segunda Guerra Mundial, una nueva alza se suscitó entre 1943 y 1946, ubicándose en promedio en 500 mil toneladas de carga. En los años subsiguientes y pese a la reversión de las concesiones ferrocarrileras a favor del Estado venezolano, la consecución de pérdidas económicas sería el denominador común.

Por otro lado, la rebaja sustancial en el costo del transporte de mercancías no se materializó por completo. En no pocas oportunidades las empresas alemanas e inglesas encargadas de la administración de las principales líneas de hierro, fueron cuestionadas por la escasa variación registrada en las tarifas de los fletes que

cobraban por los servicios de traslado, más aun si se les comparaba con los montos que se pagaba anteriormente cuando sólo existía el transporte tirado por animales. A continuación véase algunas cifras comparativas en cuanto al valor de los fletes cobrados en 1880 y en 1922:

Carretas

En 1880	Por Tonelada Kilométrica
Caracas a la Guaira	Bs. 0,82
La Guaira a Caracas	Bs. 1,58
Caracas a Valencia	Bs. 1,14
Valencia a Puerto Cabello	Bs. 1,50
Promedio general	Bs. 1,23

Ferrocarriles

En 1922	Por Tonelada Kilométrica
Caracas a la Guaira	Bs. 0,61
La Guaira a Caracas	Bs. 0,95
Caracas a Valencia	Bs. 0,58
Valencia a Puerto Cabello	Bs. 0,67
Ferrocarril de Carenero	Bs. 1,50
Promedio general	Bs. 0,94

Fuente: Vicente Lecuna, "Los Trasportes (sic) y la producción". *Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas*. N° 226, Caracas, Septiembre, 1932, p. 5592.

En más de cuarenta años el costo promedio del flete por ferrocarril, si bien se mantenía por debajo del que se sufragaba por el uso de carretas, dado el tiempo transcurrido, esa rebaja resultaba irrisoria, menos del 30%. Al comenzar sus operaciones los concesionarios alegaron la imposibilidad de ofrecer tarifas más bajas, dado el limitado movimiento comercial y las particularidades del terreno por donde pasaban los ferrocarriles.

Sin embargo, a medida que transcurrían los años de funcionamiento, las principales compañías de ferrocarril se abstuvieron de efectuar inversiones para sustituir el material rodante que mostraba signos de desgaste, amén de la falta de interconexión entre las líneas existentes dadas las diferencias técnicas en la construcción y la pugna de intereses entre los concesionarios alemanes e ingleses (Véase mapa N° 1).

Esta situación irregular estuvo acompañada de un notorio abandono por parte de las autoridades nacionales hacia los caminos carreteros que otrora habían sido una de las grandes metas de las elites de poder en los primeros años de la república. Muchas de las empresas ferrocarrileras establecidas en el país se apropiaron de los caminos y/o carreteras aledaños, llegando incluso a ser acusadas de su deterioro e impedir el paso de los arreos de mula³³. El propósito que consideraron excepcional fue el ahorro de los gastos de exploración que debían realizar en los terrenos por donde pasaría la línea de hierro y en consecuencia utilizaban el espacio abierto por los caminos carreteros, haciendo gala de los derechos adquiridos en los contratos de concesión.

Tales contratos establecían el compromiso del Estado de no permitir la construcción de otras vías férreas que hicieran competencia en las rutas concedidas. Esta cláusula podía extenderse a la conservación de las carreteras contiguas a las líneas de ferrocarril, lo que significaba la entrega del monopolio exclusivo del tráfico de mercancías y pasajeros.

Este hecho fue denunciado en un editorial del periódico *El Economista*, titulado *Las Carreteras*, donde su editor Tomás Michelena señalaba en tono de reproche “... ¿qué queda de las carreteras?, el rasgo que se trazó de ellas, el abandono de otras y la clausura y entrega a empresas ferrocarrileras?”³⁴

Con esto se evidenciaba un soterrado propósito en la política ferroviaria instrumentada durante el guzmancismo, consistente en garantizar la monopolización del transporte terrestre a favor de las empresas ferrocarrileras, dejándose de invertir

³³ *Ibidem*, p. 335.

³⁴ *El Economista* N° 106, Caracas 1 de febrero de 1890, s/p.

en el ramo de las carreteras y declinando en las instancias locales la conservación de aquellos caminos secundarios que se dirigían hacia las estaciones

Otro hecho que hizo de los ferrocarriles una onerosa carga para el Estado fueron los intereses garantizados según la Ley del 1 de octubre de 1883. Al respecto, Samuel Hurtado Salazar expone lo siguiente:

El pago de la garantía por 75, 90, 95, generalmente por 99 años, según el contrato de cada ferrocarril, suponía una erogación alta y permanente por parte del erario. A la larga el costo del ferrocarril – su construcción y su mantenimiento en explotación – por concepto de intereses garantizados podría llegar al triple o al cuádruple del capital original de las líneas férreas³⁵.

Las conmociones políticas y económicas que sacudieron al país a finales del siglo XIX originaron el retraso de los pagos acordados, acumulándose un saldo deudor vertiginoso que superaba la capacidad de recaudación del tesoro nacional. De las catorce concesiones otorgadas a empresas ferrocarrileras, ocho recibieron el beneficio de la garantía pecuniaria. Sin embargo, la administración del Ferrocarril Central de capital alemán, fue la que más ejerció presión para exigir el pago de sus reclamaciones.

En conjunto los compromisos con todas las empresas alcanzaban la suma de Bs. 26.944.740,08³⁶ por lo que la República se vio en la obligación de negociar un empréstito internacional en 1896 con el Disconto Gesellschaft de Berlín, firma vinculada con el Ferrocarril Central y a la cual le correspondió la mayor parte de las erogaciones sufragadas.

Esta operación de endeudamiento generó muchas críticas, no sólo por el carácter leonino de sus cláusulas, sino por haber endosado a la posteridad el suplicio de nuevos gravámenes aun más pesados. Sin bien el empréstito permitió cancelar las deudas e incluso suprimir definitivamente el pago de la garantía del 7%, no es menos cierto que esto se hizo a costa de contraer una nueva deuda, esta vez con el operador

³⁵ Samuel Hurtado Salazar, *Ferrocarriles y Proyecto Nacional en Venezuela*, Caracas, Ediciones de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Universidad Central de Venezuela, 1990, p. 267.

³⁶ Germán Jiménez y Vicente Lecuna, “Los ferrocarriles en Venezuela” en *Revista del Colegio de Ingenieros de Venezuela* N° 12, Diciembre 1923, p. 190.

financiero de una potencia en proceso de expansión. El verdadero saldo de esta maniobra que le costó al país Bs. 54.487.784,73 se hizo patente en ocasión del bloqueo de las costas venezolanas en 1902, cuando los buques de guerra alemanes protagonizaron acciones conminatorias contra Venezuela³⁷.

Este ruinoso escenario fue creando una franca animadversión hacia los ferrocarriles e inclinó a favorecer la adopción de un sistema de transporte menos dispendioso y sujeto al control del Estado.

Las transformaciones derivadas del automóvil

A medida que el kilometraje carretero iba siendo objeto de mejoras sustanciales como producto del decreto del 24 de junio de 1910, el vehículo automotor comenzó a ser introducido en el escenario venezolano. Si bien en un principio fue visto como un elemento extraño causante de súbitas reacciones, poco a poco se convirtió en útil medio de transporte³⁸. No fue casual que el inicio de la política de carreteras haya coincidido con la expansión del automóvil. La memoria de obras públicas de 1911, así lo puso de manifiesto:

La reacción que se observa hoy en el mundo a favor de las carreteras, producida por el automovilismo, que tiende a llevar de nuevo el movimiento y la vida a los antiguos caminos, abandonados desde el establecimiento de las vías férreas, es una circunstancia de actualidad que hace más interesante aún la realización de este programa³⁹.

³⁷ Cf. Manuel Rodríguez Campos, *Venezuela 1902, La crisis fiscal y el bloqueo: perfil de una economía vulnerada*, Caracas, Fondo Editorial de Humanidades y Educación-Universidad Central de Venezuela, 1983, pp. 205, 206; también Cf. Manuel Carrero, *Cipriano Castro, el imperialismo y la soberanía nacional venezolana 1895-1908*, Caracas, Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, N° 172, 2000, pp. 263, 264.

³⁸ El recorrido del primer automóvil desde Puerto Cabello hasta Barquisimeto en 1904 causó honda sorpresa entre los habitantes de las diversas poblaciones que lo vieron. Por ejemplo en Tucacas, la alarma cundió en los lugareños quienes se recogieron en sus casas huyendo de aquel *Duende encantado*. Vid. *Venezuela: 100 años en automóvil*, Caracas, Fundación Museo del Transporte, 2004, p. 20.

³⁹ Ministerio de Obras Públicas. *Memoria 1911*, s/p.

La primera noticia que se tiene de la introducción de un vehículo de motor en Venezuela data de 1904, cuando Isacc Capriles importó de los Estados Unidos una máquina de tres velocidades con motor de ocho caballos. Poco después, otras excéntricas personalidades con notable valor adquisitivo gestionaron la importación desde Europa de varios vehículos con características similares⁴⁰. Uno de ellos fue obsequiado por los acólitos del general Cipriano Castro a su esposa Doña Zoila de Castro.

Se estima que para 1907 ya había seis elegantes automóviles en Venezuela, todos ellos circulando por la espléndida zona residencial de El Paraíso, ubicada al suroeste de Caracas. Pero no será sino hasta 1911 cuando el *boom* automovilístico comience a hacerse sentir en el seno de la alta sociedad caraqueña. Por entonces la firma comercial de Enrique Arvelo y el norteamericano William H. Phelps obtuvo el privilegio de servir de representantes exclusivos de la Ford Motor Company, gracias a esta iniciativa la solicitud de importación de vehículos se hizo más numerosa.

La popularización del automóvil en los Estados Unidos había traspasado sus propias fronteras después de la puesta en marcha del sistema de fabricación en serie, ideado por el célebre inventor e industrial, Henry Ford. A partir de la fundación en 1903 de la compañía homónima, su producción de automóviles fue expandiéndose sobre todo con la introducción al mercado del *Modelo T* en 1908, cuyo alto rendimiento y bajo costo de fabricación lo hizo económicamente accesible a un gran público. Ford, fue además el primer fabricante que supo combinar magistralmente el uso de la publicidad y la capacidad de distribución segura y confiable. Para ello se valió de todos los medios de difusión a su alcance y estableció las primeras redes de concesionarios comerciales en las principales capitales de la unión americana.

Estrategia similar aplicó en Venezuela el almacén Arvelo & Phelps, al promocionar a través de la prensa las bondades de los vehículos Ford. Pero eso no fue todo, también se ofreció a los potenciales compradores una segura provisión de repuestos y un exclusivo servicio de mecánica, pues contaban con un joven adiestrado en la propia planta de Ford en la ciudad de Detroit (EEUU) a donde había sido

⁴⁰ Venezuela: 100 años en automóvil, p. 18.

enviado para especializarse en el ramo. Ese joven fue Edgar Anzola, cuyo nombre quedaría ligado a la historia del automóvil por ser pionero en conducir los afamados *Modelos T* por caminos polvorientos y de escasos puentes, cruzando quebradas y riachuelos, hasta llegar a los sitios más recónditos del país.

Otros importadores de vehículos se sumaron a la campaña de difusión de sus respectivos modelos. Se promocionaron paseos en alquiler, exhibiciones públicas, cursos de manejo, en fin todas las ventajas posibles para acrecentar la clientela. Los periódicos y revistas de la época no dejaban de reseñar el júbilo provocado por la llegada del automóvil a las distintas ciudades y pueblos del interior del país. Ejemplo de ese entusiasmo se observa en el siguiente telegrama remitido por el Presidente del estado Táchira al general Gómez en 1913:

Tengo la satisfacción de comunicarle que en este momento recorre las calles de esta capital el primer automóvil que llegó a esta ciudad. Impulsos son estos de progreso que sólo alcanzan los pueblos, cuando la paz está sostenida por la probidad de los magistrados, por su obra fecunda para el bien y por el vigor que comunica a las colectividades⁴¹.

De esta forma, el automóvil dio nuevos aires a un anhelo de bienestar personal y colectivo que se había visto transgredido por los avatares de la guerra y la anarquía. Ello sirvió para restaurar la confianza en la capacidad del individuo para crear nuevas formas susceptibles de dominar su propia naturaleza e impulsar la transformación económica y el orden social. La posibilidad de alcanzar el progreso material mejorando las carreteras existentes adecuándolas al tráfico de los automóviles, sería en los años venideros una de las premisas más reiteradas por los propulsores de un régimen fuerte y centralizado.

En adelante el ferrocarril quedaría relegado del discurso oficial, sus contemporáneos lo verían como un medio de transporte obsoleto y peor aun, ruinoso para el país. En cambio, el automóvil proporcionaba la sensación de poder barrer definitivamente los obstáculos que entrababan el aumento de la agricultura, la

⁴¹ “Telegrama del general Pedro Murillo al general Juan Vicente Gómez, San Cristóbal 11 de abril de 1913” en *El Nuevo Diario* N° 97, Caracas 13 de Abril de 1913, s/p.

industria y el comercio. Además otorgaba a quienes adquirirían un vehículo de esta naturaleza un status social de gran valía. Así, esta renovada versión de la idea del progreso comenzó a calar en la mentalidad de los estratos más poderosos de la sociedad, siendo hábilmente vinculada con el imperativo de la existencia de un *Gendarme Necesario* capaz de instaurar la *paz y el trabajo*.

Todas esas nociones son muy importantes porque constituyen los pilares filosóficos para legitimar el régimen autocrático de Juan Vicente Gómez, y son elementos vindicatorios de ese poder fuerte capaz de garantizar la evolución y el progreso (...) La filosofía en el poder es, entonces, la de la estabilidad que evoluciona paulatinamente, avanzando hacia *todo cuanto sea cultura y progreso real*. Bajo este planteamiento positivista subyace la realidad innegable de una Venezuela disgregada que va a requerir de una práctica gubernamental integradora, esto es, el paso de la <<disgregación>> a la <<integración>>⁴².

No en balde, la identificación del régimen gomecista con el desarrollo de las carreteras, estuvo acompañada de la protección brindada por el caudillo andino al fomento del automóvil. Pronto, las comitivas oficiales dejarían de usar los viejos *landó* para desplazarse en una seguidilla de lujosos automóviles que complacían los gustos más exigentes. El Jefe, tal como llamaban en público a Gómez, era el más vistoso usuario del servicio automotor y a partir de allí, todos cuantos tenían que ver con el régimen imperante siguieron su ejemplo. De manera que el automóvil se convirtió en la unidad de medida del progreso del país⁴³.

De hecho, entre 1911 y 1916 la importación total de vehículos automotores alcanzó la cifra de 2.562 unidades⁴⁴, por lo que el binomio carretera-automóvil comenzó a entablar una creciente competencia frente a las rudimentarias carretas, yuntas de bueyes y cabalgaduras.

⁴² Yolanda Segnini, *Las luces del gomecismo*, Caracas, Alfadil ediciones, colección trópicos, 1987, p. 62.

⁴³ Ciro Caraballo Perichi, *Obras públicas, fiestas y mensajes (Un puntal del régimen gomecista)*, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, N° 19, Estudios, Monografías y Ensayos, 1981, p. 53.

⁴⁴ Ministerio de Obras Públicas, *Memoria 1918*, Caracas, Tipografía y Litografía del Comercio, Tomo I, p. 6.

La Primera Guerra Mundial (1914-1918) ofreció una oportunidad excepcional para demostrar la efectividad del innovador medio de transporte. En los campos de batalla europeos una profusa industria bélica probó con éxito nuevos ensayos tecnológicos, destacando por su efectividad el avión y el automóvil. Este último, fue empleado inicialmente para el transporte de tropas y luego su versión de combate, el tanque de guerra, aportó mayor capacidad de movilidad y resistencia, desplazando finalmente a la vetusta caballería.

En Venezuela, la culminación de las dos grandes rutas troncales en 1925 que permitió enlazar el país desde el oriente al occidente, despertó el entusiasmo de la burguesía importadora. En enero de 1926, William H. Phelps le hace saber al general Gómez el propósito de expandir sus negocios:

...me es altamente placentero poderle escribir hoy otra vez ahora que, debido a las magníficas carreteras ya terminadas y al enlace de casi todas las poblaciones de la República con caminos para automóviles, el negocio Ford en Venezuela se ha desarrollado de tal manera (habiéndose vendido alrededor de 1500 en el año que terminó) que he juzgado conveniente para el mejor desenvolvimiento de este (...) organizar una nueva compañía anónima venezolana que se ocupará exclusivamente de la venta de Fords y de sus accesorios, con Sucursales en las principales ciudades⁴⁵.

En efecto, ya para la segunda década del siglo XX la adquisición de automóviles se había vuelto mucho más accesible a las capas medias de la población. Atrás había quedado su uso sólo para un puñado de hombres privilegiados apasionados por el lujo y la aventura.

Otros factores también coadyuvaron al auge del automovilismo en el país. Finalizada la guerra en Europa, el intercambio comercial había vuelto a reanimarse debido a la elevada demanda de mercancías en las naciones asoladas por la devastación bélica. La mejoría de precios de la producción agroexportadora alentó la economía criolla, incidiendo en el aumento del circulante que fue captado por un

⁴⁵ “Carta de William H. Phelps al general Juan Vicente Gómez, Caracas 1 de enero de 1926” en AHM, sección cartas, caja 548-C.

creciente sector mercantil dispuesto a satisfacer las peticiones de más y mejores bienes de consumo.

Luego de una breve contracción de esta bonanza entre 1920 y 1922, el comercio importador recobró sus fuerzas, muestra de esa recuperación lo evidencia el surgimiento de nuevos distribuidores de vehículos importados y de mayores agentes vendedores de piezas y accesorios.

Según una conocida publicación promotora del uso del automóvil en el país, para 1929 funcionaban en Caracas dieciséis distribuidoras de automóviles, entre las cuales destacaban:

- W.H. Phelps. El Automóvil Universal, representante de las marcas Lincoln, Ford y Good Year.
- Juan S. Mendoza. Representante de Chrysler y Camión Internacional.
- Henrique Brandt. Representante del Dodge Brothers y Camión Graham.
- Blohm & Co, representante del Hudson, Federal y Goodrich.
- Henrique Sanabria Boulton. Representante del Studebaker y Erskine.
- Gustavo J. Paul. Corporación Venezolana del Motor, representante del Cadillac, Chevrolet, Pontiac, GMC y Firestone⁴⁶.

Otros agentes comerciales operaban en La Guaira, Maracaibo, Valencia y San Cristóbal. La participación de algunos miembros de las familias más encumbradas en el negocio automotor era una evidencia de la perspectiva favorable que rodeaba a este lucrativo negocio.

Por su parte, la naciente industria petrolera también inclinó la balanza a favor del vehículo automotor de diversas maneras.

Dada la magnitud de las operaciones realizadas por las compañías que requerían la disponibilidad de equipos y herramientas de gran calado, el transporte fue uno de los aspectos modificados por las innovaciones tecnológicas traídas de afuera. En torno a los yacimientos se dispuso la construcción de “carreteras petroleras” que a su

⁴⁶ Revista *El Automóvil* N° 15, Caracas Enero 1929, s/p.

vez eran transitadas por vehículos automotores de carga, acondicionados especialmente para el transporte de personal y medios relacionados con la extracción y refinación del petróleo. Estos pesados vehículos, llamados *camiones*, fueron de gran utilidad para la moderna industria que levantaba a su alrededor una compleja infraestructura de vastas proporciones.

Las ventajas ofrecidas por este tipo de vehículo, trascendieron su empleo industrial y comenzó a ser adoptado por varios propietarios de haciendas a fin de tecnificar su producción agrícola. Uno de los pioneros en ese cambio de patrón tecnológico fue Gustavo Vollmer Rivas, propietario de la Hacienda Santa Teresa en los Valles de Aragua, quien adquirió en 1912 un camión de fabricación alemana, destinándolo a las labores de recolección de caña en tiempo de zafra. Asimismo, la utilidad de este tipo de transporte pesado sería apreciada por sectores comerciales e industriales que lo vieron como un poderoso aliado para trasladar mayores volúmenes de carga en el menor tiempo posible.

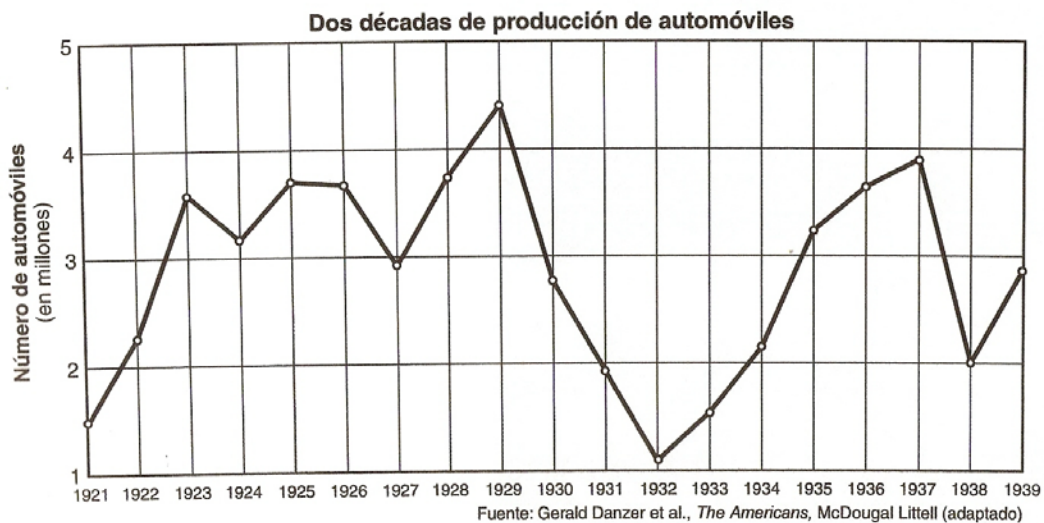
Así se desprende de un informe elaborado por una comisión de industriales del estado Carabobo en 1921:

En este estado se emplean los modernos sistemas de transporte y ya están en actividad muchos vehículos automotores que atraviesan las magníficas carreteras que nos ponen en comunicación con toda la república. Para las necesidades locales se usan con éxito las carretas de tracción de sangre, en especial las mulas y bueyes. También se usan mucho para los caminos y las necesidades internas de hacendados y agricultores, las recuas de asnos y bestias mulares⁴⁷.

Otro aporte de la industria petrolera para la difusión del automóvil lo representó la decisión de la empresa The Caribbean Petroleum Co., concesionaria de los pozos petroleros en el estado Zulia, de producir envases de gasolina con el nombre de *venzoleo* destinado a cubrir la naciente demanda en el mercado interno. De igual modo, la empresa Standard Oil incluyó entre sus actividades relacionadas con los hidrocarburos, servir de expendedor de combustible en varias ciudades del país.

⁴⁷ *Primer Congreso de Agricultores, Ganaderos, Industriales y Comerciantes de Venezuela, celebrado en Caracas del 2 al 23 de Julio de 1921*, Caracas, Litografía del Comercio, 1921, Tomo II, p. 245.

Cabe destacar el predominio de las marcas norteamericanas en los pedidos de importación de las firmas comerciales venezolanas. Esta tendencia era coincidente con el excedente de producción registrado por la industria automovilística norteamericana que encontró en el mercado latinoamericano una acogida promisorio. El siguiente gráfico permite visualizar la evolución de la industria en los Estados Unidos entre 1921 y 1939:



Después de la firma del Tratado de Versalles en 1918 que marcó el fin de la Primera Guerra Mundial, la recuperación económica de los Estados Unidos se hizo ostensible en todos los ámbitos, particularmente en la gran industria. La burbuja de crecimiento en cuanto a la producción de automóviles llegó a su punto máximo en 1929, coincidiendo con el estallido de la gran depresión cuyos efectos fueron devastadores. Sin embargo, al estabilizarse la crisis fruto de las medidas del *New Deal*, un nuevo repunte productivo azuzado por el reestablecimiento del poder de compra del consumidor norteamericano, permitió fortificar la industria automotriz preparándola para enfrentar con éxito las demandas de un nuevo conflicto bélico mundial.

Era tal la preponderancia de la producción automovilística norteamericana que sólo en 1926, 85% de sus autos llegó a cubrir la producción mundial, conservándose imbatible en los años sucesivos. Las siguientes cifras comparativas son elocuentes:

Producción de automóviles en los grandes países del mundo occidental 1926

País	Producción (unidades)
Estados Unidos	4.318.461
Canadá	205.116
Francia	200.000
R. Unido	198.699
Italia	64.760
Alemania	54.500
España	1.050

Fuente: Ralph Epstein, *The Automobile Industry. Its Economic and Commercial Development*, p. 320.

Para la fecha, Venezuela ya se situaba en las estadísticas de los fabricantes norteamericanos como el séptimo país importador de automóviles en Latinoamérica, según las cifras reveladas a Luis M. Álamo, redactor de la revista *El Automóvil*, durante una visita a la ciudad de Detroit en 1926⁴⁸.

Estos datos son coincidentes con el desarrollo que estaba experimentando la explotación petrolera en Venezuela, unida a la construcción de carreteras, hechos que contribuyeron a crear las condiciones más favorables para el uso del automóvil. Los recursos extraordinarios deparados por la novísima renta de hidrocarburos, hicieron crecer las sumas de importación a niveles nunca antes vistos. Gran parte de las compras en el exterior eran efectuadas por las compañías petroleras de origen inglés, estadounidense y holandés que operaban en el país, las cuales demandaban numerosos bienes y servicios.

⁴⁸ "Circular dirigida a los representantes de automóviles y camiones en Caracas" en Revista *El Automóvil* N° 5, Caracas Julio 1926, s/p.

El renglón transporte capitalizó un saldo favorable en aquella oleada importadora. Así lo revelan las estadísticas de importación de automóviles, camiones y accesorios registrados entre los años 1926 y 1931, las cuales totalizan una suma de Bs. 205.937.722 tributados al exterior⁴⁹.

Este sostenido crecimiento en la importación de automóviles no hizo reparar en elogios a propios y extraños. Con motivo de la presentación de la memoria anual del Ministerio de Obras Públicas en 1926 donde se hacía un “fabuloso” recuento de los logros materiales del país, un ingeniero norteamericano ligado a una transnacional petrolera publicó lo siguiente:

It is a laudable fact that president Gomez has personally directed the construction of more national highway than any other ruler on the american continent at any time since its discovery (...) What has been accomplished is only an index of future highway extention because the vicepresident and the venezuelan people are fully alive to the enormous benefits to be derived from rapid comunication. O course this road building impulse is stimulated by the advent of the automobile and truck as factor in economic transportation, and by the fact that these devices of modern civilization in large measure substitute railways⁵⁰.

De la anterior expresión se desprende el papel que cumplió el automóvil en el proceso de expansión del capitalismo industrial norteamericano. El automóvil se reveló como el más firme aliado de los procesos comerciales y productivos, afianzando la consolidación de mercados internos hasta entonces exiguos, coadyuvando a la correspondiente centralización política y militar en países con débiles estructuras nacionales, como fue el caso venezolano.

⁴⁹ *Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas* N° 228, Noviembre 1932, p.5673.

⁵⁰ Charles F. Z. Caracristi, “Progress of National Highway Construction in Venezuela” en Revista *El Automóvil* N° 5, Caracas Julio 1926, s/p. “Es un hecho plausible que el presidente Gómez ha dirigido personalmente la construcción de más carreteras nacionales que cualquier otro gobernante en el continente americano, en cualquier momento desde su descubrimiento (...) Que se haya logrado es sólo un índice de extensión futura carretera debido a que el vicepresidente y el pueblo venezolano está plenamente consciente de los enormes beneficios que se derivan de comunicación rápida. O curso de este impulso la construcción de carreteras es estimulada por el advenimiento del automóvil y el camión en el transporte como factor económico, y por el hecho de que estos dispositivos de la civilización moderna es la medida sustitutoria de los grandes ferrocarriles”. Traducción nuestra.

Competencia o complementariedad: el dilema de los intereses creados

Todavía para la tercera década del siglo XX había quienes defendían a capa y espada a las compañías ferrocarrileras cuyo material rodante circulaba con domeñada parsimonia por los tendidos de hierro. Un escrito publicado en dos importantes medios periodísticos de Caracas en 1932, bajo la autoría del ingeniero Miguel Parra León, suscitó una interesante polémica.

En su análisis sobre el estado de los *Servicios públicos de transporte terrestre*, Parra León pone de manifiesto el problema despertado por la falta de “correlación y coordinación” entre el ferrocarril y el ascendente transporte por camiones automotores. Destaca el autor que esta ya era una problemática de escala mundial frente a la cual los diferentes países procuraban dar una solución tomando en cuenta sus propias particularidades.

El creciente tráfico de automóviles por las carreteras, sobre todo de camiones adquiridos con facilidades de pago por numerosos conductores independientes, hizo que estos se dedicasen a trabajar prestando servicio a los dueños de haciendas y comercios. Con el dinero obtenido de su labor, aparte de subsistir, cancelaban las cuotas que adeudaban a los agentes distribuidores de vehículos y en ocasiones a los propios beneficiarios.

Un hecho que incidió en el aumento de la demanda de vehículos fue la generalización del sistema de venta de camiones a plazos. Muchos transportistas recibían un pequeño préstamo facilitado por un hacendado o comerciante que buscaba transporte barato. Estos primigenios empresarios del transporte procuraban reintegrar el capital recibido con su trabajo personal y seguir pagando el vehículo con el producto del transporte. Por lo general el prestamista le imponía al transportista una reducción en el costo de los fletes⁵¹.

En principio, el tráfico de camiones de carga fue visto como un complemento del transporte férreo y fluvial pero pronto se trocó en un potencial rival, puesto que

⁵¹ Vid. Benegas Echeverría, “Los transportes en Venezuela” en *Revista del Ministerio de Fomento* N° 12, Mayo 1939, p. 380.

los camiones introducidos en el mercado venezolano estaban cada vez más acondicionados para llevar cargas a puntos geográficos que resultaban inaccesibles para el ferrocarril.

Esta situación había sido advertida quince años atrás por uno de los principales animadores de las carreteras gomecistas, Luis Vélez, a la sazón ministro de obras públicas cuando presentó la memoria correspondiente al año 1917. En esa ocasión señaló:

...los ferrocarriles, por no constituir en realidad vías públicas y libres, sino más bien propiedades particulares destinadas a la explotación del público, ofrecen todos los inconvenientes inherentes a los monopolios (...) las vías libres, esto es, las carreteras y demás caminos públicos, brindan, por el contrario, amplio y franco campo a todas las competencias posibles en la industria del transporte, desde la simple acémila y el mismo labriego, trasportador de sus propios productos, hasta el moderno vehículo de tracción mecánica; extendiendo así su acción benefactora a toda la comunidad y constituyendo un eficacísimo e incomparable propulsor de la actividad humana en todas sus esferas⁵².

En efecto, los usuarios del ferrocarril notaron las ventajas del nuevo medio de transporte el cual frente a los precios estandarizados de las compañías y el rígido monopolio de las rutas, los conductores de camiones ofrecían tarifas mucho más bajas y la posibilidad de estacionarse en cualquier paraje para recoger las cargas, penetrando incluso hasta los lugares más recónditos.

Algunos de los conductores y dueños de los camiones se convirtieron además en pequeños comerciantes que competían con los encargados de los almacenes mayoristas situados en las ciudades, por cuanto estos traían pagado de su propio peculio cargas de café, queso, papelón, frutas, verduras y otros enseres para venderlos por su cuenta al público consumidor, ofreciendo ventajas no solo en el costo de los fletes sino en el precio de los productos que anteriormente, a causa de las demoras o de maniobras monopolísticas, no veían salida.

⁵² Ministerio de Obras Públicas, *Memoria 1917*, Tomo I, pp. 4, 5.

Esta situación dio pie a la exposición elaborada por Parra León, en la cual se pronunciaba a favor de un Reglamento Nacional de Tráfico Terrestre que entre otros aspectos, estableciese límites a la circulación por las carreteras nacionales y estableciera una contribución directa a los usuarios comerciales de las carreteras para sufragar los gastos de mantenimiento de las vías. El autor se hacía eco de la honda preocupación que reinaba en los administradores de las empresas ferrocarrileras que venían registrando desde 1930 una considerable pérdida en sus balances financieros a causa de los estragos de la Gran Depresión, aunado al exceso de camiones que circulaban por las carreteras paralelas a sus líneas de hierro.

Para colmo de males, las empresas ferrocarrileras se habían visto en la necesidad de asumir una serie de medidas para contrarrestar la arrolladora competencia automotora. Una de ellas fue la rebaja de los fletes de carga y otra la compra de una flota de camiones para acumular cargas en las estaciones. Sin embargo, todo resultó un fracaso⁵³.

Ante esto, las compañías más afectadas “se quejaron y animaron una campaña contra el tráfico automotor”⁵⁴. El propio gerente del Gran Ferrocarril de Venezuela, ofreció sus impresiones y tajantemente afirmó: “Las compañías ferrocarrileras del país atraviesan una crisis por demás seria, crisis que, a no dudarlo, las llevará en no lejano tiempo a la suspensión del servicio, sino se logra resolver el problema de la competencia”⁵⁵.

Seguidamente, comenzaron a aparecer por diferentes medios de prensa artículos a favor y en contra de la regulación del tráfico terrestre. En uno de ellos, se alegaba en apoyo de los ferrocarriles que el tráfico por carretera era antieconómico porque el país tributaba al exterior buena parte de sus divisas en la adquisición, no solo de camiones y automóviles, sino de combustibles y repuestos. Consideraba además el uso del vehículo automotor como un medio inseguro de transporte, debido a las posibles colisiones o volcamientos al pasar por las angostas curvas que caracterizaban

⁵³ Miguel Parra León, “Los servicios públicos de transporte terrestre”, en *Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas* N° 222, Mayo 1932, p. 5492.

⁵⁴ José Murguey Gutiérrez, *Ob. Cit.*, p. 526.

⁵⁵ *Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas* N° 222, Mayo 1932, p. 5485.

las carreteras existentes para la época. Denunciaban que muchos dueños de camiones habían comenzado a formar pequeñas empresas para adquirir cantidades mayores de vehículos y así acrecentar sus ganancias, restándole a los ferrocarriles el contingente de carga necesaria para mantenerlo operativo financieramente⁵⁶.

Frente a estos argumentos hubo algunas voces disidentes. Destaca por la precisión de sus conceptos un artículo escrito por el economista y agricultor Alberto Adriani. El autor merideño describe el estado deplorable de los ferrocarriles existentes en Venezuela, el consuetudinario alto valor de los fletes y la onerosa carga que representaban para el Estado, haciendo hincapié en que “la libre concurrencia es uno de los fundamentales principios de la economía liberal”, por lo que consideraba contrario al interés público pretender proteger un decadente sistema de transporte cuando la tendencia mundial marchaba a favor “... de medios más modernos, más eficientes y más económicos de transporte”⁵⁷.

Agregaba Adriani que era un craso error hacer una equiparación entre el ferrocarril y el automóvil, no sólo por los escasos kilómetros de líneas férreas frente a la longitud alcanzada para la fecha por las carreteras nacionales, sino porque el automóvil es por excelencia un “... vehículo ligero, independiente, democrático, para todos y al alcance de todos”⁵⁸.

Si bien en un primer momento las fuertes presiones surtieron efecto en las altas esferas oficiales, llevando a la designación de una comisión para el estudio del tráfico por las carreteras el 1° de junio de 1932, integrada por Gustavo Herrera, Alfredo Jhan, Manuel Cipriano Pérez, Francisco J. Sucre y Miguel Parra León, no fue mucho lo que pudieron hacer. Un año después la referida comisión se había disuelto por inanición⁵⁹.

⁵⁶ Manuel A. Govea, “Nuestros problemas de transporte” en *Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas* N° 228, Noviembre 1932, pp. 5666-5668.

⁵⁷ Alberto Adriani, “La Carretera y el Ferrocarril en Venezuela. Una Equiparación Imposible”, en *Labor Venezolano*, Caracas, Academia Nacional de Ciencias Económicas, sexta edición, 1989, pp. 127 y 139.

⁵⁸ *Ibidem*, p. 135.

⁵⁹ Santiago Hernández Ron, *Biografía del Dr. Manuel Cipriano Pérez*, Caracas, Publicaciones de la Biblioteca de la Academia de Ciencias Físicas, Matemáticas y Naturales, 1975, pp. 119-121.

El resultado más concreto de la citada comisión consistió en el levantamiento por vez primera de un censo demostrativo del número de automotores que para 1932 circulaban en todo el país. Veámoslo a continuación:

**Datos demostrativos del número de automotores que funcionan en la
República con especificación de los diversos tipos de vehículos 1932**

Estados	Nº de Automóviles	Nº de Autobuses	Nº de Camiones	Total de vehículos
Dto. Federal	3096	449	1429	5813
Anzoátegui	95	8	84	187
Apure	43	3	19	65
Aragua	844	55	438	1337
Bolívar	145	4	121	270
Carabobo	896	63	312	1271
Cojedes	12	2	57	71
Falcón	294	12	238	544
Guárico	142	5	79	226
Lara	428	12	254	694
Mérida	214	7	144	365
Miranda	614	27	297	938
Monagas	136	3	148	287
N. Esparta	76	-	14	90
Portuguesa	48	3	45	96
Sucre	125	16	75	216
Táchira	355	41	380	776
Trujillo	290	7	145	442
Yaracuy	107	4	97	208
Zamora	15	4	13	32
Zulia	839	54	687	1580
TOTALES	8814	725	1389	13928

Fuente: *Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas* N° 53, Junio 1933, pp. 16, 17.

De acuerdo con los datos arrojados, casi 80% del total de vehículos se concentraban en los estados Aragua, Carabobo, Distrito Federal, Miranda y Zulia, epicentros del poder político, económico y militar del país. Le seguían en orden de importancia los estados Táchira, Mérida, Trujillo, Lara, Falcón, Anzoátegui, Guárico y Monagas que juntos abarcaban 20%, datos que contrastaban notablemente con menos del 1% distribuido en las demás entidades. Nótese como la proporción del uso vehicular tenía mayor difusión hacia las regiones del centro, occidente y nororiente, justamente donde funcionaba una modesta red vial constituida por la carretera trasandina, la gran carretera oriental y las vías de penetración construidas por la industria petrolera.

Es probable que estos datos llevaron a los miembros de la referida comisión a seguir las recomendaciones formuladas por Vicente Lecuna, en torno a los benéficos resultados deparados por las carreteras como vías eficaces para garantizar la absoluta libertad del tránsito y el consiguiente aumento de la producción en el campo y en las ciudades.

Lecuna, reputada figura de la sociedad mercantil caraqueña se involucró en la polémica de los transportes terrestres, tratando el asunto con ecuanimidad, afirmando lo siguiente:

Se debe dar a los que crean la producción toda clase de facilidades y entre estas, la más importante es el abaratamiento de los transportes (...) Creemos que será antieconómico y antipolítico cualquier sistema que tienda a levantar las tarifas de fletes, aun para salvar a los ferrocarriles de la crisis que atraviesan⁶⁰.

Otra opinión, esta vez emitida por uno de los preclaros representantes de la *intelligentzia* gomecista despejó la inclinación del régimen con respecto al conflicto de intereses. En un breve editorial del *Nuevo Diario*, José Gil Fortoul escribió:

⁶⁰ Vicente Lecuna, “Los transportes y la producción” en *Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas* N° 226, Septiembre 1932, pp. 5591, 5592.

Yo debo aquí interpretar –de paso—lo que piensa el venezolano de hoy (...) Ese venezolano de la muchedumbre cree que con barcos veloces y automóviles de construcción perfecta y aviones que vuelen con seguridad y rapidez, el problema está resuelto. Y cree también que si en ese progreso, o transformación, hubiere algunos conocidos medios transporte que resulten vencidos o desaparezcan, ¡qué le vamos a hacer! Hoy no es ayer. Cien kilómetros (sic) por hora pudieron ayer considerarse suficientes: hoy no bastan⁶¹.

Con el correr de los años el tráfico de vehículos de uno a otro extremo de la república continuó en franco ascenso. Las restricciones preconizadas quedaron descartadas y los fletes tendieron a estabilizarse. Por su parte, las compañías ferrocarrileras se vieron en la obligación de aceptar una realidad ineludible: el automóvil lejos de servir de complemento subalterno, había llegado para imponerse como el dueño y señor del transporte terrestre.

Veamos a continuación las variaciones de distinto orden introducidas en la política de construcción de carreteras por parte del Estado venezolano hacia el segundo tercio del siglo XX.

⁶¹ José Gil Fortoul, “Notas Rápidas” en *El Nuevo Diario* N° 7038, Caracas 16 de Julio de 1932, s/p.

CAPITULO III

AVANCES Y RETROCESOS EN MATERIA DE VIALIDAD

(1936-1945)

El Programa de febrero, la industria petrolera y las obras de vialidad

Tras la muerte del general Gómez en 1935 no pocos pensaron que con este “infausto suceso”, como lo calificó su sucesor, terminaba una época y se daba paso a otro escenario lleno de grandes expectativas. El nuevo presidente, general Eleazar López Contreras, procuró hasta el límite de su capacidad de maniobra, mostrar una actitud centrada hacia la ecuanimidad y el respeto por todas y cada una de las fuerzas que debatían con extrema dureza la manera de fijar el rumbo a la transición que apenas se iniciaba.

De allí el rasgo contradictorio que caracterizó el desempeño del gobierno lopecista al permitir por un lado, la aplicación de modernos preceptos económicos y sociales, y por el otro, mantener con algunas variantes los procedimientos de una estructura política y administrativa fuertemente restringida. No obstante, la ebullición social que vino aparejada con el nuevo orden político hizo necesario canalizar sus posibles efectos, con miras a salvaguardar los intereses de sectores dominantes de la sociedad.

Para llevar a cabo su rol de mediador entre fuerzas encontradas, el presidente López Contreras pudo contar con la asistencia de variadas figuras, muchas de ellas imbuidas en los principios de la democracia liberal que tuvieron la oportunidad de asimilar durante su estancia cumpliendo funciones diplomáticas en el exterior. Entre ellos, Diógenes Escalante, Francisco Arroyo Parejo, José Santiago Rodríguez, Caracciolo Parra Pérez, Alberto Adriani, Manuel R. Egaña, Gustavo Herrera y Esteban Gil Borges. Estos hombres tendrían a su cargo la elaboración del “Programa de Febrero” que representó el eje fundamental de la acción del gobierno durante el lustro 1936-1941.

En ese programa se sintetizaron las medidas más urgentes que serían aplicadas para calmar los ánimos exaltados y concitar el consenso de todas las fuerzas vivas del país. La gama de anuncios formulados el 21 de febrero de 1936, fue en primera instancia un golpe de efecto asestado contra quienes pretendían acorralar al gobierno acusándolo de indolente ante los graves problemas del momento y de querer prolongar en el tiempo las prácticas dictatoriales del viejo gomecismo. El mismo López Contreras así lo patentiza:

Al aceptar el cargo de Presidente de la República, lo hice penetrado de la idea de que mi misión era hacer efectiva la Constitución y las leyes (...) Pero la vida de los pueblos atraviesa a veces etapas de evolución tan compleja, que es casi imposible mantenerla en los límites de una estricta normalidad legal; y se hace entonces indispensable, en resguardo de los intereses superiores de la colectividad, que sea el Estado mismo el que se adapte a la anormalidad del momento⁶².

Como buen conocedor de los recovecos de la historia política venezolana, López Contreras apela al manido recurso de atraerse la voluntad de los pueblos enarbolando la bandera del progreso, materializado en obras públicas. Los resultados no se harían esperar. Gracias a los anuncios que buscaba “responder a los reclamos”, el gobierno pudo estabilizarse y el nuevo jefe logró afianzarse al ser electo sin mayor oposición para el nuevo período constitucional.

Del conjunto de obras públicas que formaban parte del gran catálogo de buenas intenciones enunciados en el Programa de Febrero, el correspondiente a las vías de comunicación ocupaba un sitio prominente. Así quedaba expuesto:

⁶² “Programa de gobierno, expuesto a la Nación el 21 de febrero de 1936 por Eleazar López Contreras, Presidente de los Estados Unidos de Venezuela” en *Pensamiento Político Venezolano del siglo XX*, Documentos para su estudio. Gobierno y época del Presidente Eleazar López Contreras. Mensajes y Memorias 1935-1941, Caracas, Ediciones del Congreso de la República, N° 17, 1985, p. 73.

El desenvolvimiento económico, político y social del país, la colonización de las zonas incultas, el acercamiento entre las varias regiones del territorio, el incremento del comercio interior y el exterior, y, finalmente la unificación nacional, dependen, sobretodo, del perfeccionamiento y extensión de sus sistemas de comunicación⁶³.

Paralelamente, se consideró imprescindible instrumentar una reforma en la estructura organizacional del Ministerio de Obras Públicas (MOP), ente encargado de promover el “desarrollo material” de la nación, además de servir de “catalizador” de la conflictividad social y política heredada por el nuevo presidente. Al respecto, Martín Frechilla afirma que el MOP cumplió cabalmente el objetivo de amortiguar el creciente desempleo que comenzaba a concentrarse en Caracas y otros centros urbanos⁶⁴. En procura de atender los múltiples compromisos fueron creados varios departamentos técnicos e incorporado a la nómina, un numeroso personal especializado y no especializado para atender los distintos ramos de competencia ministerial.

Entre tanto, el trabajo técnico elaborado por los ingenieros del despacho comenzó a arrojar los primeros diagnósticos sobre el estado de la vialidad carretera, haciendo ver la necesidad de dictar unas normas que regulasen las nuevas construcciones y las mejoras que debía lugar. Entre ellas destacaban, desestimar el sempiterno trazado curvilíneo y adoptar lo más posible la línea recta en la plataforma de la vía. Y allí donde la naturaleza del terreno hiciera inevitable superar una curva, se recomendaba la ampliación de su radio, levantamiento de barreras fijas y la colocación de señales de tránsito. De igual modo, se consideró importante atender los llamados caminos de penetración para conectar las pequeñas poblaciones con las rutas principales de circulación⁶⁵.

Pese a estos novedosos criterios, siguió prevaleciendo la decisión de no pavimentar todas las carreteras dado el alto costo de los revestimientos basados en

⁶³ *Ibidem*, p. 78.

⁶⁴ Juan José Martín Frechilla, “Emergencia y transición. La actuación de Tomás Pacanins como Ministro de Obras Públicas, 1936-1938” en Revista *Politeia* N° 24, primer semestre 2000, p. 90.

⁶⁵ Eduardo Arcila Farías, *Ob. Cit.*, p. 267.

macadam y concreto, además de la relativa intensidad del tráfico vehicular. De allí que la gran mayoría de las vías terrestres continuaron caracterizándose por lo polvoriento de su recorrido.

Era un hecho notorio que el crecimiento del flujo de transporte de carga y de pasajeros obligaba a adaptar las primigenias vías de comunicación terrestre a las modernas condiciones que exigían los adelantados medios de transporte, cuya capacidad y velocidad sobrepasaban los limitados trechos comúnmente denominados caminos carreteros. No en balde en los grandes centros industriales de Europa y Estados Unidos las técnicas de construcción de caminos fueron evolucionando de forma continua desde la aparición del vehículo automotor. En adelante, la velocidad y la economía en el tiempo de recorrido se convirtieron en los requerimientos principales para el trazado y construcción de modernas carreteras.

A principios de 1937 fue creada la Comisión Nacional Permanente de Vías de Comunicación, dando así un renovado impulso al estudio, construcción y conservación de las distintas carreteras, calles, avenidas y ferrocarriles extendidos en el país. Aunado a esta iniciativa se introdujeron mejoras en el empleo de innovadoras maquinarias de construcción que buscaban facilitar la ejecución de las obras previstas y de esa forma sustituir la mano de obra que se le restaba a las actividades agropecuarias.

Los trabajos de aquella comisión se concretaron en la formulación de un Plan Trienal de Obras Públicas, anunciado el 7 de mayo de 1938. Contemplándose la erogación de un total de Bs. 1.210.148.000 (un mil doscientos diez millones, ciento cuarenta y ocho mil bolívares) en el lapso comprendido entre 1938 y 1941. De ese monto Bs. 43.187.167 sería destinado al ramo de las comunicaciones terrestres⁶⁶.

El plan comprendía dos conjuntos de obras de mediano y largo alcance. Las primeras serían aquellas que formaban parte de un todo integrado destinado a aumentar la producción nacional y mejorar las condiciones de vida del individuo. Estas correrían por cuenta de los recursos ordinarios del presupuesto público. Las segundas, dada su capacidad reproductora de beneficios podían servir de garantía

⁶⁶ *Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas* N° 78, Abril 1938, p. 856.

para ofrecerlas al capital privado por medio de la emisión de bonos del tesoro respaldados por Estado y así financiar su construcción.

La selección de las obras de vialidad estuvo sujeta al establecimiento de prioridades que buscaban ofrecer una mayor eficiencia en la inversión de los recursos en función del tiempo real de ejecución. De esa manera se descartaba la recurrente práctica de iniciar una obra sin un estudio previo de su verdadera importancia, estimación de costos y especificaciones técnicas de rigor.

Uno de los aspectos fundamentales abordados por aquel primer esbozo de planificación estatal se concentraba en la construcción de sistemas de alcantarillado y puentes sobre los cauces de los ríos, quebradas y depresiones atravesados por las carreteras principales. El objetivo era superar los graves escollos generados durante la época de lluvia, facilitando el paso regular de los cada vez más numerosos camiones de carga que comenzaban a sustituir aceleradamente los tradicionales transporte de recua, los cuales se adaptaban con mayor facilidad a las irregularidades del terreno pero representaban un menor rendimiento para el desarrollo del intercambio comercial.

La iniciativa de construir carreteras en aquel período no fue exclusiva del Estado, hubo intereses privados de origen extranjero que vieron en este ramo una oportunidad para hacer negocios. Fue el caso de una firma denominada Ingeniería Interamericana INC de Yervant Maxudian, quien tomó la iniciativa de dirigirse al presidente López Contreras el 16 de noviembre de 1937 ofreciéndole sus servicios para la realización de un plan de carreteras en el noroccidente del país.

Este empresario norteamericano estaba relacionado desde 1923 con algunas de las empresas explotadoras de petróleo instaladas en el país y aprovechando su experiencia en el terreno, le planteó al Presidente de la República la factibilidad de emprender en un plazo de cinco años la construcción de las obras viales, pagado en partes. Entre los inversionistas destacaban personalidades ligadas a la construcción del canal de Panamá, entre ellas Kermit Roosevelt, hijo del expresidente norteamericano Teddy Roosevelt.

López Contreras accedió a los planteamientos y de inmediato la referida compañía inició operaciones a partir de julio de 1938. Su atención se centró en la carretera Churuguara – Coro por atravesar una zona de importante producción agropecuaria, además de servir de columna vertebral para la comunicación con las futuras refinerías a establecerse en la Península de Paraguaná⁶⁷.

El aporte de las empresas trasnacionales de petróleo en la construcción de carreteras desde el inicio de sus operaciones en Venezuela, contribuyó significativamente con el proceso de ocupación del territorio, permitiendo la edificación de campamentos para alojar el personal técnico y obrero a su servicio, y en cuyos alrededores comenzaron a surgir pueblos y ciudades que fueron creciendo bajo el amparo del *oro negro*.

Algunas languidecieron y otras permanecieron en pie, siempre ligadas al ritmo de la expansión de las actividades petrolíferas. Todas ellas sirvieron de polos de atracción para las migraciones de masas de campesinos procedentes de otras localidades.

Estos campamentos, pueblos y ciudades fueron levantados en sitios apartados, generalmente inhabitados, con una tupida vegetación o en condiciones climáticas desfavorables. Para resolver en primera instancia, el problema de las comunicaciones entre los campos de explotación petrolífera y los terminales de embarque, las trasnacionales construyeron de su propio peculio vías de penetración para así facilitar la movilización de sus equipos y maquinarias destinados a la extracción y transporte del mineral. A medida que las actividades de la naciente industria iban expandiéndose se construyeron otros caminos carreteros para conectar los campos con las comarcas más próximas.

Poco a poco, cada una de las regiones que albergaban la actividad petrolera vio aparecer hacia su interior, una red de carreteras que hizo posible superar el estado de incomunicación que por décadas permaneció inmovible. El estado Zulia por servir de asentamiento de las primeras operaciones de explotación petrolera, fue la región

⁶⁷ “Informe sobre estudios, levantamientos de los trayectos para carreteras, Caracas 29 de febrero de 1940”, AHM, sección inventarios, serie E, caja 68, carpeta 13, documento 2.

donde más se notó el impacto de la infraestructura demandada por la portentosa industria.

A partir de 1917 las carreteras petroleras o “carreteras negras” se encargaron de integrar prácticamente a todo el territorio del Zulia que rodea al lago de Maracaibo, e incluso algunas de las comarcas más salvajes, vecinas a la frontera con Colombia⁶⁸.

La primera carretera surgida de esta dinámica se extendía desde el sitio de Tres Bocas en la frontera con Colombia hasta Santa Bárbara del Zulia. Otra carretera de importancia fue la vía que unía al Puerto de Altagracia en la costa oriental del lago con Puerto Cumarebo al este falconiano, entroncando con el viejo camino que comunicaba las costas de Tucacas y Puerto Cabello.

Estas vías por lo general eran pavimentadas con una mezcla de petróleo crudo y arena y su costo era repartido entre las compañías que operaban en campos colindantes. Avanzado el tiempo, los productores agrícolas y pecuarios situados allende pudieron aprovecharse de lo expedito de las vías, redundando en los índices de productividad de la región.

Ya en la década de los treinta, las “rutas petroleras” siguieron extendiéndose a medida que se descubrían nuevos yacimientos. Hacia el oriente del país para la época sólo existían dos caminos medianamente transitables. La vía de Cumaná a Cumanacoa y el trayecto de la Gran Carretera de Oriente, decretada en 1916, que se iniciaba desde el sur del estado Aragua, pasando los llanos guariqueños hasta llegar con algunas ramificaciones a Barcelona, Maturín y Soledad. La mayor parte del transporte de mercancías hacia el centro de la república se continuaba haciendo ordinariamente por vía marítima.

Justamente, en esta vasta región la industria petrolera llevará a cabo durante los años coincidentes a los gobiernos de López y Medina, el desarrollo de la vialidad en

⁶⁸ Alfredo Cilento Sarli, “Infraestructura petrolera en Venezuela 1917-1975 (conquista del territorio, poblamiento e innovación tecnológica)” en Juan José Martín Frechilla y Yolanda Texera Arnal, *Petróleo nuestro y ajeno. Ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela-Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, 2005, p. 125.

el perímetro geográfico comprendido desde las costas del mar caribe hasta las riberas del río Orinoco.

En 1939 la Creole descubrió el campo San Joaquín, la Pontepéc el campo de El Roble y se terminó la carretera negra Puerto La Cruz-Barcelona-Anaco-Cantaura-El Tigre. En 1940, esa importante carretera llegó hasta Soledad frente a Ciudad Bolívar⁶⁹.

De acuerdo con los contratos de exploración y explotación suscritos en esos años y ante la inminencia de la aplicación de medidas restrictivas en el comercio exterior, se incluyeron una serie de cláusulas de corte compensatorio en beneficio del país que obligaban a las empresas transnacionales construir una o más obras en la región donde efectuasen sus operaciones. Como aliciente, el Estado las exoneraría del cobro de impuestos de importación por las maquinarias, equipos y materiales introducidos para tales fines.

Lo acertado de esta iniciativa se pudo verificar a principios de 1940, cuando el gobierno nacional se vio en la obligación de recortar significativamente el monto del presupuesto nacional para hacer frente a los estragos económicos derivados del estallido de la segunda conflagración bélica en Europa. Por consiguiente, el ramo de las obras públicas aspecto puntual del plan trienal, fue objeto de un forzoso ajuste que lo redujo en 23%, afectando inevitablemente algunas de las nuevas carreteras emprendidas por el gobierno⁷⁰.

Para justificar el reducido kilometraje carretero dejado al término del quinquenio lopecista, el entonces ministro de obras públicas, Enrique Jorge Aguerrevere, delineó la estrategia seguida en materia de vialidad terrestre, destacando lo siguiente:

⁶⁹ *Ibidem*, p. 132.

⁷⁰ Ministerio de Obras Públicas, *Memoria 1941*, Caracas, Litografía del Comercio 1941, p. 46.

El programa de vialidad del gobierno se propuso en primer lugar, la reconstrucción total de las carreteras y caminos existentes para 1935 (...) comprendiendo ampliaciones en el radio de las curvas, construcción de puentes, drenajes, etc (...) Y en segundo lugar, se propuso construir nuevas carreteras capaces de dar acceso permanente a las regiones agrícolas e intensificar el intercambio entre los estados⁷¹.

Con el arreglo de las vías heredadas del gomecismo se perseguía disminuir el costo del transporte por tierra cuyo principal efecto se veía reflejado en el precio de venta final de los artículos colocados en las plazas mercantiles. Con ello se procuraba contrarrestar la carestía de productos de primera necesidad y la consiguiente salida de divisas al exterior por concepto de importación de bienes e insumos en general para satisfacer las demandas de los centros consumidores.

Por ejemplo, según un estudio publicado en la *Revista del Ministerio de Fomento* en 1939, 50% de las papas que se consumían en Caracas eran importadas, debido al elevado gravamen que significaba el pago del flete desde los lugares donde se producía. El referido estudio indicaba lo mismo para el caso de otros productos alimenticios e incluso de materia prima para la industria, como la madera, carbón y arcilla⁷².

El siguiente cuadro ofrece una panorámica en torno al valor de los fletes por el promedio de carga de 100 Kgs. desde Caracas hacia varias localidades del interior del país para el año 1939:

⁷¹ *Idem.*

⁷² J.M. Benegas Echeverría, *Ob. Cit.*, p. 383.

**Valor de fletes por transporte de carga
1939**

Ruta	Flete (100 Kgs)
A Caucagua	Bs. 12,00
“ Guatire	“ 1,75
“ Ocumare	“ 2,00
“ Cúa	“ 5,00
“ La Guaira	“ 1,20
“ Carora	“ 8,00
“ San Casimiro	“ 4,50
“ Maracay	“ 2,00
“ Valencia	“ 2,50
“ Puerto Cabello	“ 3,00
“ San Felipe	“ 4,00
“ Barquisimeto	“ 6,00
“ Valera	“ 10,00
“ Mérida	“ 12,00
“ San Cristóbal	“ 20,00

Fuente: *Revista del Ministerio de Fomento* N° 12, Año 2, Mayo 1939.

Como se puede observar, el valor de los fletes en aquellas rutas que se mantenían expeditas a lo largo del año en el centro de la república, era comparativamente inferior a lo registrado en aquellas localidades donde las distancias y las condiciones del terreno encarecían el tránsito vehicular. Regularmente los transportistas aumentaban el valor de sus servicios, principalmente en carreteras cuyas malas condiciones exacerbaba el tiempo de traslado e influía en el deterioro de las unidades de transporte. En época de lluvia, la situación empeoraba por cuanto este factor natural agravaba el estado de las vías.

Precisamente, las rutas hacia el oriente, occidente y el llano, ofrecían grandes dificultades para dar salida a sus productos. De ahí el interés del gobierno del general López Contreras, en destinar la inversión en materia de vialidad a los efectos de

ofrecer una tabla de salvación a los productores del campo e incorporar a pueblos y caseríos hasta entonces marginados a la red nacional de carreteras.

Sin embargo, el freno ocasionado por las circunstancias internacionales, hizo palidecer los propósitos oficiales y al final del mandato presidencial sólo se registraba en la cuenta del despacho respectivo, el arreglo de un poco más de 2.000 kilómetros de carreteras, en su mayoría de piso natural o engranzonadas, 44 nuevos puentes y apenas 226 km de nuevas carreteras. Estas últimas fueron producto de las “compensaciones” acordadas con las transnacionales, reflejándose en la culminación de la vía entre Maracaibo y la villa del Rosario en el distrito Perijá del estado Zulia, y la carretera desde el campo petrolero Mene Grande (estado Zulia) a Motatán (estado Trujillo) que permitió enlazar por vía terrestre al Zulia con las principales ciudades del occidente y centro de la república.

Las secuelas de la Segunda Guerra Mundial

Durante el lapso 1941-1943, la principal preocupación que copó la atención nacional fue el desempeño de la economía en el marco de las dificultades derivadas de la Segunda Guerra Mundial. La descripción que sigue nos da una idea del escenario reinante en el momento:

Casi todo se importa en Venezuela; la producción, excepto la del petróleo, es precaria y por consiguiente, como dependemos del exterior y sobre todo de los Estados Unidos de América, para obtener las mercancías necesarias para nuestra vida normal, esa intranquilidad resulta de las restricciones que el gran país del norte necesita imponer para su defensa, a la producción, tanto a la producción para ellos mismos, como para la exportación a los países de América, y también de la crisis de los trasportes (sic) ocasionada por la guerra marítima en el Pacífico⁷³.

⁷³ “Situación Mercantil” en *Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas* N° 341, Abril 1942, p. 8375.

En efecto, para la época el mayor tributario de las demandas de importación procedentes de Venezuela, era los Estados Unidos, esto producto del cierre de los mercados europeos azotados por el conflicto bélico. Pero al producirse la entrada del gigante norteamericano en la guerra, sus secuelas se hicieron sentir en el circuito comercial venezolano. De esta manera comenzó a reinar la carestía y la escasez, mientras que las cosechas se perdían por la falta de compradores en las plazas mercantiles.

Con el propósito de contrarrestar estas anomalías, el gobierno del general Isaías Medina Angarita (1941-1945) pretendió estimular la demanda interna a través de un ambicioso plan de obras públicas anunciado a finales de enero de 1942. Aquel era el fruto de la creación el 25 de julio de 1941 del Consejo Nacional de Obras Públicas.

La decisión había sido una de las primeras iniciativas del nuevo gobernante al hacerse del poder. Este órgano vino a absorber las atribuciones de la primigenia Comisión Nacional Permanente de Vías de Comunicación, siéndole encomendada la tarea de formar un plan coordinado de obras entre las diferentes instancias de gobierno tanto nacional, estatal y municipal a fin de establecer una racional jerarquización de las inversiones, evitándose la dispersión de los esfuerzos y la consideración de diferentes aspectos de la economía.

Sin embargo, el propio presidente Medina Angarita advirtió desde un principio que el referido plan sería una orientación administrativa sometida necesariamente a las contingencias económicas de la guerra. Ello implicaba que algunas de las obras podían ser sustituidas o pospuestas⁷⁴.

El denominado Plan Cuatrienal de Obras Públicas (1942-1946) supuso la inversión de un monto aproximado de 400 millones de bolívares, destinados a edificar acueductos, cloacas, edificios públicos, aeropuertos y más de 1.400 km de nuevas carreteras. Hasta la fecha, el gobierno medinista se había limitado a concluir las obras iniciadas por su antecesor. De ahí su interés por esbozar – al menos en teoría

⁷⁴ “Exposición del General Isaías Medina Angarita sobre el Plan de Obras Públicas para el período presidencial 1941 a 1946” en *Pensamiento Político Venezolano del siglo XX*, Documentos para su estudio. Gobierno y época del Presidente Isaías Medina Angarita. El Pensamiento Oficial 1941-1945, Caracas, Ediciones del Congreso de la República, N° 34, 1987, p. 302.

– un programa propio de realizaciones materiales que respondiese a las expectativas creadas por su ascenso al poder.

No obstante, los estragos derivados del estallido de la segunda guerra mundial se agudizaron, afectando la marcha del ambicioso plan en virtud del brusco descenso en los ingresos fiscales deparados por la explotación y exportación petrolera.

A principios del 1942 los volúmenes de producción del crudo se mantenían estables, embarcándose desde el Lago de Maracaibo un aproximado de 550.000 barriles diarios. Pero luego del ataque submarino sufrido a cuatro tanqueros frente a costas venezolanas el 16 de febrero de ese año, el transporte de petróleo quedó en suspenso recuperándose moderadamente con embarcos menores a los 200.000 barriles diarios⁷⁵.

Esta situación redundó en una disminución de la producción y por consiguiente ocasionó una súbita crisis fiscal que desequilibró el presupuesto de la nación. Por tanto, la posibilidad de avanzar a corto plazo en la construcción de alguna obra de significación quedó descartada. En adelante, el trabajo de las cuadrillas de obreros se limitaría a efectuar jornadas de remoción de maleza, limpieza de cunetas y alcantarillas. El panorama descrito en la memoria de obras públicas de 1943 es sombrío:

Solo hoy llegan a nuestros puertos los materiales y materias primas escasamente necesarios para sostener una tercera parte de la actividad económica del país, en la cual cuenta la industria de la construcción como la segunda en importancia (...) el costo de las construcciones ha aumentado desmesuradamente con motivo del alza creciente de los materiales indispensables en toda obra⁷⁶.

En medio de estos contratiempos, el Ministerio de Obras Públicas envió varias misiones especiales a los Estados Unidos para gestionar la adquisición de materiales y equipos. De igual modo, en 1942 instaló en la ciudad de Nueva York, una oficina de compras que procurase agilizar los engorrosos trámites de exportación exigidos

⁷⁵ Nora Bustamante, *Isaías Medina Angarita. Aspectos históricos de su gobierno*, Caracas, Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, N° 145, 1998, p. 218.

⁷⁶ Ministerio de Obras Públicas, *Memoria 1943*, Caracas, Litografía del Comercio, Tomo I, 1943, s/p.

por las autoridades norteamericanas. Aún así, los esfuerzos resultaron poco satisfactorios.

Tales circunstancias obligaron al gobierno a rectificar el vasto plan y a buscar nuevas fórmulas para evitar su rotundo fracaso. En primera instancia se buscó la manera de blindar el plan de obras a través de un empréstito interno en 1943 y 1944 que deparó la suma de veinticuatro millones de bolívares en tres emisiones sucesivas, acompañado de una solicitud de empréstito por veinte millones de dólares ante el Import and Export Bank of New York, cuya operación finalmente fue descartada en 1945⁷⁷.

Y en segundo lugar, se retomó la idea de delegar en empresas particulares la tarea de ejecutar proyectos. Este novedoso mecanismo había sido asomado durante la gestión de Tomás Pacanins al frente del MOP en 1936, cuando insinuó la conveniencia de celebrar contratos con empresas nacionales o extranjeras dispuestas a financiar y practicar algunas obras de interés público, que luego serían saldadas por el Estado por medio de cuotas anuales incluidas en el presupuesto nacional⁷⁸.

Ya para 1943 se había institucionalizado el sistema de licitaciones, para ello se tomó en cuenta la experiencia de otros países en esta materia a fin de elaborar las condiciones generales del concurso de oferentes. La Comisión Nacional de Obras Públicas quedó a cargo de la revisión de las proposiciones, las cuales quedaron abiertas para la construcción de obras de riego, red de cloacas, puentes y edificios públicos.

Aprovechando este marco referencial, el entonces ministro de obras públicas, Manuel Silveira, se inclinaba por promover el establecimiento de nuevas empresas extranjeras para acometer las obras, pues estas traerían sus propias maquinarias. Una de las empresas que en aquel momento se mostró interesada en obtener información sobre el programa de carreteras a ejecutarse, fue la constructora Morrison, Knudsen

⁷⁷ “Expiración de los créditos del Export Import Bank a favor del Gobierno y del Banco Agrícola, 1945” en Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores (en adelante AHMRE), Dirección General, sección EEUU 1945, expediente 42.

⁷⁸ Ministerio de Obras Públicas. *Introducción a la Memoria 1937*, Caracas, Litografía del Comercio 1937, s/p.

Co Inc., cuyos representantes de visita en Venezuela manifestaron a las autoridades del MOP su deseo de establecerse en el país y recibir contratos⁷⁹.

Paralelamente, en procura de incrementar los recursos fiscales ordinarios, fue instrumentada una reforma tributaria que estableció el Impuesto sobre la Renta pechando los ingresos particulares. Además se iniciaron negociaciones para introducir cambios sustanciales en la legislación de hidrocarburos destinados a dar una mayor participación del Estado en la renta petrolera.

Los efectos pecuniarios de estas iniciativas se hicieron ostensibles durante el bienio 1944-1945, al recaudarse una cifra aproximada de mil doscientos millones de bolívares en ingresos al tesoro, monto comparativamente superior al cuantificado durante los tres primeros años de gobierno⁸⁰. Con esta disponibilidad de recursos se evitó de un todo el incumplimiento de las metas previstas para el período.

Pese a los nubarrones, el presupuesto asignado a la cartera de obras públicas siguió siendo el más elevado de todas los entes oficiales. Cuestión que ahora se correspondía, siguiendo no sólo criterios políticos sino a un postulado económico que tenía como base el firme convencimiento de que sólo la intervención del Estado podía asegurar el funcionamiento adecuado de la economía. Así lo reiteraba el general Medina Angarita en sus intervenciones públicas:

Las obras públicas son uno de los medios más directos de estimular la actividad económica nacional por medio de la inversión de los recursos fiscales. Representan en toda la extensión del territorio oportunidad de empleo con satisfactoria remuneración para millares de venezolanos⁸¹.

Estas ideas revelan la notable influencia de un modelo de crecimiento expansivo que comenzaba a cobrar fuerza en las economías occidentales gracias a los razonamientos del economista británico John Maynard Keynes, quien encontró mucho

⁷⁹ “Transporte de maquinarias a Venezuela por la empresa constructora Morrison, Knudse Co. Inc., Junio 15, 1943” en AHMRE, Dirección de Política Económica, sección EEUU 1943, expediente 428.

⁸⁰ Banco Central de Venezuela, *Memoria correspondiente al ejercicio anual 1946*, Caracas, Litografía del Comercio, 1946, p. 27.

⁸¹ “Cuenta del Presidente de la República General Isaías Medina Angarita al Congreso de la República 1945” en *Pensamiento Político Venezolano del siglo XX*. Documentos para su estudio. Gobierno y época del Presidente Isaías Medina Angarita. El Pensamiento Oficial 1941-1945, Caracas, Ediciones del Congreso de la República, N° 33, 1987, p. 245.

eco en Venezuela sobre todo en el círculo gobernante que acompañó a Medina Angarita durante su gestión.

Por otro lado y muy a pesar de todos los esfuerzos para llevar cabo proyectos de vialidad tendentes a fomentar la producción y satisfacer el consumo interno, el costo del transporte siguió siendo uno de los aspectos más embarazosos que ponía en jaque cualquier iniciativa al respecto. La carestía de los artículos de primera necesidad sufrida por la población en aquellos años, tuvo de por medio el valor de los fletes como un instigador consuetudinario.

Este factor distorsionante fue ampliamente reiterado por representantes de distintos sectores de la economía, según se desprende de las respuestas enviadas al ministro de fomento, Enrique Jorge Aguerrevere, con motivo de un memorando emitido por su despacho en abril de 1942 en el que consultaba los medios más adecuados para incrementar la productividad en Venezuela.

John Boulton, uno de los consultados señaló que los elementos esenciales que hacían posible un desarrollo industrial eran capitales, materia prima, mano de obra y transporte. Con respecto a este último se quejaba del mal estado de la vialidad terrestre y del uso predominante del transporte marítimo. “No se puede pensar en crear industrias que tengan que distribuir sus productos por vía marítima; es más caro llevar una tonelada de material de Puerto Cabello a Ciudad Bolívar que de los Estados Unidos a este último puerto”⁸².

En esa misma tónica se pronunciaba Vicente Lecuna, cuando afirmaba que “... si se perfeccionan las carreteras, están abaratarían notablemente los productos agrícolas, fomentará la producción, le dará valor a tierras fértiles que hoy no lo tienen”⁸³.

Estas inquietudes fueron recogidas por una Junta de Defensa Económica designada por el ministro Aguerrevere, e integrada por Henrique Pérez Dupuy, Oscar A. Machado, Alfredo Brandt y otros más, quienes levantaron un informe donde

⁸² John Boulton, “Memorando referente a la necesidad de incrementar la producción industrial de la república”, en AHM, sección inventarios, serie E, caja 69, carpeta 6, documento 3.

⁸³ “Memorando presentado por el Doctor Vicente Lecuna, Caracas 1° de mayo de 1942” en AHM, sección inventarios, serie E, caja 69, carpeta 6, documento 6.

exponían un conjunto de recomendaciones tendentes a allanar el camino para un rápido aumento de la producción.

Al referirse a los costos del transporte no dudan en calificarlo como “sumamente alto”, estimándose la necesidad hacer rebajas en los gravámenes de importación de vehículos y en el consumo de gasolina, además de considerarse la posibilidad de conceder subvenciones públicas a las empresas de transporte privado. Categórica es su apreciación cuando afirman que “nada ganamos con producir si no podemos distribuir”⁸⁴.

Sin embargo, poca efectividad arrojó las atenuantes aplicados puesto que tres años después (1945) ante el recrudecimiento de la escasez en algunas mercancías y la escalada en los precios, una vez más el factor transporte volvía a relucir. Nuevamente una comisión, esta vez designada por la Cámara de Diputados del Congreso de la república, concitó la opinión nacional y halló entre las demandas recabadas la preocupación por la falta de transporte terrestre debido a la escasez de cauchos, repuestos y demás insumos, hecho que contribuyó a elevar el valor de los fletes encareciendo las posibilidades de movilización de mercancías desde el interior del país⁸⁵.

Este era un problema que se veía arrastrando desde 1942 cuando en los Estados Unidos se establecieron fuertes restricciones a la exportación de suministros por considerarlos estratégicos para la su defensa, aunado a la decisión de los grandes fabricantes de automóviles norteamericanos de dirigir su producción hacia la fabricación de equipos bélicos. En aras de limitar el consumo de cauchos y repuestos importados, el gobierno nacional se vio obligado a prohibir la libre circulación del transporte terrestre por los caminos y carreteras nacionales, salvo aquellos que contasen con un permiso especial de la Junta Nacional Reguladora de Precios.

⁸⁴ “Informe que rinden los que suscriben a requerimiento del ciudadano ministro de fomento en relación con su memorando intitulado defensa económica” en *Pensamiento Político Venezolano del siglo XX*, Documentos para su estudio. Gobierno y época del Presidente Isaías Medina Angarita. El Pensamiento Oficial 1941-1945, Caracas, Ediciones del Congreso de la República, N° 34, 1987, pp. 208,209.

⁸⁵ “Informe que presenta la comisión nombrada para el estudio de la situación creada en el país por el alto costo de la vida” en *Ibidem*, p. 252.

Aquella medida oficial disminuyó el servicio de transporte, sobre todo en los lugares más apartados en el interior del país, donde hubo de recurrirse al primitivo arreo de bestias haciendo muy exigua la salida de los productos agrícolas a los centros de consumo. En procura de hacer llevadera estas adversidades que seguían asolando a los productores del campo, el gobierno emitió un decreto en noviembre de 1944 donde se disponía una ayuda económica a los estados de la república para reparar los caminos vecinales más urgentes.

En medio de los altibajos políticos y económicos suscitados durante el período los registros oficiales dieron cuenta de la construcción de veintitrés carreteras, destacándose la de Valencia-Nirgua, la de Barquisimeto-Tocuyo-Boconó, la de Caracas a Ocumare del Tuy, la de Ciudad Bolívar a Upata, entre otras, notándose el fuerte predominio de la región centrooccidental como principal polo de producción del país.

Un interesante estudio sobre los transportes terrestres publicado en 1950 ofrece un sosegado balance de lo realizado en el período:

En los diez años de 1936 a 1945 se gastaron 208 millones de bolívares en el estudio, construcción y conservación de carreteras, correspondiendo Bs. 98,4 millones al quinquenio 1941-1945. Durante el decenio indicado se construyeron y reconstruyeron 2000 kilómetros de carreteras, dejando aparte los 500 kilómetros de carretera pavimentadas que construyeron por su propia iniciativa las compañías petroleras⁸⁶.

Vemos así que durante la primera mitad del siglo XX el desarrollo vial va a estar determinado por tres factores condicionantes de orden interno y externo: Primero, el interés político de los gobernantes de turno de ver consolidada su autoridad y prestigio nacional. Segundo, una economía agropecuaria en franca decadencia, en vías de ser arropada por una vigorosa industria petrolera generadora de un flujo de ingresos económicos jamás pensado. Y tercero, la introducción de

⁸⁶ Corporación Venezolana de Fomento, "Los transportes terrestres en Venezuela" en *Cuadernos de Información Económica* N° 2, Caracas febrero-marzo de 1950, p. 35.

nuevos patrones de consumo que en suma alteraron los modos y costumbres de una sociedad con notorios matices precapitalistas.

En el siguiente capítulo nos centraremos a analizar las políticas ejecutadas por el Estado venezolano, sobre la base de la riqueza petrolera, en la expansión de la red de carreteras a mediados del siglo XX.

CAPÍTULO IV

LA INVERSIÓN PÚBLICA COMO PALANCA DE DESARROLLO

El Estado y la irrupción de la renta petrolera

Durante casi tres siglos las exportaciones tradicionales de la economía venezolana, mantuvieron como sello distintivo su estrecha imbricación con la producción agropecuaria que gravitaba sobre el modo de vida de una sociedad rural apegada religiosamente al trabajo de la tierra. No obstante, los registros estadísticos de la segunda década del siglo XX dan cuenta de la aparición de un excepcional rubro que comenzó a imponerse en los embarcos mercantiles que salían al exterior, disputándole la primacía ostentada por los cultivos de plantación, entre los que figuraba el café. Se trataba del petróleo, producto demandado por la industria capitalista internacional como fuente primaria de energía.

Desde 1914 la moderna industria petrolera comenzó a echar raíces en Venezuela al descubrirse el primer pozo petrolero de importancia en el campo de Mene Grande en el estado Zulia. Pero no será sino hasta finales de 1917 cuando los primeros barriles de crudo concurran al mercado foráneo. En adelante los valores de exportación de petróleo empezaron a incrementarse paulatinamente hasta superar por vez primera el monto exportado por las áreas cultivadas en 1926. Y ya para 1928 la contribución de este nuevo sector de la economía se situaba alrededor del 29% en la formación del Producto Interno Bruto⁸⁷.

Esta súbita superposición traería consigo varias consecuencias, una de ellas, la reestructuración de la dinámica del comercio exterior de Venezuela en el que la actividad petrolera asumiría un papel privilegiado hasta el presente. Otros ámbitos se verían igualmente afectados, como el caso de las relaciones tradicionales de

⁸⁷ Orlando Ochoa, "El petróleo y la estrategia de desarrollo de Venezuela en el siglo XX" en *Sembrando el petróleo: 100 años de historia*, Caracas, Fundación Venezuela Positiva, 2001, p. 450.

producción e incluso las funciones mismas de un ente espasmódicamente sometido a los intereses de los sectores internos de la sociedad: el Estado.

El Estado nacional como máximo representante de la autoridad política, había sido concebido por los adalides del liberalismo como un cuerpo político con poderes y funciones muy limitados a fin de no poner en riesgo los derechos naturales del individuo. Esta idea trasplantada en Venezuela hizo del Estado republicano el garante de la paz interna, el libre desenvolvimiento de la vida económica y el resguardo de la propiedad privada.

Para cumplir estos fines sólo le bastarían los recursos provenientes de los derechos de aduana y alguna que otra contribución extraordinaria. Y en casos excepcionales, se podía disponer del crédito de la República contratando empréstitos foráneos. Pero este escenario hubo de cambiar radicalmente con el descubrimiento de una súbita riqueza atesorada en el subsuelo venezolano.

La primera campanada que reveló el potencial de explotación a gran escala del petróleo, ocurrió en 1922 cuando el famoso *reventón* del pozo Los Barrosos 2 en el estado Zulia. Aproximadamente, cien mil barriles diarios de crudo fueron derrochados por la naturaleza como presagiando la pronta aparición de una actitud colectiva tendente al dispendio.

En aquel momento, los personeros del régimen dictatorial que mantenía sometido al país desde 1908 bajo la jefatura del general Juan Vicente Gómez, se habían conformado con hacer negocios de carácter especulativo, obteniendo concesiones de exploración que luego vendían a las grandes compañías petroleras. De esas transacciones el Estado recibía una menuda cuota, pues el Código de Minas de 1910 sólo establecía el pago de un impuesto superficial por hectárea cedida y una regalía por concepto de explotación.

No será sino hasta 1918 cuando el entonces ministro de fomento Gumersindo Torres, llame la atención sobre la fuente de riqueza monetaria que significaba realmente el petróleo. De ahí su planteamiento de pretender para el Estado venezolano una mayor participación en las utilidades netas de las compañías petroleras por el valor comercial del producto.

Luego de un cerrado forcejeo de intereses quedaron aprobadas las primeras legislaciones en materia de hidrocarburos (1920), (1921) y (1922), pero estas apenas aumentaron ligeramente el monto de las contribuciones a favor del fisco. Las compañías petroleras impusieron condiciones lesivas al interés nacional y continuaron transfiriendo a sus casas matrices la mejor parte de las ganancias.

En definitiva el negocio petrolero se escapó de la capacidad fiscalizadora del poder público sin posibilidad de corregir esta severa distorsión. Ello debido, a la irrefutable postura del régimen gomecista de garantizar las mejores condiciones para la inversión de capitales extranjeros en la explotación del petróleo, tal como había quedado establecido en la última ley de hidrocarburos de 1922, surgida del acuerdo tácito entre los representantes de las compañías petroleras y el gobierno venezolano.

Pese a todo, la iniciativa del ministro Gumersindo Torres sentó un precedente en cuanto a la razón que asistía al Estado en su condición de propietario de los recursos naturales, de exigir una mayor remuneración por el producto natural extraído de la tierra.

Asdrúbal Baptista reconocido estudioso de la economía política de Venezuela, descifró con precisión el papel de la compra-venta del petróleo en el mercado internacional, como generador de una renta que beneficia al Estado en su carácter de dueño de los medios de producción.

Explica Baptista que el petróleo es un bien que desde un primer momento no ha sido el resultante de las fuerzas productivas internas, es decir, del esfuerzo del trabajo y de la inversión de capital venezolano. Por el contrario, la explotación petrolera fue hasta 1976 una actividad controlada por agentes externos encargados de apropiarse de una mercancía demandada internacionalmente.

Esa condición de ser “un objeto no producido”, como acota Baptista, le da una connotación particular relacionada con la generación de una renta de características singulares. Así lo expone el autor:

El petróleo venezolano, hasta décadas muy recientes, fue en su casi exclusividad un objeto para el mercado mundial (...) Esto significa que el precio de mercado del petróleo es el precio que paga el mercado mundial, y que, por lo tanto, la renta a la que da lugar la propiedad sobre el recurso es una renta internacional, o una renta proveniente del mercado mundial⁸⁸.

Esta súbita renta que comenzó a fluir a las arcas del tesoro nacional durante los primeros veinte años de la industria petrolera, tuvo implicaciones en la formulación de algunas políticas de gobierno.

En la medida que iba incrementándose el poder económico del Estado gracias a la renta petrolera, esta fue empleada para terminar de fortalecer el aparato político-militar del régimen, ya sea a través de la adquisición de nuevos y sofisticados equipos para el Ejército Nacional, mejoras en la construcción de carreteras y otras obras públicas.

Desde el punto de vista del desempeño económico, Venezuela recibió un impacto profundo al registrar una tasa de crecimiento interanual muy por encima a los valores históricos conocidos hasta ese momento.

De 1928 a 1940 la economía venezolana creció un promedio 3% anual, después de haber sido duramente golpeada por la Gran Depresión que, en 1929 y años posteriores, afectó a Estados Unidos y Europa (...) En estos doce años la población creció 1,35%, al pasar de 3.2 a 3.8 millones de habitantes. Dentro de este período hubo grandes diferencias de desempeño económico. En 1929 la economía venezolana creció 16%, para luego tener una etapa de estancamiento y de severos retrocesos entre 1930 y 1934. La actividad económica cayó en promedio 2,4% anual durante estos años. Ya en 1934 se comienza a sentir la recuperación de la demanda internacional de petróleo venezolano y el resto de las actividades económicas también comienza a recuperar niveles de actividad similares a los de 1928-9. Entre 1934 y 1940 la recuperación fue sostenida y la economía creció 6% anual⁸⁹.

⁸⁸ Asdrúbal Baptista, *El relevo del capitalismo rentístico. Hacia un nuevo balance de poder*, Caracas, Fundación Polar, 2004, p. 17.

⁸⁹ Orlando Ochoa, *Ibid.*

La gestión más significativa de orden económico lo representó la cancelación de la deuda pública externa en 1930 lo que da cuenta de la magnitud de los excedentes fiscales. Para la fecha las reservas acumuladas del tesoro montaban por el orden de Bs. 91.500.000 y la deuda externa era de Bs. 50.000.000, cifras que en la mirada elemental del “jefe andino” representaba una gran oportunidad para zafar al país de compromisos extranjeros. Aquella inusitada medida se materializó en medio de una severa crisis económica que llevó a la mayor parte de las naciones latinoamericanas a caer en moratoria⁹⁰.

Otras decisiones adoptadas posteriormente respondieron más bien a las viejas prácticas de calmar los ánimos y mantener adhesiones a la causa. Ejemplo de ello lo representó el otorgamiento en 1934 de un subsidio a la agricultura para compensar a los productores por la caída de los precios en el exterior.

Sin embargo, estas disposiciones no pudieron contener la grave crisis que venía arrastrando la actividad agropecuaria ante la pérdida de competitividad internacional, ocasionada por la preeminencia de viejas formas de producción, escasa rentabilidad y la fuga de la mano de obra campesina. Este escenario se hizo más decadente sobre todo después del gran *crack* de 1929, que trajo consigo nuevos problemas como el creciente desempleo en las ciudades a donde se asentaban las corrientes migratorias y el desabastecimiento de los productos esenciales.

Para corregir estos males, el gobierno luego de varios meses de dilación efectuó nuevos desembolsos con cargo al tesoro subvencionado por el petróleo, empleando parte de los desplazados en obras públicas y aumentando las importaciones de bienes para el consumo.

Cabe destacar que esta última práctica había crecido ostensivamente, si se compara con el promedio de importación que el país registraba cuando sólo dependía de la producción agropecuaria. De menos de 100 millones de bolívares, a partir de

⁹⁰ Orlando Ochoa, “La institución fiscal y el rentismo en el desempeño económico de Venezuela” en Revista *Nueva Economía* N° 28, Noviembre 2008, p. 176.

1920 asciende a 227 millones de bolívares y en el lapso de diez años alcanza los 468 millones de bolívares en 1930⁹¹.

Esto era el resultado tangible de la gran afluencia de divisas provenientes de la exportación petrolera, trayendo consigo una elevada tasa de cambio que daba a la moneda nacional un fuerte poder adquisitivo en el mercado mundial. De allí que las importaciones requeridas tanto por el gobierno como por las compañías petroleras, operaron de forma tal que el ingreso rentístico terminaba por ser transferido a manos particulares.

De hecho, a las tradicionales casas mercantiles como Blohm, H. L. Boulton, Hellmund, Leseur, Römer & Baasch, Santana Hermanos, entre otros, se les irá sumando un naciente grupo de importadores criollos que reciben el encargo de traer al país herramientas, materiales, maquinarias y bienes de consumo suntuario. La relevante posición alcanzada por este sector llegó inclusive a ser motivo de desavenencias en el seno del gremio mercantil, ante el declive del negocio agroexportador y el vigoroso ascenso de los volúmenes de mercancía importada. Los representantes del “alto comercio” enfatizaban que sólo el negocio de las exportaciones era garantía de seguridad para la actividad mercantil, en tanto, los que orientaban sus miras a sobreestimar la demanda de bienes importados ponían en riesgo su propia estabilidad y la del resto del gremio⁹².

La relación entre los ingresos provenientes del petróleo y el aumento de la capacidad de compra internacional, es explicada por Baptista como uno de los medios de distribución de la renta característica del *Capitalismo rentístico*. Al respecto el autor lo define de la siguiente manera:

⁹¹ Asdrúbal Baptista, *Bases cuantitativas de la economía venezolana 1830-2002*, Caracas, Fundación Empresas Polar, 2006, pp. 226, 227.

⁹² María Elena González Deluca, *Los comerciantes de Caracas. Cien años de acción y testimonio de la Cámara de Comercio de Caracas*, Caracas, Cromotip C.A., 1994, pp. 191, 192.

Lo que se ha denominado el patrón de acumulación capitalista-rentístico tiene que ver con una estructura económica cuya dinámica descansa, en gran medida, en el aprovechamiento, para los fines del crecimiento económico, de unos excedentes no producidos por la sociedad nacional⁹³.

Esos excedentes dieron pie al firme convencimiento de que sólo aprovechando el gasto público sería posible impulsar la modernización del país, es decir, superar su condición rural, agrícola y pastoril y adoptar un patrón de desarrollo urbano e industrial. De allí que el Estado venezolano se convirtió en el ente rector de las políticas y decisiones dirigidas a modificar las condiciones humanas y materiales que obstaculizaban el proceso de modernización.

Ahora bien, por qué el Estado y no la sociedad en conjunto. Sin duda el valor económico del petróleo ofrece una respuesta contundente a este planteamiento, pero también es válido resaltar la preponderancia que llegó a adquirir el Estado, aun antes del inicio de la era petrolera.

La herencia del gomecismo quedó imbricada dentro de la estructura del Estado, exponiéndose en términos de la limitada representación política, la tendencia hacia el autoritarismo y la preeminencia de una burocracia militar y administrativa centralizadora garante del orden social.

Los venezolanos de aquella hora habían asumido después de casi treinta años, como el poder del Estado que en la práctica era el poder de un solo hombre, ejercía un control acérrimo sobre los distintos ámbitos de la vida nacional. El anhelo de paz de una sociedad fatigada por la violencia caudillista, se convirtió en la obsesión política de un régimen que no escatimó recursos para imponer su propio dominio. Los principales sectores de la sociedad cohonestaron esta forma de poder discrecional, aportando una base de legitimación política e ideológica que les permitió articularse eficazmente para recibir su parte en la distribución de la renta petrolera.

Bajo Gómez el Estado adquiere una imagen de coloso invencible, capaz por ejemplo de hurgar los movimientos de disidencia más agazapados, gracias a una vasta red de informantes que optimizaban la capacidad de respuesta del régimen. Este rasgo

⁹³ Asdrúbal Baptista, *El relevo del capitalismo...*, p. 79.

envolvente estaba cimentado por el afianzamiento de un aparato institucional, cuyas funciones militares, financieras y administrativas permitirían al Estado hacer valer su autoridad a lo largo y ancho del territorio nacional.

La ebullición política ocurrida tras la muerte del “Jefe Único” en 1935, derribó las trabas a la discusión pública de temas que parecían intratables por temor a la represalia. El petróleo durante las décadas de los treinta y cuarenta nutrió por un lado los discursos de sosiego y por el otro lado, de agitación de quienes se disputaban la primacía del poder estatal. De una u otra forma, existía un firme convencimiento acerca del papel principalísimo que debía cumplir el Estado como agente distribuidor de la riqueza petrolera.

En ese debate destacaron por la agudeza de sus planteamientos distintas figuras políticas, entre ellos Arturo Uslar Pietri, Manuel R. Egaña y Rómulo Betancourt, quienes plasmaron sus impresiones en torno al nuevo rol del Estado y la manera más óptima de invertir la renta petrolera.

La esencia del planteamiento económico de Uslar Pietri quedó condensada en la memorable frase *sembrar el petróleo* con la que tituló un editorial en 1936. El entonces joven escritor que en las primeras de cambio se encontraba formando parte del equipo de gobierno que asumió la tarea de dirigir la transición hacia la institucionalización democrática, tuvo el tino de trazar la necesidad de destinar al menos una parte de aquel fabuloso ingreso en apalancar la producción agrícola, mediante la irrigación de los campos, la importación de insumos modernos y el otorgamiento de créditos para la mecanización e industrialización de la agricultura.

Para Uslar el petróleo representaba una fuente de recursos pasajera que debía ser racionalmente aprovechada para incentivar la recuperación de un aparato productivo generador de riqueza permanente. Era un hecho que el petróleo ya dominaba la vida económica del país y en consecuencia esa realidad debía ser aceptada, no para condenar a la desaparición de las verdaderas fuerzas productivas sino en cambio, formular un programa económico capaz de reducir la dependencia petrolera.

En su opinión, la actividad agropecuaria constituía la verdadera garantía de un sólido crecimiento económico no sujeto al inminente agotamiento de las reservas mineras. Por el contrario, si se ataba el futuro del país a simplemente disfrutar una riqueza que no ameritaba esfuerzo alguno, se estaría condenando a las generaciones presentes y futuras a rendir culto al despilfarro en detrimento del valor del trabajo. El saldo final de tal conducta rentista no sería otro que una estela de ruina y desolación en los campos otrora cultivables.

Uslar se inscribe entre los que reaccionaban contra las posiciones dogmáticas del pasado reciente, sumando su crítica a un liberalismo teórico de escasa fortuna por haber sido adoptado en un medio donde el pueblo estaba desprovisto del sentido agresivo y creador propio del capitalismo. La alternativa más lógica consistía en dar oportunidad a una sana intervención del Estado, tendente a resolver los eventuales desequilibrios entre las fuerzas del mercado, operando más como un árbitro y la vez promotor que como un rico empresario acaparador de actividades que deberían estar en manos de la iniciativa privada.

El joven escritor delinea las necesidades más apremiantes que debían ser afrontadas:

Urge crear sólidamente en Venezuela una economía reproductiva y progresiva. Urge aprovechar la riqueza transitoria de la actual economía destructiva para crear las bases sanas y amplias y coordinadas de esa futura economía progresiva (...) Es menester sacar la mayor renta de las minas para invertirla totalmente en ayudas, facilidades y estímulos a la agricultura, la cría y las industrias nacionales⁹⁴.

Sin embargo, en ningún momento preconizó la conformación de una suerte de Capitalismo de Estado, muy por el contrario delimitaba muy bien el ámbito de competencias que éste debía asumir. Ante los múltiples problemas de la agricultura, la moneda, la organización del trabajo, las limitaciones del transporte, la salubridad y

⁹⁴ Arturo Uslar Pietri, "Sembrar el petróleo" en Tomás Enrique Carrillo Batalla, *Análisis y ordenación de la obra económica de Arturo Uslar Pietri*, Caracas, Academia Nacional de Ciencias Económicas, Tomo I, 1990, p. 218.

la educación, proponía la actuación enérgica del Estado a fin de corregir estos desatinos en función del interés nacional.

En esa misma tónica se expresaba Manuel R. Egaña, quien estuvo al frente del Ministerio de Fomento en tres ocasiones y desde esa posición promovió una serie de iniciativas que contribuyeron al desarrollo y fortalecimiento del papel interventor del Estado en la economía nacional.

Con motivo de presentar la memoria y cuenta del ministerio en la postrimería de su primer desempeño en 1941, dejó definidas las líneas de acción que en adelante caracterizarían el nuevo rol del Estado:

Es al Estado a quien corresponde no tan solo el incremento de la participación nacional en la riqueza del subsuelo, sino también el óptimo aprovechamiento del beneficio económico que ésta le produzca. Lo primero es de una conveniencia que todo el mundo reconoce. Lo segundo, de una necesidad que ya casi nadie discute. El Estado no podría, ni que lo quisiera, dejar de intervenir para enrumbar la riqueza que produce el subsuelo hacia la creación y fomento de otras actividades económicas⁹⁵.

Aunque era un firme convencido de esta premisa, no era en lo absoluto un enemigo de la iniciativa privada. Es así como envía un mensaje tranquilizador a aquellos que veían con horror la nueva doctrina intervencionista:

... si es cierto que la acción del Estado ha de ser estimulante, orientadora, tuitiva, no lo es menos que no debe ir más allá del logro del desarrollo de la Nación, como un conjunto armónico (...) No debe pretender sustituir a los particulares en la posesión y administración de las empresas privadas, porque malograría las mejores fuerzas del progreso humano: la expansión de la personalidad y la competencia (...) No debe tratar de dirigir a los que son capaces de administrar y desarrollar sus intereses y empresas sin sacrificio de otros intereses y empresas; pero debe acudir cada vez que se pida su intervención porque no se sepa o no se pueda hacer un uso correcto y fructífero de la potestad de dirección y administración⁹⁶.

Con todo, Egaña consideraba impostergable una conducta “agresiva” por parte del Estado para incentivar el desarrollo de los factores que hacen posible la

⁹⁵ Memoria del Ministerio de Fomento presentada al Congreso de los Estados Unidos de Venezuela 1941, Caracas, Cooperativa de Artes Gráficas 1941, p. VI.

⁹⁶ *Ibidem*, p. VII.

industrialización: “el hombre (dirección, mano de obra y mercado de consumo), las fuentes de energía, las materias primas, los medios de transporte y el capital y la organización del crédito”⁹⁷.

Estas visiones se ajustan a lo que Arturo Sosa califica como una “estrategia de arriba hacia abajo” en donde los actores políticos con mayor distinción intelectual se asignan la tarea de dirigir la modernización capitalista del país, por considerar al resto del colectivo social un cuerpo subyacente saturado de rémoras deleznales.⁹⁸ Este modo de concebir la actuación de un equipo privilegiado de individuos ubicados por encima de partidos o movimientos fragmentarios de la sociedad, es también definido como un modelo de modernización elitesca que se identificaba con los patrones culturales de las sociedades industrializadas pero dentro de un marco de considerables restricciones políticas⁹⁹.

En el otro ángulo de la cuestión, estaba el criterio defendido por Rómulo Betancourt, prominente dirigente antigomecista salido de las filas de la generación del veintiocho que a su vez representaba una vanguardia de políticos imbuidos de nuevas teorías sociales que pretendían darle un renovado contenido a la democracia¹⁰⁰.

Betancourt se anotó entre quienes predicaban la búsqueda de fórmulas redistributivas de alto contenido social y político, por ello consideró importante la toma del poder a través del libre juego de los partidos y del sufragio universal, a objeto de dotar de legitimidad a la intervención del Estado en los asuntos económicos. Consideraba que el Estado como dueño primario de la renta petrolera debía erigirse en un Estado financista y a su vez empresario, para diversificar la

⁹⁷ *Ibidem*, p. LXIX.

⁹⁸ Arturo Sosa, *Modernización y democracia*, Caracas, Comisión Presidencial V Centenario de Venezuela, 1999, p. 15.

⁹⁹ Gilberto R. Quintero, “Política y militares en el trienio adeco: los orígenes de la dictadura de Marcos Pérez Jiménez” en Rafael Cartay y Luis Ricardo Dávila (Compiladores), *Discurso y economía política de la década militar (1948-1958)*, Mérida, Universidad de los Andes-Consejo de Desarrollo Científico, Humanístico y Tecnológico, 2000, pp. 26-29.

¹⁰⁰ Vid. Manuel Caballero, *Las crisis de la Venezuela contemporánea*, Caracas, Monte Avila Editores-Contraloría General de la República, 1998, pp. 46-50.

producción y desarrollar actividades que sobrepasaban la capacidad de los capitalistas criollos.

Criticaba la fuerte concentración de capitales ociosos en pocas manos, mientras la mayoría de la población vivía marginada del disfrute de la riqueza petrolera. Las condiciones de vida del venezolano promedio son denunciadas por Betancourt, refiriéndose a la absoluta miseria reinante no sólo en las áreas rurales, sino en los campos petroleros y en los alrededores de las ciudades más importantes.

El cuadro social y político recogido por el pertinaz dirigente de masas cuando militaba en las trincheras de la oposición era por demás desventurado: salarios paupérrimos que no garantizaban la subsistencia familiar, limitado acceso a la educación cuyo efecto se reflejaba en el alto índice de analfabetismo de la población adulta, insuficientes servicios médicos-asistenciales para afrontar los estragos de las enfermedades tropicales, inequidad en el régimen de tenencia de la tierra donde aun predominaban unas degradantes relaciones de producción, conculcación de los derechos políticos a un grueso de hombres y mujeres que se veían inhabilitados para elegir directamente a sus gobernantes.

Betancourt hablaba de “vitalizar la economía y valorizar su riqueza-hombre” y para ello hacía suya la premisa de “sembrar el petróleo”. Desde su óptica, sólo alcanzando el pleno empleo con mejores salarios y mayores beneficios sociales, se operaría un cambio estructural en la dinámica económica que redundaría en el fomento de la industrialización a fin de cubrir la demanda nacional.

Desde el punto de vista de Betancourt, el ingreso nacional estaba siendo muy mal administrado y la corrección del entuerto pasaba por una mayor dosis de intervencionismo estatal a favor del mejoramiento colectivo y la diversificación económica. Al respecto su postura era por demás elocuente: “Hoy la tesis del intervencionismo estatal en los procesos económicos, para encauzarlos y conducirlos hacia metas de mejoramiento colectivo y de superación nacional, constituye el ABC de toda moderna política de Gobierno”¹⁰¹.

¹⁰¹ Rómulo Betancourt, *Venezuela, política y petróleo*, Caracas, Monte Avila Editores, 1ª edición, 1986, p. 375.

Volviendo al esquema interpretativo de Arturo Sosa, éste sugiere que la visión anteriormente expuesta “propone un movimiento simultáneo de arriba hacia abajo y de abajo hacia arriba”¹⁰², en el que el discurso populista de un partido de masas pretende conciliar los intereses de diversos grupos sociales con miras a repartir equitativamente la renta petrolera. Con ello se procuraba consustanciar el grueso de la población a los beneficios de la renta, expandiendo significativamente el gasto social del Estado para atender las demandas de salud, educación, vivienda y empleo. En fin, elevar el nivel de vida de las mayorías pero sin afectar lo menos posible las relaciones con sectores dominantes de la sociedad.

Aún cuando el debate por encauzar la mejor manera de invertir la renta petrolera permanecería abierto por muchos años más, es un hecho evidente que desde la tercera década del siglo XX, la modernización del país estuvo estrechamente ligada a la realización un conjunto de obras materiales que implicaban una sustancial modificación del espacio físico, ya sea a través de una red vial que acortase las distancias, la ampliación y mejora de los servicios públicos, la sustitución de importaciones mediante el fomento de la industria nacional y la introducción de nuevas técnicas para el mejoramiento de la producción agrícola. Hacia estos fines, los gobiernos que se sucedieron después de 1935, orientaron buena parte de sus actuaciones con miras a crear todas las condiciones favorables para el desarrollo económico del país.

Creación de la Comisión Nacional de Vialidad

En medio de los altibajos políticos que caracterizaron la década comprendida entre 1935 y 1945, varias fueron las iniciativas a favor del progreso de la vialidad carretera en Venezuela, tal como ya lo hemos señalado. Sin embargo, tras el derrocamiento del presidente Isaías Medina Angarita el 18 de octubre de 1945, los nuevos actores políticos tuvieron la oportunidad de poner en práctica sus propios enfoques sobre esta y otras materias.

¹⁰² Arturo Sosa, *Ibidem*, p. 16.

Por resolución del Ministerio de Obras Públicas, el 10 de noviembre de 1945 fue creada la Comisión Nacional de Vialidad, integrada por los ingenieros Isaac Pérez Alfonzo, Carlos Peña Uslar, R. Blanco Fombona, Antonio Ornes, Francisco Rivas Lázaro y Pedro Bernardo Pérez Barrios. Siéndole encomendadas las siguientes atribuciones:

- Elaboración de un Plan General de Vialidad que coordine los distintos sistemas de transporte carretero, ferrocarriles y fluvial en función del fomento de la producción.
- Redactar un código de normas técnicas para el trazado y construcción de carreteras.
- Resolver las consultas que el Ministerio de Obras Públicas someta a su consideración en materia de vialidad.

Pocos días después sería convocada en Caracas una Convención Nacional de Presidentes de estado y de Gobernadores de los territorios federales. Allí se ratificó la competencia del Ministerio de Obras Públicas para atender lo relacionado con el estudio, ejecución y conservación de carreteras en todo el país, incluyendo los caminos vecinales que hasta entonces habían quedado bajo la potestad de los gobiernos regionales. Establecido el alcance de las atribuciones del despacho ministerial, se potenció la elaboración de un plan de vialidad articulado nacionalmente dejando sin efecto presiones interesadas de carácter local o regional.

La idea de elaborar un plan metódicamente bien pensado tenía aceptación en variados sectores de la vida nacional. Ya para entonces, los profundos temores que despertaba la idea de una economía dirigida había perdido vigor. Aquel fantasma totalitario que hacía alusión a un modelo de producción con sacrificio de las libertades individuales, fue lentamente exorcizado ante la necesidad de atender los urgentes problemas de higiene, educación, empleo y producción.

Poco a poco la planificación fue tomando cuerpo en el seno de la administración pública como una actividad técnica que no pretendía actuar como un escollo a la

iniciativa particular sino como un instrumento racional y coordinador para orientar la inversión fiscal del Estado en áreas consideradas prioritarias.

La agudización de los desequilibrios económicos luego de la crisis mundial de 1929, hizo que las principales potencias del mundo comenzaran a intervenir en sus economías domésticas para estabilizar sus cimientos. Esta tendencia se fue haciendo mucho más fuerte, sobre todo a partir de la experiencia del *New Deal* en los Estados Unidos en los años treinta. Venezuela no estuvo exenta de aquellos influjos que inclusive despertó en 1944 un sonoro debate entre algunos representantes del capital criollo y el gobierno del presidente Medina Angarita, por la defensa de la iniciativa privada¹⁰³.

Resultaba claro que el país se había venido acoplando a las condiciones externas imperantes, inducidas luego por el reacomodo de la posguerra y los cambios de patrones en la economía internacional que echaba a un lado el liberalismo clásico y se arrojaba a los brazos de la acción protectora del Estado.

Por otro lado, era un hecho reconocido que en virtud de la disponibilidad financiera del Estado venezolano, este estaba en las mejores condiciones para iniciar una política de inversiones a gran escala. De esta forma el clamor a favor la urgente implementación de un programa nacional de construcción de vías troncales y de enlace entre estas y las rutas de penetración, fue recogido por los nuevos gobernantes, partiendo de la premisa de que para promover el desarrollo de la economía nacional resultaba "... fundamental disponer de un sistema de redes viales que garanticen en todo tiempo el fácil intercambio de la producción y el transito de pasajeros"¹⁰⁴.

Además era harto conocido que la red de vías de comunicación con la que contaba el país era insuficiente, dado el limitado kilometraje de las carreteras, la más de las veces no transitables en los períodos anuales de lluvia, aunado a las engorrosas complicaciones ofrecidas por la navegación fluvial, lacustre y marítima, y el escaso desarrollo del transporte aéreo.

¹⁰³ Vid. Catalina Banko, *El régimen medinista e intervencionismo económico*, Caracas, Ediciones de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales-Universidad Central de Venezuela, 2001, pp. 93-123.

¹⁰⁴ Comisión Nacional de Vialidad, *Plan preliminar de vialidad*, Caracas, Ministerio de Obras Públicas, 1947, p. 2.

Hasta 1945 generalmente se tomaban los grandes cursos hidrográficos del Orinoco y el Apure como límite principal de la ocupación espacial del territorio nacional. Hacia los márgenes sur de ambos ríos imperaba un patrón de poblamiento muy disperso, con un número limitado de aglomeraciones humanas que apenas llegaban a la categoría de aldeas y caseríos, destacando sólo aquellos centros poblados que giraban alrededor de la actividad ganadera concentrada en los hatos y los puertos de embarcación fluvial como San Fernando de Apure, Puerto Nutrias y Ciudad Bolívar.

En atención a esta problemática largamente acumulada y entre tanto comenzaban los trabajos de la Comisión Nacional de Vialidad, fue anunciado un “plan de emergencia” el 20 de febrero de 1946 donde se disponía la inversión de Bs. 31.539.812 para la ejecución de un conjunto de obras públicas, destacando la reparación, pavimentación y construcción de puentes en algunos ramales carreteros.

Sin embargo, a los pocos meses los resultados dejaban mucho que desear. Así lo dejó ver el ministro de obras públicas, Eduardo Mier y Terán, en memorando dirigido a la presidencia de la Junta Revolucionaria de Gobierno, donde destacaba que la escasez de materiales y equipos producto de las restricciones de exportación establecidas en Estados Unidos, se habían convertido en un grave obstáculo para el avance del citado plan.

Esto aunado al reducido personal especializado que aun permanecía en la nómina ministerial, luego de la deserción de numerosos ingenieros que resolvieron ofrecer sus servicios profesionales a la industria privada o a la constitución de sus propias compañías constructoras¹⁰⁵. En represalia, el gobierno provisorio se abstuvo de contratar con algunas de estas firmas por considerar que estaban ligadas con los intereses del régimen derrocado.

Una vez más la fuerza de los hechos ponía en evidencia que la costumbre de realizar gran cantidad de obras sin tomar las previsiones tanto presupuestarias como

¹⁰⁵ Eduardo Mier y Terán, Ministro encargado de Obras Públicas. “Estado actual de todas las obras públicas decretadas por el gobierno después de octubre y razón por la cual no se ha cubierto el programa previsto por el departamento vías de comunicación, 1946”, AHM, sección inventarios, serie B, caja 15, carpeta 13.

materiales atentaba contra su propia concreción, manifestándose en engorrosos retrasos o funestas paralizaciones.

El ministro Mier y Terán en ocasión de presentar su memoria al Congreso en 1948 señaló:

La tendencia a desarrollar simultáneamente un gran número de obras con una cuota de inversión baja, para poder atenderlas a todas dentro del presupuesto, si bien tiende a satisfacer la ansiedad que por ellas tiene el país, por otra parte resultan mucho más costosas que si se realizaran en forma más intensa pero escalonada, ya que resulta engañoso el hecho de pretender satisfacer aquella aspiración, porque las obras duran muchos años en su período de construcción¹⁰⁶.

Con el propósito de mitigar la escasez de maquinarias, la Junta Revolucionaria de Gobierno acordó el envío en septiembre de 1946 de una Misión Económica a Washington, conformada por el ministro de fomento, Juan Pablo Pérez Alfonso y el presidente de la recién creada Corporación Venezolana de Fomento, Alejandro Oropesa Castillo, a fin de fortalecer los nexos económicos con la potencia del norte.

Entre las ofertas presentadas ante las instancias de gobierno de ese país, estuvo el ofrecimiento a empresas norteamericanas de instalarse en Venezuela con facilidades para la construcción de carreteras, puertos y aeropuertos. A tal efecto, se realizaron reuniones exploratorias con la firma Klein & Saks International Corporation, empresa vinculada a importantes funcionarios del gobierno norteamericano y con prominentes hombres de negocios como Nelson Rockefeller. Hubo además reuniones con dos firmas de ingenieros consultores la Ford Bacon & Davis y De Leuw, Cather & Company, para concertar la realización de un estudio y ejecución de un amplio programa de modernización y extensión del transporte público en la zona metropolitana de Caracas¹⁰⁷.

Con esta iniciativa comenzaban a sellarse los vínculos entre el nuevo gobierno y Washington. Meses antes, el 19 de junio de ese año, el Agregado Comercial de la Embajada Americana en Caracas, Charles F. Knox, inició los contactos en el ámbito

¹⁰⁶ *Memoria del Ministerio de Obras Públicas 1948*, Caracas, Imprenta Nacional, 1948, p. VI.

¹⁰⁷ "Informe de la Misión Económica Venezolana, Noviembre 1946", AHM, sección inventarios, serie B, caja 54, carpeta 3.

económico enviando una misiva al Ministerio de Obras Públicas, sugiriendo la conveniencia de admitir la participación de compañías no establecidas en Venezuela en los procesos de licitación de obras públicas¹⁰⁸. En vista de la gravedad ocasionada por la falta de suministros, el gobierno provisorio hubo de flexibilizar su resolución de favorecer únicamente las empresas legalmente establecidas en el país.

No hay duda que el desabastecimiento de maquinarias e insumos para la construcción fue el gran *talón de Aquiles* del gobierno provisorio, hecho que imposibilitó realizar mayores avances en ese sentido. En un discurso pronunciado por el magnate petrolero Nelson Rockefeller, con motivo de su visita a Caracas invitado por la Junta Revolucionaria de Gobierno, este explicó ante los representantes de los sectores económicos del país las causas que habían provocado los retrasos en materia de importaciones:

El cese de las actividades de la industria bélica, a la cual se había adaptado toda nuestra organización industrial, significó una complicada reversión a la manufactura de artículos para uso civil (...) La tremenda acumulación de ahorros de guerra, que no pudieron gastarse durante el conflicto, está ahora provocando una fuerte demanda de artículos alimenticios y de mercancías y servicios de consumo. La escasez general que se registra en Europa, India y China y el empobrecimiento causado por la destrucción bélica, ha hecho que Estados Unidos se vea en la imposibilidad de satisfacer la demanda de alimentos, transportes, equipos y maquinarias, de cualquier país¹⁰⁹.

Pese a todo, la ejecución de las obras a lo largo de 1947 siguió marchando lentamente, cuestión que comenzó a ser capitalizada por factores de oposición para descalificar al gobierno provisorio, tachándolo de incapaz de hacer una labor material perdurable y de estar perdiendo el tiempo en mítines y discursos demagógicos que sólo dejaban un remanente de odio y división dentro de la sociedad¹¹⁰.

¹⁰⁸ “Sobre licitaciones de contratos para construcciones en Venezuela Junio 1946” en AHMRE, Dirección de Política Económica, sección EEUU 1946, expediente 666.

¹⁰⁹ “Discurso del Sr. Nelson Rockefeller ante la Federación de Cámaras de Comercio y Asociaciones de Producción e Industrias, Caracas 25 de enero de 1947” en AHMRE, Dirección de Política Económica, sección interior 1947, expediente 212.

¹¹⁰ Alfredo Tarre Murzi, “Aquí no ha habido una Revolución” en *Pensamiento Político Venezolano del siglo XX*. Documentos para su estudio. Gobierno y época de la Junta Revolucionaria de Gobierno. Opinión política a través de la prensa 1945-1948, Caracas, Ediciones del Congreso de la República, N° 67, 1989, p. 201.

Entre tanto, la Comisión Nacional de Vialidad inició su trabajo, recopilando la más variada información procedente de diversas poblaciones y caseríos sobre el valor de los fletes, censos de tránsito, condiciones y modalidades de transporte, sitios de producción y mercadeo, entre otros pormenores. Para ello se distribuyeron múltiples encuestas suministradas a través de las jefaturas civiles, escuelas públicas, particulares, etc.

Valiéndose de estos datos se hicieron planos de las vías principales, precisando los puntos de enlace con los centros de producción agropecuarios y su vinculación con los puertos naturales de entrada y salida de mercancías, estableciéndose así el perímetro de la zona de influencia respectiva. Esta delimitación geográfica facilitaría la elaboración de nuevos estudios sobre la base de los volúmenes estimados de producción, el número de pobladores y los costos de construcción para finalmente determinar la clase de vía más conveniente en cada zona, la prioridad y las mejoras que podrían efectuarse en el más corto plazo.

El Plan Preliminar de Vialidad

La presentación oficial del Plan Preliminar de Vialidad se hizo efectiva el 4 de julio de 1947, siendo calificado de preliminar “por carecer de datos confiables en aquellos lugares donde la baja densidad de la población y lo recóndito de su ubicación, hacía de las soluciones adoptadas sólo tentativas, hasta tanto se realizaren estudios más precisos”¹¹¹.

El inventario arrojado por los redactores del Plan Preliminar daba cuenta de la existencia de unos seis mil kilómetros de carreteras aptas para el paso de vehículos automotores, pero con graves deficiencias para soportar las grandes cargas del tráfico pesado y las dificultades que presentaban durante el período de lluvias. Las compañías petroleras habían construido por su cuenta un poco más de quinientos kilómetros de carreteras pavimentadas, conocidas comúnmente como *carreteras*

¹¹¹ Comisión Nacional de Vialidad, *Ob. Cit.*, p. 62.

negras. Las mejores carreteras de este tipo fueron: Maracaibo – El Rosario – Machiques; Campo de Carabobo – San Rafael de Onoto; Barquisimeto – Carora; Boconó – Campo Elías – Saguas; Valle de la Pascua – Santa María.

Puntualizaban además, la falta de un sistema nacional de vías troncales capaces de interconectar varios estados en una sola ruta, sólo dos carreteras la trasandina y la oriental cumplían, con sus innumerables deficiencias de trazado, aquella función. Agrégale a esta situación, los menos de mil kilómetros de líneas férreas construidos en su mayoría en el siglo XIX, la perentoria canalización de las principales vías fluviales para la navegación, amén de los pocos muelles acondicionados para las actividades portuarias. En materia de aeródromos, por su reciente operación, se mostraban algunos signos alentadores¹¹².

Adicionalmente se precisaron las fallas que habían hecho imposible la solución definitiva de los problemas de transporte a través de la vialidad terrestre. Al respecto señalaron las siguientes:

- La poca importancia asignada al estudio de los proyectos viales y la falta de criterios económicos y técnicos en su elaboración.
- Los trabajos de mejoras en las carreteras no se hicieron con una visión de conjunto, pues los proyectos se reducían a pequeños tramos de la vía sin revisar la ruta total.
- Las condiciones de trabajo de los ingenieros encargados de las obras no eran las más propicias, al no contar con campamentos adecuados para albergar sus prolongadas estancias, incidiendo en la eficacia de su labor. Además de padecer constantemente la escasez de instrumentos especializados para apoyar sus observaciones en el campo.
- La no-realización de censos de tránsito por carreteras, ni de estudios de carga y pasajeros hizo que el costo y la magnitud de las obras realizadas anteriormente no guardaran relación con el volumen de tráfico que se desplazaría por las vías¹¹³.

¹¹² *Ibídem*, p. 5.

¹¹³ *Ibídem*, p. 22.

Por otro lado, los integrantes de la comisión no desestimaron la preponderancia adquirida por el vehículo automotor para apoyar sus recomendaciones. De acuerdo, con las cifras recabadas por el ingeniero Isaac Pérez Alfonzo, a la sazón presidente del órgano consultivo, para 1946 el parque automotor estaba conformado por 17.659 automóviles, 5.516 camionetas, 14.385 camiones y 1.572 autobuses, sumando un total de 39.132 vehículos registrados en Venezuela¹¹⁴. Cifra que denota un salto vertiginoso si se compara con los datos arrojados en 1932 por la primigenia comisión para el estudio del tráfico de carreteras¹¹⁵.

Con el desarrollo progresivo de la capital de la república y de otras ciudades del centro occidente, aumentó considerablemente el tráfico pesado de camiones, autobuses y automóviles que se desplazaban con extrema dificultad debido a lo inadecuado de las viejas carreteras, redundando en un elevado costos en el transporte producto del desgaste de las máquinas y neumáticos. Como consecuencia de ello, surgió la necesidad de construir vías modernas de circulación rápida, tipo autopista, capaz de soportar un tráfico de vehículos en constante crecimiento.

El incremento de la población y la necesidad de traslado entre las diferentes regiones, concitó la introducción de esta novedosa modalidad vial, entonces llamadas *supercarreteras*, que ya despuntaba como símbolo de progreso en las principales urbes europeas y norteamericanas, por cuanto enlazaba regiones enteras mediante vías expresas, con varios canales de circulación en ambos sentidos y separados por una isla central. Las primeras autopistas fueron construidas en Alemania y se proyectaban a lo largo de 4.000 kilómetros.

La diversificación de las actividades económicas y el uso de vehículos de carga de mayor tamaño con capacidad de llevar elevados volúmenes de mercancía, demandaba de carreteras mucho más amplias y mejor trazadas. Los encargados de levantar el Plan Preliminar de Vialidad, procuraron considerar todos los aspectos técnicos, económicos, sociales, políticos y militares para determinar lo más acertadamente posible las normas para el trazado y construcción de una red vial

¹¹⁴ Isaac Pérez Alfonzo, "El transporte automotor" en *Revista del Colegio de Ingenieros de Venezuela* N° 167, Caracas septiembre-octubre de 1947, p. 256.

¹¹⁵ Ver *supra*.

acorde con la evolución del tránsito, la clase de transporte más económico, los costos máximos de la obra y las necesidades inmediatas del país. En consecuencia, resultaba necesario comunicar interiormente el territorio nacional, pero también era lógico establecer prioridades en concordancia con otros planes de desarrollo.

En efecto, la elaboración del Plan Preliminar de Vialidad no fue un hecho aislado dentro de la “manía de fabricar decretos” que caracterizó a la Junta Revolucionaria de Gobierno. No es casual que luego de la creación de la Comisión Nacional de Vialidad, se dispusiese la fundación de la Corporación Venezolana de Fomento (CVF) el 29 de mayo de 1946, encargándosele a los miembros de su directorio elaborar un Plan General de Fomento de la Producción que tenía entre sus fines promover un tipo de desarrollo de base industrial. Este requería indisolublemente la materialización de una infraestructura de comunicaciones terrestres, fluviales marítimas y aéreas acordes con el volumen de carga probable que se tenía previsto incentivar en los años venideros.

Aún cuando el referido Plan General de Fomento no llegó a materializarse debido al golpe militar de 1948, es posible establecer la relación entre los programas y proyectos sectoriales promovidos por la CVF y los planes concebidos desde otros organismos públicos. Al respecto Sonia Barrios señala lo siguiente:

... la Corporación comparte con el Ministerio de Obras Públicas el crédito de haber sido los primeros entes gubernamentales en llevar a cabo una regionalización del país basada en la teoría de los lugares centrales. El Ministerio de Obras Públicas va a emprender esta tarea dentro del Plan Preliminar de Vialidad de 1947. Allí se toman como referencia los flujos de importación-exportación para determinar las áreas de influencia de los principales puertos marítimos y fluviales del país. La Corporación, a su vez, va a proponer una regionalización que destacaba el alcance territorial de los servicios prestados por las ciudades de segunda jerarquía tal como estas se presentaban a finales de los años 40 y 50, respectivamente¹¹⁶.

¹¹⁶ Sonia Barrios, *El moderno Estado intervencionista en Venezuela. El caso de la Corporación Venezolana de Fomento*, Caracas, publicaciones del CENDES-Universidad Central de Venezuela, 1998, p. 96.

Es así como el Plan Preliminar tuvo, a diferencia de los programas de vialidad emprendidos anteriormente, una connotación más económica que política. En lugar de ensalzar la figura civilizadora de un gobernante o de mejorar el control político y militar del país en un cerrado puño de hierro, su orientación estuvo a tono con el fortalecimiento de la capacidad de control y gestión del Estado sobre el desarrollo de las fuerzas productivas del país.

En lo que respecta al sector agropecuario, el Plan Preliminar preveía ofrecer facilidades al productor del campo para almacenar mejor sus cosechas, garantizar la movilización oportuna hacia los centros de consumo, contrarrestando los efectos de las variaciones meteorológicas e incidir en la disminución del costo de los fletes. Paralelamente, la construcción de nuevas y modernas carreteras contribuiría a fomentar el desarrollo de la industria manufacturera, aportándole accesibilidad para la adquisición de equipos y materia prima.

Los autores del plan consideraron llevar a cabo la construcción de las obras previstas en dos etapas. En una primera etapa se incluirían aquellas vías que guardasen relación con la importancia de las regiones más productivas y abarcaría 6.720 kilómetros de carreteras nuevas y la pavimentación de 3.349 kilómetros. Todas ellas distribuidas en la región montañosa de los andes y la costa, además de los llanos, las cuales debían edificarse en un plazo aproximado de diez años. Posteriormente, en una segunda etapa y a medida que se registraran aumentos en la concentración de la población y producción, se acometerían 5.067 kilómetros de nuevas obras de interés nacional. Sin embargo, reconocían que la casi totalidad de las obras viales trazadas por ellos no eran más que la introducción de mejoras sobre las vías existentes o la adaptación de las mismas a los nuevos vehículos y los volúmenes de tráfico.

La red de carreteras planificadas fue clasificada bajo la siguiente denominación:

- Troncales: Constituirían un sistema de carreteras de largo recorrido que permitiría la integración nacional a través de la conexión entre varias regiones y los puertos de mayor importancia estratégica.

- Locales: Serían aquellas carreteras destinadas a facilitar la comunicación entre los principales centros poblados de una misma región o entidad federal.
- Ramales: Vendrían a servir de complemento a otras vías de comunicación, tales como carreteras principales, ferrocarriles, puertos y aeropuertos. Además de conectar centros productivos situados en lugares recónditos.

Tomando en consideración el grado de importancia de las localidades, el volumen de tránsito y los costos de construcción, el plan admitía la aplicación de cuatro tipos de pavimentos: asfalto, concreto, granzón y tierra. Prefiriéndose la utilización del primero en aquellas vías que demandasen mayor nivel de deterioro a causa del tráfico pesado. Se quería con ello aprovechar la existencia de cuantiosos yacimientos del mineral en el país.

En el Plan Preliminar casi todas las obras carreteras conservaron la tradicional estructura radial cuyo nodo principal se situaba en la capital de la república. Esta se ajustaba a un esquema de ocupación del espacio centro-costero que tenía en las vertientes de los ríos Orinoco y Apure un límite implícito, desestimando aquellas localidades de menor importancia económica. En todo caso la mayor iniciativa proyectada hacia el sur oriente venezolano, fue una vía de penetración que llegaría hasta los puestos fronterizos situados en la franja limítrofe con Guyana y Brasil, atendándose en su trayecto algunas poblaciones con cierta producción agropecuaria y centros de explotación minera.

En ningún momento se pretendió alterar la dinámica ocupacional ya consolidada, por el contrario se reforzó aquella preponderancia dirigiendo el grueso de la inversión pública no sólo en carreteras sino de otros servicios públicos hacia la formación de mercados urbano-industriales situados en el eje Caracas-Maracay-Valencia-Puerto Cabello y hacia las zonas petroleras del occidente y el nororiente del país.

De acuerdo a las estipulaciones del plan se establecieron dos sistemas de carreteras troncales. El primero en dirección norte-sur, para atender el movimiento de importación y exportación desde los puertos hacia sus regiones naturales. Y el

segundo de este-oeste, para cohesionar el comercio interno. Cada uno con sus respectivos enlace locales y ramales. Las troncales principales a las que hacía referencia el plan eran las siguientes:

- Carretera Panamericana: Tendría su origen desde la frontera colombiana en el estado Táchira hasta la frontera brasilera en el estado Bolívar, bordeando por la costa sur del Lago de Maracaibo y dirigirse a Barquisimeto, Caracas y la Gran Sabana.
- Carretera Costanera: Partiría desde la Goajira venezolana hasta el golfo de Paria enlazando ciudades y pueblos a lo largo del eje costero.
- Carretera Llanera: Comenzaría en San Cristóbal y se prolongaría hasta Carúpano en el estado Sucre, pasando por Acarigua, El Sombrero, Zaraza y Maturín.
- Carretera Trasandina: Iniciaría su recorrido en Barquisimeto tomando como variante una nueva ruta de montaña entre el Tocuyo y Boconó, conservando el trayecto original de Valera y San Cristóbal.
- Carretera del Sur: Uniría el puerto de Turiamo en el estado Aragua con la capital del Territorio Amazonas Puerto Ayacucho, pasaría por Maracay, San Juan de los Morros, Calabozo y San Fernando de Apure (Véase mapa N° 2).

El Plan Preliminar no quedó sólo reducido al conjunto de las vías terrestres. También abordó el estudio de las mejoras en la navegación marítima y fluvial. El diagnóstico inicial dio cuenta de los numerosos inconvenientes para el movimiento de carga y descarga en la mayoría de las radas. En vista de ello, se proponía la rehabilitación de veinticinco puertos, siete para embarcaciones transatlánticas y dieciocho de cabotaje. Contándose con la ampliación de sus espacios para el mejor almacenaje de las mercancías. Así como el acondicionamiento de los principales afluentes del río Orinoco para hacer extensible la comunicación de las bajas cordilleras andinas y los llanos con la rada de Ciudad Bolívar.

El transporte aéreo fue tomado en consideración dentro de las previsiones del Plan Preliminar. Para la época el avión junto al automóvil era visto como factor imprescindible para el desarrollo de la producción, no en balde desde la década de los

treinta se habían hecho grandes adelantos en el país para expandir el uso cada vez más frecuente del innovador medio de transporte. Existían para la fecha cuarenta y ocho pistas, la mayoría de piso natural o grava y sólo cuatro pavimentadas. De allí que se recomendaba la construcción de treinta y ocho aeródromos o aeropuertos para regularizar el traslado de mayores toneladas de efectos y pasajeros a distancias considerables.

En materia de ferrocarriles se consideró poco beneficioso la construcción de nuevas vías férreas en virtud del insuficiente volumen de carga para asegurar la rentabilidad de sus operaciones. La óptica de los ingenieros se inclinó a favor del transporte automotor, en ello influyó el hecho que la mayoría de la población se había habituado a su uso en razón de las ventajas que se derivaban de poder conducir mercancías y pasajeros desde el punto de origen al de lugar de destino, sin necesidad de engorrosos trasbordos.

Todavía permanecía vivo el recuerdo de los conflictos generados por las especulaciones ferroviarias. Los periódicos de la época dieron amplia cabida a los adversarios y defensores de este medio de transporte. Los primeros esgrimían que los ferrocarriles no representaban obras de utilidad pública por cuanto su construcción resultaba más costosa en comparación a las carreteras. En tanto los segundos denunciaban que el abandono de las líneas férreas buscaba beneficiar a los importadores de automóviles, cauchos y repuestos¹¹⁷.

En medio de las posiciones encontradas, la Comisión Nacional de Vialidad sugirió el reacondicionamiento del Gran Ferrocarril de Venezuela Caracas-Valencia; el tramo Valencia-Puerto Cabello y su extensión hacia Barquisimeto, dado que este troncal ferroviario se consideraba el más factible para garantizar su viabilidad económica en virtud de la riqueza productiva de las zonas que recorrería.

En previsión de la magnitud de las obras a ejecutar en el corto y mediano plazo, los ingenieros que participaron en la confección del Plan Preliminar no escatimaron en precisar los medios más idóneos para asegurar su financiamiento. Durante las

¹¹⁷ Leo Sabater, “Consideraciones acerca del ferrocarril de Calabozo” en AHM, sección inventarios, serie C, caja 2, carpeta 5, documento 8.

deliberaciones de la Comisión Nacional de Vialidad, se tomaron en cuenta varias recomendaciones enviadas por distintos profesionales con miras a enriquecer la mesa de discusión.

En una de ellas se propuso el reestablecimiento del impuesto al consumo de gasolina, este había sido eliminado a principios de 1945 con el propósito de rebajar el costo del transporte. Durante su tiempo de vigencia el tributo contribuyó a la conservación y mejora de las carreteras nacionales, por lo que se consideraba pertinente establecerlo de nuevo para financiar las obras. Enrique Jorge Aguerrevere, quien planteó la idea, opinaba que resultaría insuficiente utilizar los recursos ordinarios del tesoro nacional para adelantar los ambiciosos proyectos de vialidad. De ahí la necesidad de buscar fuentes alternativas de financiamiento que inclusive no desestimara la posibilidad de recurrir al crédito externo, como lo habían practicado otras naciones del continente americano¹¹⁸.

Los integrantes de la comisión acogieron la idea, señalando los inconvenientes que traería sujetar la construcción de las obras a los vaivenes propios del fisco nacional. Alegaban que lo más conveniente era que estas se financiasen por sí mismas, involucrando a sus más directos beneficiarios en la consecución de más y mejores carreteras. Sostenían que el producto de las regalías y demás impuestos causados por la industria petrolera, bien podía verse afectado por factores extraños lo que incidiría en un reajuste del presupuesto general de la nación y en consecuencia disminuir el avance de las obras viales.

Para contrarrestar ese riesgo, se inclinaban por sugerir la creación de un organismo público encargado de ejecutar los proyectos establecidos en el Plan Preliminar, el cual tendría un patrimonio propio formado del cobro de impuestos y tasas relacionadas con el área de su competencia.

Uno de los integrantes de la Comisión Nacional de Vialidad, R. Blanco Fombona, expuso el criterio manejado en este asunto.

¹¹⁸ Enrique Jorge Aguerrevere, *Aspectos económicos de la construcción de carreteras*, Caracas, Tipografía Americana, 1947, p. 12.

Es necesario recalcar que la capacidad del país en dinero y hombres es muy limitada; esto junto con la actual escasez de máquinas y de personal especializado obliga a dedicar los recursos en obras que reporten mayores y más rápidos beneficios a la Nación, y en ejecutarlas de acuerdo con el servicio que van a prestar en el presente y en futuro cercano¹¹⁹.

Pese a esta aparente disyuntiva, el Plan Preliminar fue recibido con beneplácito por todos los sectores del país que estaban a la espera de su pronta ejecución, ya fuese por cuenta del Estado o por la vía de contribuciones especiales. Sin embargo, la dinámica política del momento se tensó en demasía, hasta conducir a un nuevo golpe de estado el 24 de noviembre de 1948 que apartó del juego al elemento civil promotor de buena parte de los cambios suscitados en el período.

Revisemos ahora las ideas políticas y ejecutorias en materia de vialidad de quienes asumieron la conducción del país entre los años 1948 y 1958.

¹¹⁹ R. Blanco Fombona, "Resumen del Plan Preliminar de Vialidad" en *Revista del Colegio de Ingenieros de Venezuela* N° 167, septiembre-octubre 1947, p. 235.

CAPÍTULO V

EL RESURGIR DEL GENDARME NECESARIO Y SU FILOSOFÍA DEL PODER

Entre el Pretorianismo árbitro y el Pretorianismo gobernante

La intervención de los militares en el ejercicio del poder político ha sido una constante a lo largo de la historia republicana venezolana. Pese a ello vale acotar que el derrocamiento de un Presidente de la República, como fue el caso de Rómulo Gallegos, legítimamente elegido por la voluntad popular, significó un zarpazo de nuevo cuño que vino a inscribirse dentro de una larga lista de movimientos armados tendentes a subyugar la capacidad de la dirigencia política para ejercer el control civil de la sociedad.

De acuerdo con el esquema interpretativo propuesto por Domingo Irwin, las relaciones civiles-militares en Venezuela durante el siglo XX se han caracterizado por el influjo de una realidad *pretoriana*, cuyo pivote central ha sido la consolidación de un “efectivo ejército nacional” que ha venido actuando al amparo de su disuasivo poder de fuego, como un ente corporativo capaz de imponer su criterio en cuanto al manejo de la institucionalidad política.

Esta realidad se hizo patente a partir de 1935 tras la desaparición física del dictador Juan Vicente Gómez, quien siguiendo la senda abierta por su antecesor Cipriano Castro, impuso un esquema centralizado de poder que redujo hasta su más mínima expresión la capacidad de maniobra del caudillaje histórico y concentró la toma de decisiones en manos del Jefe del Ejecutivo Nacional sin admitir límites para el ejercicio de su poder hegemónico¹²⁰. Justamente, ese poder absoluto estaba íntimamente relacionado con la capacidad política del gobernante de turno de hacer valer su control sobre el aparato militar, sin ello resultaba más que una quimera pretender regir los destinos del país.

¹²⁰ Vid. Inés Quintero, *El ocaso de una estirpe*, Caracas, Fondo Editorial Acta Científica Venezolana-Alfadil Ediciones, 1ra. Edición, 1989, pp. 115-118.

Irwin hace énfasis en analizar las características del ejército legado por Gómez, afirmando que el pretorianismo arraigado en sus filas tuvo dos formas de expresión progresivas: *pretorianismo potencial y pretorianismo actuante*¹²¹.

En efecto, tras veintisiete años bajo la jefatura del “hombre fuerte” el ejército nacional aparece sólidamente estructurado en todo el territorio nacional. Atrás había quedado la época de las huestes caudillistas y las guerras intestinas que asolaron al país durante buena parte del siglo XIX, en adelante el monopolio de la violencia será asumido íntegramente por el Estado a través de su moderna y operativa maquinaria militar. Pero no sólo se trataba de sojuzgar las viejas formas de hacer política, sino de institucionalizar una fuerza con suficiente calificación profesional para sostener un régimen que le proporcionaba un notable margen de maniobra dentro de las instancias de toma de decisiones políticas del Estado.

De allí que el acceso del general Eleazar López Contreras al solio presidencial en diciembre de 1935 en virtud de su condición de ministro de guerra y marina, no fue el producto de una maniobra de corte personalista sino del consenso de las elites gobernantes que legitimaron el poder del ejército nacional como garante del orden existente. Igual situación, volvería a reeditarse con motivo de la elección del general Isaías Medina Angarita en 1941, puesto que esta candidatura, al margen de las libertades concedidas para un debate electoral más o menos abierto, era la expresión política más acabada de la institución castrense, representando al propio tiempo los intereses de los factores dominantes de la sociedad.

Este flagrante escenario que vivió el país entre 1936 y 1945 calza perfectamente dentro de los parámetros del llamado *Pretorianismo potencial o latente*, en donde el sector militar se arrogó una suerte de papel de árbitro de la política nacional.

Al lado del apego al cumplimiento de la Constitución y el conferimiento de ciertas garantías como la convocatoria a elecciones, organización de partidos

¹²¹ Domingo Irwin e Ingrid Micett, *Caudillos, militares y poder. Una historia del pretorianismo en Venezuela*, Caracas, Universidad Católica Andrés Bello-Universidad Pedagógica Experimental Libertador, 2008, p. 11. Para esta categorización los autores manifiestan regirse según el modelo teórico definido por Amos Perlmutter, *Political Roles and Military Rulers*. Londres, Frank Cass and Co., 1981.

políticos, libertad de expresión, entre otras, los gobiernos de López Contreras y Medina Angarita no desestimaron el verdadero origen de sus mandatos, los cuales provenían del seno de la institución armada.

Sin embargo, la ruptura entre las dos principales figuras del postgomecismo al enfrascarse en una disputa por el rol hegemónico dentro del bloque de poder dominante, dio al traste con un proceso de transición que finalmente fue barrido por una acción militar dirigida por la oficialidad subalterna del ejército en alianza con dirigentes del partido Acción Democrática, el 18 de octubre de 1945.

Esta fecha marca un hito en la evolución del sistema político venezolano al quedar patente como la primera manifestación de fuerza corporativa de un ejército que se consideraba lo suficientemente maduro para detentar el poder político. Las Fuerzas Armadas Nacionales, como serían denominadas a partir de 1946, asumen a través de sus principales representantes la potestad de actuar directamente en la conducción del Estado, aunque de forma compartida en sus inicios. Para luego revelarse como la única institución capaz de garantizar la estabilidad y progreso del país en representación de la voluntad nacional. En esto no habrá miramiento alguno para hacer valer la primacía de las bayonetas llegado el momento de desalojar a los civiles del ejercicio del gobierno, como en efecto ocurriría tres años después el 24 de noviembre de 1948.

Para Irwin, los golpes de estado de octubre de 1945 y noviembre de 1948 “son parte de un mismo proceso dentro de la realidad militar venezolana”¹²². En ambos hechos se pondría de manifiesto el *pretorianismo actuante* de un grupo de oficiales que se asumían como la expresión más elevada de la tecnificación militar venezolana de ese entonces. Tratábase de egresados de la Escuela Militar creada a principios de siglo y cuya instrucción se vio robustecida por su pasantía en reconocidos institutos de formación castrense ubicados en el exterior.

Este salto cualitativo en la condición militar de la oficialidad joven del ejército y la marina de guerra, contrastó notablemente con la estirpe de buena parte de los oficiales superiores, muchos de ellos salidos de las montoneras y huestes heredadas

¹²² *Ibidem*, p. 195.

del siglo XIX, cuya actuación en el aplacamiento de los conflictos armados sucedidos entre 1901 y 1903 los hicieron acreedores de su incorporación al naciente Ejército Nacional.

A medida que la brecha generacional se iba haciendo más marcada, los intereses de los oficiales de escuela se tornaron cada vez más evidentes:

- Frente a la incipiente dotación de material y equipos bélicos se plantea la modernización de las Fuerzas Armadas para equipararlas a la superioridad técnica de sus pares en el resto del continente.
- Ante las desmejoras en las condiciones de vida del personal de tropa y oficialidad de mando, se propuso la reivindicación socio-económica de los cuadros militares.
- Contra la injusticia practicada en los nombramientos y ascensos que desmeritaba a las nuevas generaciones de mayores, capitanes y tenientes, se imponía la aplicación de criterios profesionales para el acceso a cargos superiores dentro de la institución armada¹²³.

Estas inquietudes fueron recogidas por los oficiales de mayor ascendencia entre los jóvenes militares, como fue el caso de los mayores Carlos Delgado Chalbaud, Marcos Pérez Jiménez, Luis Felipe Llovera Páez y Julio César Vargas. Los tres últimos, acababan de finalizar sus estudios en el exterior y pudieron percatarse del grado de compactación que traslucían los militares argentinos, peruanos y chilenos con los que compartieron cátedra en la escuela de artillería de Chorrillos, situada en Perú. Movidos por esa experiencia, se apresuraron a promover la constitución de una logia militar secreta que reunió en poco tiempo un número significativo de oficiales y suboficiales, cuyos propósitos fundamentales eran “renovar las instituciones y métodos de gobierno”, “crear un ejército verdaderamente profesional”, “dotado del material y demás medios morales, técnicos y económicos necesarios a su desarrollo...”¹²⁴.

¹²³ Luis Alberto Butto, “Octubre de 1945: Las causales militares de la insurrección” en revista *Tiempo y Espacio* N° 41, enero-junio 2004, pp. 167-169.

¹²⁴ “Acta constitutiva de la Unión Militar Patriótica” en Carlos Capriles Ayala, *Pérez Jiménez y su tiempo*, Caracas, Consorcio de Ediciones Capriles C.A. Ediciones Bexeller, 1987, p. 267.

A nuestro modo de ver, fue la Unión Militar Patriótica el equivalente al liderazgo que venía ejerciendo una camada de jóvenes políticos salidos a la luz pública desde 1928. La diferencia estriba en que los primeros eran el fruto de un aparato castrense organizado para defender el sistema que los segundos impugnaban. Aún así, ambos grupos coincidían en la necesidad de imprimirle vigor a un proceso de transformación política y económica que se encontraba en ciernes. Y la vía más expedita para la consecución de estas premisas fue la del golpe de estado.

No hacía poco, el año 1943, en Argentina y Bolivia se habían suscitados dos levantamientos militares que revolucionaron sus respectivas estructuras políticas, los militares en ambos países constituyeron gobiernos que impulsaron programas económicos nacionalistas mediante métodos autoritarios. No cabe duda que la preponderancia adquirida por el sector militar durante la Segunda Guerra Mundial y la difusión de doctrinas políticas que exaltaban las bondades del nacionalismo y de un solapado fascismo de matices autoritarios y corporativistas, creó el marco de condiciones favorables para el ascenso de grupos castrenses con claras ansias de mando.

En opinión de Perlmutter los golpes militares son la manifestación más certera de la ambición política de los oficiales pretorianos que hacen vida dentro de un ejército. Y su capacidad para ejecutar sus designios viene dada por distintos factores, como por ejemplo el grado de madurez y cohesión política del grupo, la naturaleza de su liderazgo y la ineficacia del gobierno a reemplazar¹²⁵.

El golpe de estado del 24 de noviembre de 1948, fue justificado ante la opinión pública como la respuesta institucional de las Fuerzas Armadas frente a la amenaza del sectarismo político y la agitación permanente de quienes habían desperdiciado la oportunidad de obrar en beneficio de toda la nación. Alegaban como prueba de su vocación progresista la oportunidad brindada a los dirigentes del único partido que consideraron comprometido con los ideales de cambio subyacente en la población. Sin embargo, la sobrevivencia de viejos vicios y el surgimiento de otros nuevos,

¹²⁵ Amos Perlmutter y Valerie Plave Benett, *Ob.Cit.*, p. 17.

obligaron al comando militar de las Fuerzas Armadas a tomar el control del país, en virtud de su indeclinable “deber de proteger a la patria”¹²⁶.

Pese a estos candorosos argumentos, los hechos ponían en evidencia un subterráneo malestar en las filas castrenses, surgido casi inmediatamente después de constituida la Junta Revolucionaria de Gobierno que reemplazó a Medina Angarita en 1945. Por una parte, un grupo de militares insatisfechos por la correlación de fuerzas impuestas en el nuevo gobierno, comenzó a nuclearse en torno a la figura de Marcos Pérez Jiménez quien fue capitalizando este descontento a la espera de nuevas situaciones. Y por otro lado, estaban los conciliábulos conspirativos de sectores allegados al régimen depuesto que sin mayor articulación protagonizaron “un total de 7 alzamientos” en contra de la Junta dominada por Acción Democrática¹²⁷.

Como ingrediente adicional a este conflictivo escenario que hacía más difícil la coexistencia entre civiles y militares, destaca el propósito furtivo de los dirigentes políticos del gobierno colegiado en ir domeñando la participación de los militares en asuntos de interés general, ello llevaba implícito el mensaje de hacerlos volver a sus cuarteles y atenerse a los dictámenes del poder civil. Para quienes se consideraban los verdaderos artífices del golpe del 18 de octubre, esta situación resultaba harto inaceptable y los conminaba a una seria rectificación.

De tal manera que la decisión adoptada por la plana mayor de las Fuerzas Armadas de deponer al presidente Gallegos no era más que el reflejo de la postura de toda una oficialidad que consideraba llegada la hora de apropiarse plenamente de los poderes del Estado sin la presencia de incómodos socios civiles. Y así, tal como se había hecho en 1945, todas las instituciones públicas fueron intervenidas y otras disueltas. Las cámaras legislativas, la Corte Federal y de Casación, los concejos municipales, fueron suprimidos para así facilitar la concentración de poder y la adopción de medidas excepcionales. Se trataba ahora de demostrar al país la capacidad de los militares de carrera de ejercer con acierto la conducción del

¹²⁶ “Exposición de las Fuerzas Armadas a la Nación sobre el 24 de Noviembre de 1948” en Carlos Capriles Ayala, *Ob. Cit.*, p. 275.

¹²⁷ Vid. Iván Darío Jiménez Sánchez, *Los golpes de estado desde Castro hasta Caldera*, Caracas, Centralca, 1996, pp. 69-71.

gobierno e impulsar el desarrollo del país por la senda que consideraban más correcta.

Tales premisas se ajustan a las características de un ejército pretoriano de tipo gobernante según Perlmutter, en donde resaltan las siguientes:

En primer lugar, la tendencia de los gobernantes militares de amoldar monolíticamente todas las instituciones existentes de acuerdo con sus propios preceptos de modernización, industrialización y participación política.

En segundo lugar, la taxativa desconfianza hacia las autoridades civiles por su manifiesta incapacidad de asegurar la estabilidad política y el cumplimiento de sus planes de gobierno.

En tercer lugar, la plena convicción de que el régimen militar es la última alternativa válida al desorden generado por los políticos de oficio.

En cuarto lugar, la legitimación de sus acciones mediante la creación u apoyo a una ideología política que maximice el control militar sobre la sociedad.

Y en quinto lugar, el uso extensivo de los símbolos atinentes a la institución militar para suscitar el apoyo a sus programas y actividades¹²⁸.

Tomando en consideración estos planteamientos, podemos afirmar que los movimientos militares desatados en Venezuela hacia mediados de la década de los cuarenta del siglo pasado, representan la evolución de una institución que se consideraba lo suficientemente madura para actuar como gerentes de un proyecto político propio.

De acuerdo con Brian Loveman, las misiones militares extranjeras contratadas por diferentes gobiernos de América Latina entre los años finales del siglo XIX y principios del siglo XX, cumplieron un papel determinante en los procesos de profesionalización y modernización de sus respectivos ejércitos. Como parte de sus actividades didácticas, estos asesores enunciaron la estrecha relación entre el desarrollo económico y la seguridad nacional. Puntualizaban como ejemplo, la magnitud del potencial industrial de Europa y Estados Unidos que contrastaba con la

¹²⁸ Amos Perlmutter, *Ob. Cit.*, pp. 207,208.

incapacidad de las economías latinoamericanas para satisfacer sus propias necesidades en caso de un conflicto bélico¹²⁹.

Estas ideas comenzaron a calar en la bisoña oficialidad sobre todo después de ver reflejadas las múltiples dificultades económicas ocasionadas durante la Primera Guerra Mundial. Como solución a esta condición de atraso comenzó a orquestarse varias iniciativas a favor de la industrialización y la planificación económica que en algunas naciones de América Latina tuvo resultados alentadores pero en otras los registros eran más bien insatisfactorios. Esto último potenció una suerte de convicción maniqueísta entre los oficiales militares que achacaban a los dirigentes políticos venidos del campo civil, la responsabilidad de no haber afianzado un programa de desarrollo económico coherente. Por tanto, la solución a esta controvertida situación recaía insoslayablemente en las Fuerzas Armadas.

Érase la reedición anacrónica de una especie de derecho *ipso facto* reclamado un siglo atrás por algunos de los próceres de la guerra de independencia que los hacía verse como los detentadores exclusivos de las más encumbradas posiciones republicanas, es decir, *los haberes de sus lanzas*. Si bien en esta ocasión no había heroicos hechos de armas que apoyasen la supremacía del estamento militar dentro de la sociedad, los miembros de las Fuerzas Armadas se asumían como los legítimos herederos de un pasado lleno de glorias ligadas a la consecución de la libertad y la independencia.

La profesionalización de los militares reforzó esta sobreestimación, haciendo una clara distinción entre la virtud, el valor y el honor subyacente dentro del estamento castrense y la debilidad moral de los civiles. Los oficiales eran patriotas y de principios, en cambio los políticos eran oportunistas y pragmáticos.¹³⁰ De ahí que las nuevas generaciones de militares estimaran alcanzar en el corto y mediano plazo una participación más activa en la modernización económica e incluso en la toma de decisiones estratégicas.

¹²⁹ Brian Loveman, *For la Patria. Politics and the armed forces in Latin America*, Wilmington, Delaware, A Scholarly Resources Inc. Imprint, 1999, pp. 64-69.

¹³⁰ *Ibíd.*, p. 70.

De esta manera a la misión “cuasi religiosa” inspirada en tradiciones y valores marciales tendente a defender la *patria* de enemigos internos y externos, se le agregó el deber de rescatar la *patria* de la ilegitimidad e ineficacia de los gobiernos reformistas y de izquierda¹³¹.

En el fondo de estos postulados providencialistas está inserto un prosaico desprecio hacia el ámbito civil de la sociedad, en donde no se ve más que la simple presteza de servir de funcionarios y técnicos al servicio de un régimen con sobrada vocación autoritaria.

Venezuela en el marco de la Guerra Fría

En medio de los reacomodos internos, también se puso de manifiesto un contexto internacional posbélico que exigía definiciones concretas en cuanto a la ubicación ideológica de los gobiernos situados bajo la órbita de los Estados Unidos. El 12 de marzo de 1947, Washington había enunciado su política de contención o Doctrina Truman como reacción ante el avance del comunismo soviético en Europa del este, dando pie a la conformación de un bloque político en el mundo occidental que llamaba a defender la democracia y los valores del mundo libre¹³². La *Guerra Fría* había comenzado.

La elite militar venezolana coincidía con el interés estratégico de la política exterior norteamericana de eliminar cualquier signo progresista que favoreciera la posible influencia de la Unión Soviética en América Latina. Para el momento en que ocurre la asonada militar de noviembre de 1948, llamada eufemísticamente “golpe frío”, el panorama político latinoamericano se estaba sobrecalentando.

El ascenso de fuerzas democráticas y reformistas experimentado en algunos países del hemisferio, gracias a la política del *Buen Vecino* aplicada por la administración de Franklin D. Roosevelt (1933-1945) sufrió un grave retroceso. Si

¹³¹ *Ibidem*, p. 101.

¹³² Mundo libre: Bajo esta denominación se hacía mención a los países que defendían las condiciones de desarrollo propios del sistema capitalista.

bien la tendencia intervencionista del gobierno norteamericano se había flexibilizado desde 1933 en aras de forjar una alianza recíproca entre EEUU y Latinoamérica, no es menos cierto que esta iniciativa respondió a un momento de debilidad del gran capital afectado por el *crack* de 1929 cuyos efectos se hicieron sentir sobre el comercio interamericano¹³³.

Después de finalizada la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos comenzó a replantear sus relaciones con América Latina. El nuevo presidente Harry S. Truman (1945-1953) hizo suya la estrategia de promover la defensa del orden hemisférico de cualquier amenaza exterior. No obstante, esta vez la amenaza no provendría de las potencias del Eje nazi-fascista, sino de la otrora aliada Unión Soviética.

Para hacer frente a la expansión del comunismo internacional Estados Unidos concitó la suscripción de varios acuerdos multilaterales. El primero fue el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) aprobado en Río de Janeiro (Brasil) en septiembre de 1947 y el segundo la Carta de la Organización de Estados Americanos (OEA) refrendada en Bogotá (Colombia) en 1948. No menos importante fue la Resolución sobre la Conservación y Defensa de la Democracia en América, sancionada también en el marco de la IX Conferencia Internacional de Estados Americanos que dio origen a la (OEA). En estas iniciativas quedó patente el interés del gobierno norteamericano por patrocinar declaraciones de condena internacional hacia el comunismo y la ejecución de mecanismos de defensa militar hemisférica¹³⁴.

La estrategia de contención, como sería conocida la política de seguridad adoptada por Estados Unidos tras el fin de la Segunda Guerra, atribuía a la Unión Soviética el potencial de una amenaza militar e ideológica contra sus intereses en el mundo. Ello obligaba a la necesidad de promover alianzas regionales para asegurar la preeminencia del capitalismo. Dentro de esta agenda global, América Latina ocupó un lugar subordinado sujeto a la radicalización de la política anticomunista y militarista de la Casa Blanca, como en efecto ocurriría en los años subsiguientes.

¹³³ Vid. Stephen G. Rabe, *Eisenhower and Latin America. The foreign policy of anticommunism*, Chapel Hil, The University of North Carolina Press, 1988, pp. 7-10.

¹³⁴ José Gilberto Quintero Torres, *Venezuela-USA. Estrategia y seguridad en lo regional y en lo bilateral 1952-1958*, Caracas, Fondo Editorial Nacional, José Agustín Catalá, editor, 2000, p. 51.

Muchas han sido las explicaciones en torno a la participación de los Estados Unidos en el golpe de estado contra Gallegos en 1948¹³⁵. No está dentro de los propósitos de esta investigación ahondar sobre el tema. Sin embargo, notorios fueron los factores internos y externos que vieron con buenos ojos la actuación de las Fuerzas Armadas de poner coto al ambiente de efervescencia e incertidumbre que reinaba en el país en ese momento.

En medio de las acusaciones de anarquismo y de connivencia con ideas comunistas que amenazaban el orden y la propiedad privada, la autoridad civil fue rápidamente desechada. Instalándose en su lugar una Junta Militar que gobernaría al país en nombre de las Fuerzas Armadas Nacionales.

Una situación análoga había ocurrido en Perú un mes antes, al producirse la deposición del gobierno constitucional y el ascenso de los militares al poder. Ambos hechos representaron una prueba de fuego para la diplomacia interamericana, pero al propio tiempo una gran oportunidad para los Estados Unidos en su objetivo de alentar el advenimiento de regímenes de fuerza en Latinoamérica. Los imperativos de la Guerra Fría se habían superpuesto frente a la retórica idealista del *Buen Vecino*¹³⁶.

El reconocimiento internacional a los nuevos gobiernos no se hizo esperar recibiendo en contraparte la garantía de servir de freno al avance de los movimientos progresistas que indistintamente fueron tachados de peligrosos agentes de la subversión externa. Paralelamente, en cuanto a Venezuela se refiere, la Junta Militar ofreció a Estados Unidos por intermedio de su embajador Walter J. Donnelly, un cúmulo de seguridades que iban desde la ruptura de las relaciones diplomáticas con la Unión Soviética, pasando por el incremento de la asesoría militar norteamericana, la protección de las cuantiosas inversiones en petróleo, hierro y otros rubros de la

¹³⁵ Véase Margarita López Maya, *EEUU en Venezuela: 1945-1948 (revelaciones de los archivos estadounidenses)*, Caracas, Universidad Central de Venezuela-Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, colección estudios, 1996, pp. 273-315; José Ramón Avendaño Lugo, *El militarismo en Venezuela. La dictadura de Pérez Jiménez*, Caracas, Ediciones El Centauro, 1982, pp. 159-163; Simón Alberto Consalvi, *Auge y caída de Rómulo Gallegos*, Caracas, Monte Ávila Editores, 1991, pp. 39-49; Oscar Battaglini, *El betancourismo 1945-1948: rentismo petrolero, populismo y golpe de estado*, Caracas, Monte Ávila Editores Latinoamericana, 2008, pp. 300-311.

¹³⁶ Stephen G. Rabe, *Ob. Cit.*, p. 15.

economía, hasta la reforma en las legislaciones en materia laboral, agraria y educativa¹³⁷.

Evidentemente, los jefes militares venezolanos procuraron desmarcarse lo más posible de los “excesos” cometidos por sus antecesores, no dudando en estrechar los nexos políticos, económicos y culturales con los Estados Unidos. Con ello esperaban recibir en contrapartida ventajas comparativas que posicionasen al país como un aliado de primer orden en la geopolítica internacional.

El Nuevo Ideal Nacional: una doctrina pragmática

Ya consolidado el nuevo estado de cosas, el gobierno militar procedió en lo inmediato a apalancar buena parte de los proyectos de modernización urbana e industrial delineados bajo la égida de los otrora socios políticos depuestos. Pronto surgiría la pretensión de rotular sus realizaciones valiéndose de alguna expresión ideológica que le diera un viso de legitimidad aparente. Así como López Contreras enarboló la bandera del Bolivarianismo como su divisa, Medina Angarita hizo lo propio con los estandartes de la Democracia y la Libertad, al igual que los *adecos* hablaban de la Revolución Democrática. Los militares pretorianos ahora en la cúspide del poder, ondearon una premisa que pretendía ser unificadora: la doctrina del bien nacional.

La enunciación de un Nuevo Ideal Nacional tuvo su aparición primigenia en los registros oficiales por boca de uno de los triunviros que capitalizaba mayor influencia dentro de la Junta Militar de Gobierno instaurada en noviembre de 1948. El entonces teniente-coronel Marcos Pérez Jiménez, ministro de la defensa, al hacer uso de la palabra en el marco de una reunión de alto nivel, formuló un llamado a dejar la parcialización por ideologías extrañas que en su opinión sólo estimulaban enconos

¹³⁷ “Conversación post-golpe de estado entre Donnelly y Delgado Chalbaud, 3 de diciembre de 1948” en Simón Alberto Consalvi, *Ob. Cit.*, pp. 229-236.

divisivos, invitando a sumar energías a favor “de un ideal nacional, capaz de obligarnos a un acuerdo de voluntades para su plena realización”¹³⁸.

Para quienes se identificaban con este punto de vista no admitían discusión en cuanto al rol superlativo que debían ejercer las Fuerzas Armadas Nacionales como representantes legítimos de la unidad nacional. De esta forma, se pretendía dar un marco justificatorio a la acción emprendida contra un gobierno emanado del libre ejercicio de la voluntad popular.

En opinión de los detentadores del régimen militar, la experiencia política de los años precedentes había resultado traumática para la absoluta conservación de “la paz y la seguridad social”. La reiterada convocatoria a elecciones, las pugnas interpartidistas y el ascenso de nuevos actores políticos salidos algunos de ellos de la masa de empleados, obreros y campesinos, ponían en peligro la estabilidad de los sectores tradicionalmente vinculados al poder político.

Dada esta circunstancia amenazante, atribuida a la supuesta incapacidad de la mayoría de la población para vivir en democracia, los militares optaron por hacer valer su propia manera de concebir la democracia y los medios para llegar a la concreción de aquel ideal abstracto. De acuerdo con estos postulados, resultaba imprescindible modificar las condiciones naturales donde hacía vida el conglomerado humano a fin de echar por tierra las barreras deterministas que dificultaban el perfeccionamiento de las costumbres sociales y políticas.

Quienes se erigieron en ideólogos del régimen sostenían que el establecimiento de un régimen democrático en las condiciones físicas e intelectuales reinantes en la Venezuela de entonces resultaba una vana ilusión. Por el contrario, más que vociferar demagógicamente las bondades de un determinado sistema político era preferible construir sus bases sobre una realidad tangible, a objeto de cambiar los hábitos y costumbres de un pueblo no apto para practicar la democracia¹³⁹. Partiendo de esta

¹³⁸ Marcos Pérez Jiménez, “Discurso en el acto de clausura de la Convención de Gobernadores de estados y territorios federales en el Palacio de Miraflores, Caracas 13 de marzo de 1949” en *Pensamiento político del Presidente de Venezuela*, Caracas, Imprenta Nacional, 1954, p. 14.

¹³⁹ R.H. “La democracia venezolana” en *Editoriales de El Heraldito*, Caracas, Ediciones de El Heraldito, s/f., pp. 61,62. Aún cuando Marcos Pérez Jiménez siempre sostuvo que él fue único autor del Nuevo Ideal Nacional, hubo importantes personeros y allegados al régimen que procuraron darle forma y

invectiva certidumbre comienza a promoverse desde las altas esferas oficiales una ideología capaz de dar respuesta a las expectativas de progreso que a su modo de ver debían ser prioritariamente atendidas.

Lejos de “perder el tiempo” en conjeturaciones teóricas, las necesidades acumuladas demandaban la aplicación de un enfoque más bien pragmático, en el que la visión de los problemas y sus soluciones tendían a centrarse en atacar sus manifestaciones concretas.

El momento cumbre para la consecución de este propósito, lo constituyó la designación del ya coronel Marcos Pérez Jiménez como Presidente Provisional de la República el 2 de diciembre de 1952, por parte de los representantes jerárquicos de las Fuerzas Armadas Nacionales. Hecho este que confirma la visión corporativista prevaleciente en el estamento castrense de atribuirse la facultad absoluta de organizar el gobierno según sus dictámenes, tal como había ocurrido en 1950 luego del magnicidio cometido contra el presidente de la Junta Militar, teniente coronel Carlos Delgado Chalbaud, quien fuera reemplazado por una figura civil de inocua significación, Germán Suárez Flamerich.

Llegada la hora de instaurar un gobierno unipersonal, el coronel Pérez Jiménez reivindica en su alocución inaugural “los ideales” que llevaron a las Fuerzas Armadas Nacionales a insurgir el 18 de octubre de 1945, enlazándolos con el “propósito rectificador” perpetrado el 24 de noviembre de 1948.

contenido al esquema ideológico adoptado por el pretorianismo gobernante, entre ellos destaca Laureano Vallenilla Planchart a quien se atribuye el seudónimo bajo el cual aparecían publicados los referidos editoriales. Otras iniciativas en ese sentido lo representan los escritos de Francisco Aniceto Lugo, *Pérez Jiménez, fuerza creadora*, Caracas, Editorial Ragón C.A., 2da. Edición, 1954 y Ladislao Tarnoi, *El nuevo ideal nacional en Venezuela. Vida y obra de Marcos Pérez Jiménez*, Madrid, Ediciones Verdad, 1954.

... A partir de esta fecha, los principios de realización del bien nacional se han aplicado en todos los órdenes de la vida venezolana, sin distinguir entre clases sociales, regiones geográficas o condición política de los ciudadanos, pues el Gobierno, lejos de dedicarse a perseguir a quienes colaboraron directa o indirectamente en la labor destructiva que ejecutó Acción Democrática, tomó muy en cuenta que esos ciudadanos también forman parte de la Nación¹⁴⁰.

Agrega de seguidas las acciones emprendidas durante la gestión de las Juntas provisorias de gobierno entre 1948 y 1952, dejando por sentado cuales eran en su opinión las líneas maestras que harían posible la consecución del Bien Nacional:

Durante estos años se tuvo por norma inquebrantable no adelantarse a herir a quienes dentro del orden y paz garantizados fueron factores positivos para el desarrollo del país (...) Al mismo tiempo, se cumplió la más vasta, útil y fecunda obra administrativa de que pueda ufanarse un Gobierno en toda la historia del país; porque la política del bien nacional no consiste ni en el halago ni en la deformación de los sentimientos populares, sino en su elevación y en el noble aprovechamiento de los hombres y del medio venezolano¹⁴¹.

Esta forma de concebir el destino de la nación se aplicaría mediante una doctrina conocida desde entonces bajo la denominación de *Nuevo Ideal Nacional*. Si bien, no llegó a condensarse un acabado *corpus* de ideas que reflejase un análisis profundo y hasta dogmático de la realidad nacional, algunos rasgos esenciales fueron delineados por medio de discursos, documentos oficiales y periódicos afines.

Descuella por la insistencia reiterativa de planteamientos básicos, el interés del régimen por inocular a un colectivo desprovisto de libertad de expresión, una oferta positiva antepuesta a lo que se consideraba negativo para el país. Esta visión maniquea del escenario político pretendía legitimar toda acción hegemónica tendente a salvaguardar un estado de cosas propicio para los sectores dominantes de la sociedad. En la práctica se trataba de imponer un esquema de pensamiento único que no admitía disidencias o vaivenes, a riesgo de ser considerado como elemento lesivo al *bien de la patria*.

¹⁴⁰ “Alocución del Coronel Marcos Pérez Jiménez, Presidente Provisional de la República y Ministro de la Defensa” en *Gaceta Oficial de los Estados Unidos de Venezuela*, Caracas 03 de diciembre de 1952, N° 24003, p. 175610.

¹⁴¹ Idem.

El momento más apropiado y solemne escogido por el gobernante para lanzar al vuelo sus furtivas elucubraciones, lo representó la conmemoración anual de la “Semana de la Patria”, suerte de pantomima de corte fascista puesta en práctica a partir de la consolidación de su poder en 1953, en el que se obligaba a los empleados públicos, obreros y estudiantes a desfilar marcialmente por calles y avenidas. Estos actos de “exaltación patriótica” culminaban en un fastuoso desfile de las principales unidades militares, frente a la plácida mirada del coronel presidente y su círculo de acólitos.

Aún cuando se alegaba que el gran propósito de organizar estas actividades consistía en rendir tributo a los valores de la nacionalidad, resultaba claro a la vista de todos que el verdadero fin era celebrar la “apoteosis” del régimen y hacer palpable una aparente manifestación de adhesión y fortaleza inquebrantable¹⁴².

En ocasión de clausurar la primera edición de estas festividades oficiales el 6 de julio de 1953, Marcos Pérez Jiménez expuso una idea, ya aproximada en ocasión de su toma de posesión constitucional como Presidente de la República semanas atrás, que a la postre habría de convertirse en los años sucesivos en el *ritornello* más emblemático de su gestión y de su pensamiento político:

...conscientes de nuestra probada capacidad espiritual y de la conveniencia de aprovechar nuestros múltiples recursos, hemos fijado por objetivos del nuevo ideal nacional la transformación del medio físico y el mejoramiento moral, intelectual y material de los habitantes del país, como expresión ideológica de lo que debemos hacer¹⁴³.

La reiteración de este cardinal planteamiento – cuya autoría más adelante procuraremos precisar – puede dar cuenta de dos acepciones perfectamente válidas: o se tenía un firme convencimiento en torno a la fórmula más expedita para acelerar el ritmo de desarrollo del país; o por el contrario se trataba de un discurso vacuo lleno de eufemismos e infinitivos, carentes de profundidad sistemática. Si nos atenemos a la primera acepción, podemos extraer algunos significados fundamentales.

¹⁴² Vid. Ocarina Castillo D’ Imperio, *Ob. Cit.*, pp. 121-125.

¹⁴³ “Discurso de clausura de la Semana de la Patria, Caracas 6 de julio de 1953” en *Venezuela, bajo el Nuevo Ideal Nacional. Realizaciones durante el segundo año de gobierno del General Marcos Pérez Jiménez, 2 de diciembre de 1953 – 19 de abril de 1955*, Caracas, Imprenta Nacional, 1955, p. 12.

En primer lugar, los exponentes del Nuevo Ideal Nacional se referían insistentemente a *la transformación racional del medio físico* como condición *sine qua non* para vencer las barreras naturales que durante siglos dificultaron la integración del territorio, el saneamiento ambiental y el progreso económico de las ciudades.

En segundo término, enfatizaban la importancia de promover el *mejoramiento integral de los habitantes del territorio* cuya mira subyacente estaba orientada a regenerar los factores étnicos que constituían la población venezolana, a fin de echar a un lado los instintivos hábitos heredados del pasado socio-histórico que favorecían la apatía por el trabajo, el comportamiento belicoso y la tendencia mitificadora.

Un tercer aspecto, trataba sobre la creación de *una idea unitaria y orgánica de la nacionalidad* dirigida bajo la tutela de una elite militar identificada plenamente con los valores de un bloque capitalista que veía en la ideología comunista una seria amenaza de desintegración del orden dominante.

En cuarto lugar, destacaba *la idea de gobernar con eficacia* donde se hacía gala del empeño ejecutor de un régimen guiado por criterios científicos en contraste con la lentitud administrativa y desordenada que demostró el ejercicio del poder por parte de los partidos políticos.

Un quinto aspecto tenía que ver con *el mantenimiento de la paz pública* que no dudaba en sobrepasar los límites de la legalidad escrita para aplacar la agitación de facciones políticas empeñadas en subvertir el modelo económico en ejecución.

La mayoría de los investigadores que han estudiado el período coinciden en señalar que el marco ideológico del régimen se nutría de elementos positivistas, liberales, pragmáticos y tecnocráticos a los que se unía un planteamiento desarrollista de corte autoritario¹⁴⁴.

Uno de los trabajos más enjundiosos en torno a las influencias intelectuales y políticas de la dictadura militar ha sido elaborado por Ocarina Castillo. En su obra, la autora precisa cuatro fuentes ideológicas cuyos contenidos dieron forma a la filosofía

¹⁴⁴ Vid. José Ramón Avendaño Lugo, *El militarismo en Venezuela. La dictadura de Pérez Jiménez*, pp. 241-252; Fredy Rincón N., *Ob. Cit.*, pp. 21-41; Felicitas López Portillo, *Ob. Cit.*, pp. 173,174; Diego Bautista Urbaneja, *Ob. Cit.*, pp. 121-126.

política del régimen: el positivismo, el militarismo unido a la noción geopolítica de dominio del espacio, además de la influencia de movimientos contemporáneos como el peronismo y el nasserismo. En opinión de Castillo esta variedad de influencias representa el intento de crear una racionalidad eminentemente técnica que apuntaba hacia la consolidación capitalista de la estructura económico-social venezolana¹⁴⁵.

Por su parte, Fernando Coronill, afirma que la idea de transformación asumida dentro de la retórica oficial significaba transplantar los signos más visibles de la modernidad en el cuerpo natural de la nación, léase el medio físico, y convertirlos en la fuente de progreso de la sociedad. Esta manera de concebir la modernización se acercaba más a las formas positivistas de interpretación de la realidad venezolana reinantes a principios del siglo XX que a la ideología del desarrollo formulada a partir de la segunda posguerra¹⁴⁶.

Sumados a los planteamientos anteriormente expuestos, podemos agregar que el Nuevo Ideal Nacional guardaba intrínsecamente ciertos matices de contenido fascista en lo que respecta a la posición omnipotente del Estado frente a los intereses yuxtapuestos de los individuos, su inexorable postura anticomunista, la exaltación grandilocuente por los valores nacionales y el rechazo a una forma de democracia igualitarista. Empero, no pretendemos forzar conceptos, como bien advierte Aníbal Romero en su estudio introductorio sobre la “caracterización del fascismo y especificidad del nazismo”, pero sí consideramos viable calificar al pretorianismo gobernante de la década del cincuenta como una expresión menor de los “fascismos históricos” auscultados por el autor¹⁴⁷.

En efecto, sería erróneo señalar que durante aquellos años hubo en Venezuela una reedición fidedigna de las prácticas políticas de Benito Mussolini y de su noción de Estado corporativista, puesto que el Estado dirigido por los militares venezolanos distaba de ser un aparato político manejado por un partido fascista, dividido por sectores representativos de la actividad productiva, aun cuando las relaciones con estos últimos fueron excelentes hasta el final del período.

¹⁴⁵ Ocarina Castillo D' Imperio, *Ob. Cit.*, pp. 169-171.

¹⁴⁶ Fernando Coronill, *Ob. Cit.*, pp. 194,195.

¹⁴⁷ Aníbal Romero, *Fascismo, democracia y teoría política*, Caracas, Editorial Panapo, 2004, pp. 9-23.

Ahora bien, si consideramos el discurso historicista de los epígonos del régimen que insistían en justificar la dictadura como producto de un incipiente proceso de evolución política que ameritaba ser corregido, además de la exaltación de valores y tradiciones arraigados en el imaginario colectivo mediante el uso de símbolos y rituales subordinados a rendir culto a una visión particular de nacionalismo, así como la adopción de expresiones estigmatizadoras para imbuir la subordinación de la sociedad bajo los designios de una élite privilegiada, entonces podemos calificar genéricamente a los gobiernos pretorianos que se sucedieron entre 1948 y 1958 como *neofascistas*¹⁴⁸, dada su tendencia totalitaria y postura contraria a los principios de la democracia liberal.

Bajo la óptica de los militares asidos al poder, la Nación no era vista como una composición abstracta, sino como un ente orgánico y perfectible en virtud de sus elementos geográficos, demográficos, económicos y sociales que en conjunto debían ser conducidos por una estructura organizativa enfocada a diagnosticar sus deficiencias físicas y aplicar los correctivos de rigor para su correcta evolución. De tal manera, el Estado regido por un gobierno fuerte sería el instrumento catalizador que haría posible cumplir los imperativos de un modelo de desarrollo capitalista.

Y es aquí donde caemos nuevamente en el influjo positivista que predominó durante la década militar. El modo de concebir al Estado como agente por excelencia de la modernización, no implicaba en lo absoluto dar paso a efectivas reformas que llevaran a la instauración de un sistema político democrático. Por el contrario, la Democracia era más bien vista como una panacea extraña a nuestro ambiente e inoperante en las manos de un pueblo aquejado por el atraso y la ignorancia.

Así lo dejó en claro una y otra vez Laureano Vallenilla Planchart, quien pretendió emular a su padre homónimo al erigirse como el “sostén intelectual de la

¹⁴⁸ Humberto García Larralde, *El Fascismo del siglo XXI*, Caracas, Grupo editorial Random House Mondadori, S.A. 2009, p. 120. Para el autor el uso del término permite referirse a fenómenos contemporáneos que exhiben rasgos similares a la experiencia europea de las décadas 20 y 30 del siglo pasado.

dictadura”. En ocasión de presentar la memoria del despacho a su cargo señaló sin ambages:

Todos estamos convencidos de la necesidad de estudiar y de aprender como condición previa al ejercicio de cualquier destino. Nuestro tradicional igualitarismo, un tanto anárquico en otras épocas, exige ahora un orden y una jefatura fundados en la capacidad (...) La magnitud de la obra realizada por el régimen actual nos dice que ha sido necesaria la presencia en el poder supremo de un hombre culto para cumplirla, también se requiere la formación de hombres cultos para conservarlas y aumentarlas. De ahí el empeño por parte del Estado en llevar la cultura a los sitios más apartados de la República, por medio de carreteras que acerquen y civilicen y de campañas educativas y sanitarias que mejoren la calidad humana (...) El Gobierno Nacional pretende demostrar a las generaciones presentes y venideras, que una sincera aplicación de normas técnicas a la administración pública en vez de las convencionales mentiras sobre la democracia y la libertad, es la mejor política para una Nación...¹⁴⁹

Lo anterior no era más que la pretensión de redimir la visión *cesarista* que predominó de sobremanera durante las primeras décadas del siglo XX, sirviendo de cariz indumentario para arropar las arbitrariedades de la dictadura gomecista (1908-1935) cuya existencia se explicó como la fórmula natural de aprovechar el innato culto a la personalidad arraigado en la muchedumbre a fin de encauzarla hacia el fiel cumplimiento de las leyes impuestas por la férrea voluntad de un jefe único¹⁵⁰.

La evocación de un ser providencial que encarnase la “constitución efectiva” de la realidad social era en opinión de Vallenilla Lanz (padre) una “necesidad fatal” para imponer el orden más por el uso de la fuerza que por el espíritu de la razón. El *Gendarme Necesario*, como lo denominó el célebre autor positivista, ocupaba la posición más encumbrada dentro del entramado de compromisos personales que

¹⁴⁹ Laureano Vallenilla, “Exposición de la Memoria y Cuenta del Ministerio de Relaciones Interiores correspondiente al año 1955”, AHM, sección inventarios, serie D, caja 43, carpeta 23.

¹⁵⁰ Pedro Manuel Arcaya, *Estudios de sociología venezolana*, Caracas, Editorial Cecilio Acosta, 1941, p. 165.

representaban la base fundamental de su poder y ese reconocimiento lo hacía verse como el supremo representante y defensor de la unidad nacional¹⁵¹.

Esta fórmula autoritaria intentó ser reestablecida bajo la figura de Marcos Pérez Jiménez, el verdadero hombre fuerte a lo largo de la década militar. Sin embargo, este militar cuya hoja de servicio arrojaba datos nada desdeñables¹⁵² no llegó a personificar un liderazgo carismático capaz de cautivar el imaginario colectivo y concitar un fervoroso respaldo popular, como si lo habían hecho Mustafá Kemal en Turquía, Mussolini en Italia, Hitler en Alemania y Perón en Argentina. Con todo, Pérez Jiménez fue presentado por sus amanuenses como “... un tipo original de gobernante (...) [que] No tiene parecido con los caudillos tradicionales ni con los demagogos...”¹⁵³

El propio gobernante no dudó en exhibirse a sí mismo como un “ciudadano de antecedentes positivos” dispuesto a corregir los entuertos que amenazaban la consecución del *bien común*. Para ello hacía hincapié en la necesidad de emplear “principios similares a los de la ciencia militar” con el propósito de asegurar la entronización de la paz pública y el fomento del trabajo regenerador, condiciones básicas que harían posible la liquidación de la miseria, el atraso y la ignorancia, los tres grandes males que en su opinión aquejaban verdaderamente a los venezolanos de la época¹⁵⁴.

La aplicación de este criterio científico que concebía la sociedad como un organismo rígidamente subordinado y homogéneamente encauzado por los derroteros de la disciplina, la sumisión y el respeto a la autoridad, pretendía justificar toda la acción del gobierno dictatorial en función del cúmulo de realizaciones materiales que

¹⁵¹ Laureano Vallenilla Lanz, *Cesarismo Democrático*, Caracas, Monte Avila Editores, 2da. Edición, 1994, pp. 165,166,186 y 187.

¹⁵² En 1931 egresó de la Academia Militar con notas de honor. Entre 1939 y 1943 permaneció en el exterior realizando cursos de especialización, comando y estado mayor obteniendo las más altas calificaciones. De regreso al país se desempeñó como instructor en la Escuela Militar. Vid. Carlos Alarico Gómez, *Marcos Pérez Jiménez. El último dictador*, Caracas, Los Libros de El Nacional, 2007, pp. 7-17.

¹⁵³ R.H. “Nuevo estilo” en *Editoriales de El Herald*, p. 66.

¹⁵⁴ Marcos Pérez Jiménez, “Discurso del General Marcos Pérez Jiménez Presidente de la República en la clausura del primer curso de la escuela superior de las Fuerzas Armadas y de los cursos de las Fuerzas Terrestres y de las Fuerzas Navales, Caracas 22 de diciembre de 1955”, AHM, sección inventarios, serie B, caja 98, carpeta 1, documento 9.

ponía a la disposición del público. De esta forma el régimen auto exculpaba sus desafueros al poseer una medida propia de lo que consideraba moralmente correcto. En la medida que se iba magnificando la obra se presumía que mayor sería el grado de aceptación nacional a un gobierno centrado mucho más en los resultados que en las formalidades de la teoría democrática.

De igual modo, podemos observar que esta forma de proceder respondía mucho a una “visión pragmática y tecnocrática del desarrollo” estrechamente vinculada con unos claros objetivos de seguridad y defensa nacional. Al respecto cabe destacar la apreciación de Fredy Rincón en una interesante investigación sobre los fundamentos ideológicos de los proyectos económicos y militares del régimen:

La orientación y el impulso que el régimen militar le confirió al desarrollo de industrias básicas, lo concebimos no sólo como una concepción estratégica para activar el aparato productivo del país, sino también como parte de un plan tendiente (sic) a satisfacer –en un futuro- las exigencias bélicas del sistema militar venezolano¹⁵⁵.

De acuerdo con lo anterior, en el seno de las Fuerzas Armadas existía una corriente de opinión que se hacía eco de la posibilidad cierta de una “Guerra Total”, para lo cual había que preparar al país en todos los ámbitos a fin de sobrellevar con éxito las exigencias de esta hipotética conflagración bélica internacional. Así pues estamos en presencia de una versión temprana y criolla de lo que posteriormente se conocería como *La Doctrina de la Seguridad Nacional*.

La autoría intelectual ha sido endilgada a un grupo de militares que dirigieron la Escuela Superior de Guerra de Brasil entre 1949 y 1964, aún cuando, es en los Estados Unidos donde surgen por primera vez los planteamientos relativos a la Seguridad Nacional (1947). Esta plataforma ideológica ofrecía una visión más amplia de los tradicionales conceptos de seguridad y defensa nacional para trasmutarlos bajo un enfoque totalizador que toma en cuenta los distintos factores económicos, políticos y sociales. Según sus creadores “la acción del Estado se ejerce a través de ideas y procesos que buscan solucionar los problemas generales de gobierno” y su fin último

¹⁵⁵ Fredy Rincón N., *Ob. Cit.*, p. 107.

es “precaver y superar los efectos de las conmociones internas, catástrofes naturales y guerra exterior”¹⁵⁶.

En esta doctrina se funden los principios de la geopolítica, disciplina que estudia la influencia de los factores geográficos sobre la organización interna del Estado, permitiéndole prever y desarrollar todas aquellas actividades que sean necesarias para afrontar de forma satisfactoria cualquier potencial amenaza. En América Latina, los fundamentos geopolíticos tuvieron gran acogida entre los oficiales castrenses, sobre todo aquellos que recibieron la influencia de las lecciones aprendidas en cursos dictados en las principales escuelas e instituciones militares de la región.

A pesar de que las relaciones entre militares brasileños y venezolanos durante la década de los cincuenta fueron escasas, eso no representó una limitante para el envío de cursantes con fines de adiestramiento en tierras cariocas. De igual modo, esta práctica se aplicó con otros países del continente, entre los que destacan Argentina, Chile y Estados Unidos. Si nos atenemos al levantamiento estadístico elaborado por Quintero Torres en cuanto al número de oficiales que cursaron estudios en el exterior, tenemos que entre 1947 y 1952 concurrieron a escuelas de formación militar ubicadas en Argentina y Brasil, 8 y 9 oficiales respectivamente, en tanto que 94 se matricularon en centros norteamericanos¹⁵⁷.

Pese a las abismales diferencias numéricas y sus efectos en la conformación del pensamiento militar venezolano de los años subsiguientes, cabe detenernos en la influencia que llegó a ejercer la doctrina de Seguridad Nacional adecuada a la realidad sudamericana.

Algunos de los exponentes de esta “incipiente” formulación teórica en Venezuela llegaron a escribir en torno a las generalidades que caracterizaban a la nueva concepción de la guerra moderna. Sobre el manejo de la economía y su incidencia en la concreción de los objetivos militares señalaban lo siguiente:

¹⁵⁶ Roberto Calvo, *La doctrina militar de la seguridad nacional. (Autoritarismo político y neoliberalismo en el cono sur)*, Caracas – San Cristóbal, Universidad Católica Andrés Bello, 1979, pp. 18 y 67.

¹⁵⁷ José Gilberto Quintero Torres, *Ob. Cit.*, pp. 168,169.

La ciencia militar económica o economía militar pasa a ser dentro del concepto moderno la base de la economía nacional (...) No debemos olvidar que la capacidad estratégica del Estado moderno no solamente consiste en la preparación más eficaz de los cuadros de la Fuerzas Armadas, sino que es necesario preparar en la paz las condiciones inestimables de la guerra¹⁵⁸.

En ese sentido, se hacía hincapié en las ventajas comparativas que resultarían del fomento de una serie de industrias básicas para la economía y la defensa nacional. No obstante, dada la importancia estratégica de este tipo de industrias, necesariamente tendrían que ser impulsadas y controladas por el Estado de forma indefinida. Así lo expuso, el entonces mayor Víctor Maldonado Michelena quien había cursado estudios en Argentina donde asimiló los conceptos de *Defensa Nacional* y *Guerra Integral* que además participó en los estudios preliminares para la instalación de una industria siderúrgica en Venezuela:

... debemos empeñarnos en crear una serie de fábricas controladas por los gobiernos respectivos, las cuales deben producir elementos básicos para las fuerzas armadas; asimismo, es indispensable la instalación de establecimientos industriales que, aunque fabricando artículos para la población civil, sean capaces de enfrentarse con buen éxito a la producción de guerra en el momento en que las circunstancias así lo imponga¹⁵⁹.

Estas ideas de marcado contenido nacionalista que daban soporte a la estructuración de un Estado fuerte, capaz de garantizar la paz, el progreso, la seguridad y defensa del país bajo la plena conducción de las Fuerzas Armadas, fueron suscritas en todo momento por los jerarcas pretorianos y entre ellos destaca una vez más Marcos Pérez Jiménez, al efecto veamos:

¹⁵⁸ Perfecto Cabrices Beltrán, "La técnica militar en la moderna conducción de la guerra" en *Revista de las Fuerzas Armadas* N° 123, Caracas septiembre 1956, pp. 3-5.

¹⁵⁹ Víctor Maldonado Michelena, *Las naciones y su defensa integral*, Caracas, Editorial DUSA, C.A., 1962, p. 200.

Recordemos que en nuestra nación, por múltiples causas imputables exclusivamente a los venezolanos, la miseria, el atraso y la ignorancia llegaron a ser casi norma común de la vida nacional. Había que combatir y erradicar numerosos factores negativos. En consecuencia, se imponía establecer un gobierno capaz de actuar con sujeción a principios similares a los de la ciencia militar, a objeto de librar victoriosamente batallas contra esos factores (...) Así lo entendemos y lo practicamos los soldados de la Venezuela de hoy, entre los cuales existe un definido criterio de superación que, además de los efectos indiscutiblemente provechoso que de ello resulta en la Institución Armada, produce consecuencias positivas en otras actividades políticas¹⁶⁰.

Es la reiteración de una vocación de poder inmerso en las Fuerzas Armadas Nacionales que no distinguía separación posible entre el desarrollo y la seguridad nacional, sino que por el contrario eran vistas como dos caras de una misma moneda. Se trataba entonces de un axioma ideológico concebido en términos bélicos.

Los planes económicos de la década militar (1948-1958)

Las expectativas de crecimiento económico de Venezuela para inicios de los años cincuenta eran sumamente favorables, dada la concurrencia de diversos factores ligados al aumento de la producción y consumo en el mundo de la postguerra. En la medida que se afianzaba la expansión económica de los Estados Unidos y la reconstrucción material de la Europa occidental, la dinámica del comercio internacional aceleró la demanda de mayores volúmenes de materia prima, entre los cuales se situaba privilegiadamente el petróleo. Esta circunstancia permitió verter hacia Venezuela un torrente significativo de divisas generadas por las exportaciones petroleras, de manera que el incremento del poder adquisitivo del país se vio reflejado en la propensión hacia el consumo de manufacturas extranjeras de todo tipo.

¹⁶⁰ Marcos Pérez Jiménez, “Discurso del General Marcos Pérez Jiménez en la clausura del Primer Curso de la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas y de los cursos de las Fuerzas Terrestres y de las Fuerzas Navales, Caracas 22 de diciembre de 1955” en AHM, sección inventarios, serie B, caja 98, carpeta 1, documento 9.

Las reformas fiscales introducidas bajo el trienio adeco elevaron el margen de utilidades gravadas al sector petrolero en beneficio del Estado. De acuerdo con recientes estudios macroeconómicos, puede desprenderse que los ingresos por concepto de explotación y exportación de petróleo se triplicaron entre 1945 y 1948 al pasar de Bs. 1.047 millones a Bs. 3.740 millones, llegando a constituir 43, 85% del total de ingresos fiscales y su aporte a la formación del Producto Interno Bruto (PIB) se desplazó de 863 millones de bolívares a Bs. 1.982 millones en el mismo período¹⁶¹.

El establecimiento del llamado *fifty-fifty* (50-50%) poco antes del cuartelazo del 24 de noviembre de 1948, contrariamente a lo que se pensaba no fue derogado, de allí que los responsables de dirigir el gobierno militar decidieran aprovechar el cuantioso margen de maniobra del Estado para activar un conjunto de iniciativas de elevado impacto político y económico.

Al respecto María Elena González Deluca enfatiza:

La década del cincuenta fue indudablemente el momento en que, desde el punto de vista económico, la Venezuela agraria quedó atrás. Aunque desde la década anterior la modernización y la industrialización ya formaban parte de los objetivos de cambio político y económico, fue durante la dictadura de Pérez Jiménez que los resultados comenzaron a apreciarse. El proceso de aplicación de los programas dirigidos a impulsar una base industrial comenzó en un contexto de ausencia de libertad política y de serias limitaciones de la libertad económica¹⁶².

Así pues, la política económica emprendida durante el período estuvo sujeta a la ejecución de una estrategia nacional de desarrollo, denominada por los economistas “desarrollismo” que tenía como componentes principales la industrialización por sustitución de importaciones, el desarrollo del sector agrícola y la creación de infraestructura a escala nacional.

Ahora bien, revisemos a continuación las fuentes nutricias de los planes económicos llevados a la práctica por el pretorianismo gobernante entre 1948 y 1958.

¹⁶¹ Asdrúbal Baptista, *Bases cuantitativas de la...*, pp. 60, 61 y 290,291.

¹⁶² María Elena González Deluca, *Ob. Cit.*, p. 486.

La influencia cepalista. El aparente dilema de ser o no ser

Se ha mencionado que la política de desarrollo adoptada por el régimen estuvo influida por los conceptos emanados de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), organismo creado por la Asamblea General de Naciones Unidas en diciembre de 1947. A nuestro modo de ver esta apreciación es discutible.

Cabe destacar que los teóricos cepalistas elaboraron una serie de trabajos cuyo principal aporte consistió en analizar las debilidades del sistema capitalista a partir de los cambios inducidos por la Segunda Guerra Mundial. Mediante la conjugación de las principales corrientes teóricas del capitalismo formularon una explicación en torno a los factores históricos que intervinieron en la gestación de un sistema-mundo dividido en centro (países industrializados) y periferia (países subdesarrollados). Entre esos factores históricos que condicionaban el desarrollo destacaba: el mal aprovechamiento de los recursos naturales y humanos, baja propensión al ahorro y a la inversión productiva, inestabilidad de las economías domésticas a causa de su dependencia con el mercado externo, inadecuada distribución del ingreso, falta de educación, malas condiciones sanitarias, deficientes y en algunos casos inexistentes vías de comunicación.

El intercambio comercial resultante de estos dos polos, entrañaba una situación de inequidad que supuso una acumulación de atrasos y deformaciones en perjuicio de los países periféricos. Víctor Urquidí, una de las figuras más destacadas del núcleo de teóricos de la CEPAL señaló:

Los años cuarenta terminaron con una desaceleración del crecimiento del PIB y de las exportaciones en la mayor parte de los países de la región latinoamericana. Para la mayor parte de los países 1949 fue un año difícil mientras se recuperaban de la recesión de 1947-1948 y se ajustaban a los nuevos precios relativos. Hubo asimismo incertidumbre considerable a nivel internacional, en particular en virtud de que Europa apenas empezaba su recuperación de la posguerra (...) El total de las exportaciones de la región en 1950 fue de 25235 millones de dolares, equivalentes a 8,5% de las exportaciones mundiales, por debajo de la participación de otras regiones (...) y los precios externos aún permanecían débiles. No se habían recuperado las relaciones de precios del intercambio, que durante la segunda Guerra Mundial tuvieron un ascenso transitorio¹⁶³.

Para corregir esta distorsión se propuso a los representantes de los países de América Latina reunidos en la ciudad de Montevideo en 1950 un “Decálogo” que resumía los puntos estratégicos de una política de desarrollo económico, consistente en la protección de las industrias nacionales y en el otorgamiento al Estado de un papel más activo en el ordenamiento de las fuerzas del mercado. En torno al impacto inicial de estos planteamientos, Urquidí expresó que: “Las recomendaciones de la CEPAL no pasaban de ser eso, recomendaciones, pero muchos gobiernos encontraron en ellas una coincidencia con sus propios puntos de vista y otros se inspiraron en ellas para definir una mejor formulación de sus políticas de desarrollo”¹⁶⁴.

En efecto, las proposiciones y recomendaciones de la CEPAL no fueron tácitamente aceptadas en aquellos países cuyas elites políticas y económicas profesaban un inquebrantable apego al ideario clásico y neoclásico que explicaban la actuación de las fuerzas naturales en la economía. No en balde el gobierno norteamericano dirigido por Harry S. Truman, había manifestado su oposición a la existencia del citado organismo y se inclinaba por favorecer otros mecanismos de cooperación interamericana¹⁶⁵.

El tono crítico de los informes emitidos por los técnicos de la CEPAL, quienes actuaban con un substancial margen de independencia, causaba un agudo resquemor

¹⁶³ Víctor L. Urquidí, *Ob. Cit.*, p. 119.

¹⁶⁴ *Ibidem*, p. 137.

¹⁶⁵ Stephen G. Rabe, *Ob. Cit.*, p. 19.

en los círculos oficiales de Washington. Su principal mentor el economista argentino Raúl Prebisch, era objeto de serias desavenencias por su postura a favor de un mejor trato en las relaciones económicas con América Latina¹⁶⁶.

Por años la ortodoxia estadounidense insistió sin variaciones, en desestimar la promoción de la diversificación industrial en Latinoamérica a cuenta de una costosa inyección financiera similar al Plan Marshall ideado para los países aliados de Europa. Así lo dejó claro en 1953 la nueva administración presidida por Dwight Eisenhower al exponer sus puntos de vista en cuanto a las relaciones con sus vecinos ubicado al sur del Río Bravo:

The primary economic objective of the United States was to encourage "Latin American governments to recognize that the bulk of the capital required for their economic development can best be supplied by private enterprises and that their own self-interest requires the creation of a climate which will attract private investment", in turn, the administration would resist protectionism and work to lower US tariffs on Latin American product¹⁶⁷.

Sumado a esta postura de rechazo asumida por el principal aliado del gobierno pretoriano en Venezuela, se agregaba la cercanía ideológica de varios exiliados venezolanos hacia quienes dirigían la CEPAL, incluso algunos de ellos como José Antonio Mayobre llegaron a ocupar importantes posiciones en el seno del organismo. Según Armando Cordova, la concepción *estructuralista* que analiza las estructuras de las economías periféricas y su relación de dependencia con las economías centrales, tuvo una entusiasta acogida en el seno de "... los partidos, movimientos y gobiernos de vocación socialdemócrata, como fue el caso del partido Acción Democrática..."¹⁶⁸

¹⁶⁶ Para mayores detalles véase Edgar Dosman, "Los mercados y el Estado en la evolución del 'manifiesto' de Prebisch" en *Revista de la CEPAL* N° 75, diciembre 2001, pp. 89-105.

¹⁶⁷ Rabe, *Ibidem*, p. 65. "El objetivo primario de la economía de los Estados Unidos es alentar a 'los gobiernos de América Latina en reconocer que la mayor parte del capital necesario para su desarrollo económico puede ser mejor a cargo de empresas privadas y que su propio interés residía en la creación de un clima para atraer la inversión privada', a su vez, la administración podría resistir el proteccionismo y trabajar para reducir los aranceles de EE.UU. sobre los productos de América Latina". Traducción nuestra.

¹⁶⁸ Armando Cordova, "Celso Furtado y la teoría del subdesarrollo" en *Celso Furtado. In memoriam. Homenaje de la Academia Nacional de Ciencias Económicas*, Caracas, Academia Nacional de Ciencias Económicas, 2006, p. 85.

Hecho este por demás inaceptable para un régimen que desde sus inicios se había dado a la tarea de despotricar y perseguir a los dirigentes de esa tolda política.

De acuerdo con los testimonios recogidos por la historiadora Ocarina Castillo, fueron pocos los tratos oficiales entre la Cancillería venezolana y la CEPAL. Reconocidas figuras de la talla de Domingo F. Maza Zavala, sostienen que el proyecto económico de la dictadura “nada tenía que ver con la CEPAL”¹⁶⁹. Sin embargo, mucho se ha especulado en torno al trabajo de consultoría realizado por el economista brasileño Celso Furtado a principios de 1957, titulado *El desarrollo reciente de la economía venezolana* y que apenas vio luz en la postrimería del régimen, en agosto de ese año. Por entonces los indicadores económicos registraban que Venezuela había alcanzado los niveles más altos de crecimiento del PIB en América Latina. Visto esto la Oficina de Desarrollo Económico de la CEPAL a cargo de Furtado, fue invitada por el gobierno venezolano a constatar esta excepcional situación.

Muy al contrario de lo esperado, el estudio arrojó una clara sentencia: “Venezuela presenta todas las características estructurales de una economía subdesarrollada”. Luego de formular largas consideraciones, el autor revela el carácter artificioso del crecimiento anotado, insuflado más por efectos del gasto público, la sobrevaluación de la moneda, la expansión de las importaciones y la concentración de capital en manos de reducidos grupos financieros. Pero aun había más. Se atrevía a pronosticar al menos de forma eufemística una pronta fase de estancamiento económico si no se corregía la distorsión entre el estímulo sobredimensionado de la demanda y la falta de una rápida diversificación del aparato productivo del país. Sobre este particular señaló:

¹⁶⁹ Ocarina Castillo D’ Imperio, *Ob. Cit.*, p. 172.

La hipótesis del estancamiento (...) es de interés puramente ilustrativo. Pero tiene la virtud de llamar la atención sobre algunos hechos fundamentales. El primero de ellos es que las inversiones en obras públicas tienen una pequeña influencia directa sobre la estructura ocupacional de la población y el segundo es que las economías externas creadas por las obras públicas pueden tender a cero. En efecto, una carretera construida al lado de otra no contribuye en nada para aumentar la productividad del sistema. Casi lo mismo se puede decir de un puerto o de un puente de aprovechamiento muy pequeño en los próximos cinco o diez años. El problema fundamental consiste, por tanto, en evitar la declinación en la productividad media de las nuevas inversiones públicas¹⁷⁰.

Dado el riguroso examen crítico de la realidad económica y social del país, el estudio de Furtado no fue bien recibido por los altos jerarcas oficiales y su verdadera finalidad propagandística no pudo llevarse a cabo.

De cualquier forma, las relaciones entre los técnicos de la CEPAL y los militares que ejercían el gobierno en Venezuela fueron distantes. Eso no contraría el hecho de que sí hubo coincidencia de pareceres en cuanto a la necesidad de impulsar el desarrollo industrial del país, puesto que el modelo de sustitución de importaciones había calado hondo en América Latina, dando inicio a la *edad de oro del desarrollo* según palabras de Víctor Urquidi.

Durante los años cincuenta (...) la mayoría de los gobiernos de la región latinoamericana mostró interés por involucrarse en la creación de algún mecanismo nacional de planificación o, como la CEPAL prefirió llamarlo, de “programación”, para tratar de cumplir con objetivos congruentes en cuanto al desarrollo. El mejoramiento de los niveles de vida habría de lograrse mediante la inversión para elevar la productividad, pero no una inversión cualquiera; antes bien, habría de ser inversión en infraestructura básica, para proporcionar electricidad, combustibles y transporte...¹⁷¹

De seguidas revisemos las reflexiones de una importante figura que prestó sus servicios en los años iniciales del régimen.

¹⁷⁰ Celso Furtado, “El desarrollo reciente de la economía venezolana” en Héctor Valecillos y Omar Bello Rodríguez (Compiladores), *La economía contemporánea de Venezuela. Ensayos escogidos*, Caracas, Banco Central de Venezuela, colección cincuentenaria, Tomo I, 1990, p. 186.

¹⁷¹ Víctor L. Urquidi, *Ob. Cit.*, p. 244.

Manuel R. Egaña y su visión modernizadora

En una publicación un tanto desapercibida en el tiempo, titulada *Tres décadas de producción petrolera* (1947), Manuel R. Egaña se propuso realizar una historia crítica de los orígenes y evolución de la industria petrolera en Venezuela, así como el esbozo de una diligente política que hiciese posible una mayor participación del Estado en la riqueza del subsuelo.

Entre sus bien fundamentadas reflexiones destaca la idea de una “óptima utilización” de la regalía petrolera para la elaboración de un programa de gastos en obras que modifiquen las condiciones del medio físico venezolano y aprovecharlo con mayor intensidad. De acuerdo con sus propios cálculos, “siete mil trescientos sesenta millones de bolívares ha recibido el Erario Nacional” en los treinta años que van desde 1917 hasta 1947, estimando que para la década siguiente la renta fiscal podría alcanzar los diez mil millones de bolívares¹⁷².

Ante esto inquiría el autor, si el primer monto había sido adecuadamente invertido durante el mismo lapso en que se obtuvo e inclusive iba más allá cuando se atrevía a emplazar a sus contemporáneos, preguntando abiertamente si iban a ser capaces de cometer los errores del pasado y no invertir juiciosamente la cuantía que se estimaba recibir en los años venideros.

Siendo un estudioso de la compleja problemática económica y social de Venezuela, Egaña era partidario de una planificación a largo plazo que incluyese todas las variables y proyecciones dignas de ser tomadas en cuenta a los fines de engranar los programas presupuestarios anuales al cumplimiento de las metas previamente definidas. En su opinión resultaba un error atar las soluciones de los problemas más apremiantes del país a las prescripciones de los gobernantes de turno, pues estos actuaban en función de intereses a veces contrapuestos que a la postre no terminaban de concretar sus iniciativas, ya sea por la falta de continuidad o por limitaciones económicas.

¹⁷² Manuel R. Egaña, *Tres década de producción petrolera*, Caracas, Tipografía Americana, 1947, pp. 161, 162.

A diferencia de la mayoría de los países de América Latina que no contaban con suficiente liquidez económica para emprender un programa de desarrollo propio, Venezuela sí disponía de un poderoso aliciente económico para “... aumentar cuantitativa y cualitativamente nuestra población y para alentar y fortalecer las demás actividades productivas del país”¹⁷³. Es allí donde precisamente Egaña centraba lo fundamental de su prédica.

Suyo es el concepto de “transformación del medio físico”, cuya primera acepción aparece registrada en 1939 en ocasión de presentar la memoria correspondiente al Ministerio de Fomento, y a diferencia de otros que convirtieron este preclaro dictamen en un manido cliché discursivo, Egaña siempre consideró hasta sus últimos años la importancia de eliminar las disparidades geográficas y económicas que prevalecían entre las regiones venezolanas¹⁷⁴.

Para hacer realidad ésta y otras premisas, propuso a la consideración del país “... un programa mínimo de inmediata realización” consistente en:

- Inversión de 5.000 millones de bolívares distribuidos de la siguiente manera: 1.000 millones en obras portuarias y canales; 2.000 millones en carreteras, y 2.000 millones en obras de regadío y electrificación.
- La inversión se llevaría a cabo en próximos diez años, pagaderos a la mitad en el mismo lapso y la otra mitad en el siguiente decenio.
- Destinar exclusivamente a estos fines la renta que origine la explotación petrolera.

Nótese en la propuesta como prevalece el criterio determinista que distinguió la corriente positivista de principios de siglo en Venezuela, la cual hacía del medio geográfico uno de los principales factores definitorios del atraso o el progreso de los pueblos. A este aspecto Egaña le atribuyó una condición *sine qua non* imposible de postergar.

¹⁷³ *Ibidem*, p. 165.

¹⁷⁴ Véase su obra póstuma *Reflexiones acerca del medio físico venezolano y sus reacciones frente al dominio del hombre*, Caracas: Academia Nacional de Ciencias Económicas, 1988.

El hombre y la naturaleza son los primeros y últimos términos de todo problema social. El hombre y la naturaleza venezolanos están muy lejos de constituir la conjugación óptima que hace de las naciones focos de cultura y bienestar humanos. Porque el hombre venezolano adolece de reatos que le impiden dominar nuestra naturaleza rebelde y aún hostil. Tengo, sin embargo, la convicción inmutable de que el hombre y la naturaleza son susceptibles de modificaciones que hagan aquel más agresivo y dominante y a esta más sumisa y generosa. Sin embargo, el programa que propongo no tiende a actuar directa e inmediatamente sobre el hombre. Tiende a actuar sobre la naturaleza y por tanto solo indirecta y mediatamente sobre el hombre¹⁷⁵.

Las obras previstas en su modesto plan podían incluso realizarse en menor tiempo por sistema de contratos con empresas de capital mixto, venezolanos y extranjeros, pero nunca por administración directa pues la experiencia reciente indicaba que “nunca serían concluidas”.

Frente a los críticos que pudiesen tachar su propuesta con el anatema “faraónico”, Egaña les salía al paso afirmando que las obras sugeridas más que sinónimos de “irreflexivo derroche” vendrían a corregir las “deficiencias del medio físico”. En tono didáctico explicaba la estrecha relación que existía entre ofrecer a los productores del campo un suelo fértil, “con adecuada humedad telúrica y subterránea”, un sistema de electrificación eficiente, buenos puertos para el mejor aprovechamiento del comercio exterior y una red de carreteras que resistan el tráfico de carga pesada para “comunicar cada uno de nuestros puertos con las principales ciudades de su circuito económico”, en fin potenciar la agricultura, expandir el comercio e integrar el territorio, eran las tres reglas de oro que asegurarían la prosperidad y el bienestar económico.

En lo que respecta al programa de construcción de carreteras, Egaña propone edificar diez sistemas troncales distribuidos de la siguiente manera:

Sistema Caracas-La Guaira: Era el más grande de todos, constituido principalmente por dos extensos ramales de carreteras, uno hacia el sureste y otro al suroeste. El primero integraba La Guaira, Caracas, Petare, Santa Lucía, Santa Teresa,

¹⁷⁵ Manuel R. Egaña, *Tres décadas de...*, pp. 168-169.

Altagracia del Orituco, Chaguaramas, Valle de la Pascua, Santa María de Ipire, Pariaguán, El Tigre, Ciudad Bolívar, Upata, Guasipati, Tumeremo y Santa Elena de Uairen. El otro ramal comprendía Caracas, Los Teques, La Victoria, Maracay, Valencia, San Carlos, Acarigua, Guanare, Barinas, Santo Domingo, San Cristóbal, San Antonio del Táchira.

Incluía además otros ramales interiores que venían a constituir salidas francas de los centros de producción agrícola, destacando entre ellas: la carretera Caracas-Colonia Tovar, la carretera Guatire-Carenero, la carretera Charallave-El Sombrero y la carretera Cagua-San Fernando de Apure.

Sistema Puerto Cabello:

- a) Carretera Puerto Cabello-Valencia.
- b) Carretera Puerto Cabello-Barquisimeto.

Sistema Valencia-San Felipe: Abarcaba un solo ramal carretero en esa dirección.

Sistema Barquisimeto:

- a) Carretera Barquisimeto-Acarigua.
- b) Carretera Barquisimeto-Coro.
- c) Carretera Barquisimeto-Carora.
- d) Carretera Barquisimeto-Trujillo.
- e) Carretera Biscucuy-Guanare.

Sistema Coro: Un solo ramal carretero hacia Barquisimeto.

Sistema transandino: De igual forma, un solo ramal desde Carora hasta San Cristóbal, pasando por las capitales de los tres estado andinos.

Sistema Maracaibo:

- a) Carretera Palmarejo-Carora.
- b) Carretera Palmarejo-Motatán.
- c) Carretera Costa del Lago-Barinas.
- d) Carretera Maracaibo-Táriba.

Sistema Cumaná: Un solo ramal desde Cumaná hasta Maturín.

Sistema Carúpano: Desde Carúpano hasta Caripito.

Sistema San Félix: Desde San Félix hasta Upata.

Como puede verse el sistema en general conectaba los principales puertos de la república: Maracaibo, La Vela, Puerto Cabello, La Guaira, Guanta, Cumaná y Ciudad Bolívar con las ciudades situadas en la cordillera y los llanos, enlazando además distintas poblaciones de menor dimensión hasta alcanzar la Gran Sabana¹⁷⁶.

Este ambicioso plan no quedaría arrumado en el papel. A la caída del gobierno de Gallegos, el presidente de la Junta Militar teniente-coronel Carlos Delgado Chalbaud invitaría a Egaña a colaborar con el nuevo orden político en vista de la postura crítica que mantuvo durante el trienio adeco. Primero ingresó cumpliendo funciones diplomáticas y casi inmediatamente fue designado por segunda vez Ministro de Fomento en 1949, cargo al que renunció tras el magnicidio de 1950. No obstante, el grueso de sus recomendaciones con algunas variantes cobraría forma en el primer cuatrienio del régimen pretoriano.

Así como hubo planteamientos serios de carácter interno, también se puso de manifiesto la posibilidad de contar con asesoría extranjera expresamente solicitada a los fines de impulsar el desarrollo del país, el siguiente es un claro ejemplo de ello.

El informe Perkins. La perspectiva norteamericana del desarrollo

De acuerdo con las pesquisas efectuadas por el historiador Domingo Irwin a lo largo de sus estudios sobre las relaciones civiles-militares en Venezuela, este se topó con un interesante pero poco conocido documento, traducido al castellano que lleva por título *Por el desarrollo y estabilidad de Venezuela: principios de acción*. La autoría corre por cuenta de un técnico norteamericano de nombre Milo Randolph Perkins. Sobre el particular la apreciación de Irwin es concluyente:

¹⁷⁶ *Ibidem*, pp. 177-179.

En este texto se encuentra desglosado un proyecto nacional de desarrollo económico y social. Será en buena parte la columna vertebral del programa ejecutado, con agudas diferencias en algunos casos y con innovaciones en otros, durante la presidencia del General Pérez Jiménez¹⁷⁷.

Ahora bien, ¿Quién era Perkins?, ¿A cuenta de qué ejerció tan pretendida influencia? ¿En qué consistieron sus recomendaciones? Veamos a continuación.

Milo R. Perkins, era un importante personaje ligado a los sectores políticos y económicos que hacen vida en Washington D.C. Durante el último cuatrienio de F. D. Roosevelt llegó a ocupar importantes posiciones en la administración demócrata. Fue un prolijo miembro del “gabinete de guerra” dirigido por el entonces Vice-presidente Henry A. Wallace, que tuvo a su cargo el control de las políticas comerciales de Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial. Desde esta importante dependencia gubernamental, Perkins manejó todo el tinglado de las relaciones económicas con los países aliados de Europa y de América Latina.

Según datos recopilados por Humberto Ruiz Calderón, “el economista Perkins era bien conocido en los círculos gubernamentales y financieros del país. En particular conocía al Ministro de Relaciones Exteriores de Venezuela [Luis Emilio Gómez Ruiz] quien había hecho parte de su carrera de funcionario gubernamental en la Embajada de Venezuela de Washington...”¹⁷⁸

A finales de 1951, Perkins había sido contratado por el Banco Central de Venezuela “para hacer estudios sobre la situación económica del país”¹⁷⁹. Sin embargo, no era la primera vez que venía a estas tierras en visita de trabajo. El mismo Perkins, da cuenta en la carta introductoria de su informe que hacia finales de 1949, él y un equipo de colaboradores se establecieron en Venezuela por espacio de seis meses. En ese lapso se dedicó a recorrer por “aire, tierra y agua” buena parte del

¹⁷⁷ Domingo Irwin, “Marcos Pérez Jiménez. Capítulo XXXII”, en *Tierra Nuestra*, Caracas, Fundación Venezuela Positiva, Tomo II, 2009, p. 248.

¹⁷⁸ Humberto Ruiz Calderón, “La Oficina de Estudios Especiales (OEE). Los inicios de la industrialización de Guayana: 1953-1958” en Revista *Tierra Firme*, N° 41, Caracas Enero-Marzo de 1993, pp. 44, 45.

¹⁷⁹ *Idem*.

territorio nacional constatando sus posibilidades de desarrollo. En términos laudatorios describe sus primeras impresiones:

En el curso de nuestra primera estadía hicimos el viaje de Caracas a San Cristóbal por carretera así como también, visitamos otras localidades de interés como Turén. Vimos ese extraordinario proyecto de desarrollo agrícola cuando no había allí más que malezas, lapas y doce “Bulldozers” (...) Vimos las minas de hierro del sur del Orinoco, antes de que el hombre con sus máquinas cortara las colinas y destruyera las orquídeas que por centenares de años florecieron sobre los yacimientos del mineral¹⁸⁰.

Después de realizado este periplo exploratorio, Perkins retorna a Venezuela a los fines de ultimar los detalles de la misión norteamericana que él encabezaba y agrega nuevas experiencias:

En el curso de nuestro segundo viaje, volvimos a la mayoría de las ciudades que anteriormente habíamos visitado. Los cambios ocurridos son increíbles (...) Las nuevas vías de comunicación son tan numerosas, en todas las regiones del país, que prácticamente han cambiado el panorama que se observa desde el aire. Muchas de ellas son de tres pistas y pavimentadas (...) Barquisimeto y Valencia crecen con la misma celeridad que el resto de Venezuela (...) La producción azucarera va en aumento en los valles vecinos (...) los inmigrantes recién llegados, así como los antiguos agricultores de la región de Maracay, han cumplido en las tierras de riego una excelente labor en el aumento de la producción de legumbres (...) Tuvimos la oportunidad de ir dos veces a Ciudad Bolívar, prolongando nuestro viaje hasta la Gran Sabana (...) He hablado con cientos de venezolanos, de todos los niveles sociales y de todas las actividades. En este segundo viaje al país, por ejemplo, he podido discutir con hombres de empresa de todas las regiones, con Gobernadores de Estado, banqueros y técnicos agrícolas (...) La mayor parte de mis recomendaciones son el resultado de cientos de conversaciones con ellos¹⁸¹.

Para octubre de 1952 el informe estaba listo y las sugerencias iban dirigidas a ramas específicas de la actividad productiva que podían ser aplicadas “tanto por la iniciativa privada como por los departamentos gubernamentales”, estimando la

¹⁸⁰ Milo Perkins, *Por el desarrollo y estabilidad de Venezuela: principios de acción*, Caracas, Banco Central de Venezuela, 1952, p. 1.

¹⁸¹ *Ibidem*, pp. 2-5.

obtención de resultados considerables en los siguientes veinticinco años (1953-1977). El contenido estaba dividido en cinco partes, con una serie de recomendaciones puntuales, acompañadas de una pormenorizada explicación y tablas estadísticas de apoyo. Entre las recomendaciones de Perkins cabe destacar las siguientes:

- Establecer una organización presupuestaria adscrita al Ejecutivo Nacional, encargada de coordinar lo referente a la planificación y ejecución de todos los proyectos fiscales del gobierno.
- Creación de un Fondo de Reserva anti-cíclica, constituida mediante la asignación de un determinado porcentaje del total de los ingresos fiscales, destinado a salvaguardar la economía nacional de las fluctuaciones propias del mercado exterior.
- Incrementar el monto de las inversiones de capital en el país para acelerar el proceso de industrialización y atender la demanda de nuevas fuerzas de trabajo.
- Promover la constitución de compañías mixtas de capital nacional y extranjero que acometan proyectos de inversión cuantiosos en importantes áreas de la economía nacional.
- Establecer una Junta de Planificación que estudie los proyectos de desarrollo industrial, hidroeléctrico y siderúrgico de la región Orinoco-Caróni (sic).
- Reorganizar la Corporación Venezolana de Fomento y convertirla en un Banco Hipotecario que ofrezca financiamiento a los principales ramos de la actividad económica.
- Invertir en obras de irrigación y drenaje que favorezcan el aumento de la producción agrícola.
- Propiciar programas de capacitación que orienten un mejor aprovechamiento de los recursos naturales relacionados con la agricultura y la ganadería.

Era claro que Perkins se había persuadido del enorme poder económico ostentado por el Estado venezolano y del pretendido interés de sectores criollos en acrecentar su cuota de participación en la renta petrolera. Pero por sobre todo, el técnico norteamericano sabía muy bien que su medular misión consistía en abrir

mayores espacios para la inversión de capitales extranjeros, de manera especial los procedentes de Estados Unidos, en nuevas áreas que ofrecían una estampa provechosa. Al respecto señalaba:

Recientemente han afluido al país grandes cantidades de capital para el desarrollo de los ricos yacimientos de mineral de hierro. Los beneficios para el país serán cuantiosos, pero los ingresos directos para el Gobierno serán muy reducidos comparados con los del petróleo. Sin embargo, el Orinoco quedará abierto al comercio mundial. Nuevas industrias, y entre ellas la siderúrgica podrían desarrollarse en la región San Félix-Ciudad Bolívar. El consumo del gas natural de los pozos orientales aumentaría. Se crearán nuevos mercados para los productos agrícolas a medida que se funden nuevas poblaciones, y se aproximará el día en que el Caroní pueda ser aprovechado para la producción de energía eléctrica¹⁸².

Visto a la distancia, podemos convenir que el informe Perkins sí fue considerado por el régimen, al menos en sus aspectos esenciales, los cuales se hicieron tangibles a la luz de esta perspectiva norteamericana. Empero, eso no significa que su aplicación haya sido tomada al pie de la letra, pues en lo que respecta a la participación del capital privado en los proyectos de desarrollo de Guayana, así como el impulso en la construcción de carreteras, el gobierno pretoriano impuso sus propias reglas.

En lo primero y pese a la significativa gravitación de influyentes grupos económicos en la órbita gubernamental, los militares asidos del poder fijaron una contundente posición: las industrias básicas de Guayana tenían un carácter estratégico y en consecuencia serían asumidas en su totalidad por el Estado. Y en cuanto a lo segundo, veremos más adelante como el original plan de vialidad comenzó a sufrir variaciones a los fines de insertar de forma paralela un ambicioso plan ferrocarrilero que pretendía completar la integración del mercado interno.

Tan marcada fue la diferencia de criterio en estos aspectos puntuales que en 1958, ya derrocada la dictadura militar, Perkins está de vuelta en Venezuela a solicitud del gobierno provisorio con el propósito de elaborar un segundo informe,

¹⁸² Milo Perkins, *Ibidem*, pp. III-2, III-3.

esta vez de carácter confidencial. En sus párrafos revela la inconsistencia que presentaba la realidad que le tocaba diagnosticar con algunas de las recomendaciones que formuló en su momento:

Can the Venezuelan Government continue as an investor in ever-expanding industries, and still finance the public sector of its economy where Government alone can operate? Can it continue to play both roles? No one question in present-day Venezuela needs deeper study than this (...) Many Venezuelans genuinely believe that the welfare of their nation can best served by keeping these industries in Government hands and by expanding this State activity. Other Venezuelans sincerely believe that if all these industries were sold at once, it would not even be necessary to borrow money from abroad¹⁸³.

Después de todo, muchos de los planteamientos de Perkins conservaron vigencia y fueron complementados con las nuevas recomendaciones formuladas en 1958.

Esta participación de asesores extranjeros no representaba en lo absoluto un hecho aislado en el conjunto de las relaciones entre Venezuela y los Estados Unidos. Dada la ubicación estratégica y su ya ganada condición de suplidor de primer orden en materia de hidrocarburos, Venezuela formaba parte de los planes de expansión de la economía capitalista más grande del mundo de la posguerra. Al iniciarse la cruzada internacional contra el comunismo, el interés norteamericano por reforzar la seguridad hemisférica sirvió de excusa para llevar a cabo acuerdos bilaterales o multilaterales que aseguraran su predominio militar y económico en el continente.

De acuerdo con la revisión efectuada por Quintero Torres en repositorios documentales norteamericanos, el Departamento de Estado de ese país tenía definidos

¹⁸³ Milo Perkins, "Report on the Venezuela Economy. Septiembre 19, 1958" en AHM, sección inventarios, serie B, caja 36, carpeta 14, doc. 13, pp. 86-91. "¿Puede el Gobierno de Venezuela continuar como un inversor en industrias cada vez mayor, y aún la financiación del sector público de su economía en la que el Gobierno solo puede operar? ¿Puede seguir desempeñando ambas funciones? Sin duda uno en lo que hoy Venezuela necesita un estudio más profundo que esto (...) Ahora, para volver a las industrias de propiedad del Gobierno y operado por el Gobierno que figuran en esta sección de mi informe. Muchos venezolanos creen sinceramente que el bienestar de su nación radica en la mejor manera de mantener a flote a estas industrias en manos del Gobierno y mediante el desarrollo de esta actividad del Estado. Otros venezolanos sinceramente creen que si todas estas industrias fueran vendidas a la vez, ni siquiera sería necesario pedir prestado dinero del exterior". Traducción nuestra.

en 1953 los objetivos fundamentales a lograr con Venezuela. En el campo económico, aparte de asegurar la disponibilidad de petróleo y otras materias primas para los Estados Unidos, se proponía:

- Enfatizar los beneficios de la inversión de capital privado estadounidense en el país.
- Incentivar el otorgamiento de nuevas concesiones petroleras.
- Oponerse al establecimiento de barreras tarifarias que limiten las exportaciones norteamericanas.
- Extender ayuda técnica en diversos proyectos donde se requiera el punto de vista estadounidense¹⁸⁴.

Si bien es cierto que estos “objetivos” no representan ninguna novedad, con ello se pretendía ofrecer una hoja de ruta a aquellos países que se adhirieran al modelo de desarrollo capitalista.

Por último haremos referencia a un esbozo programático que pretendió condensar en uno sólo las visiones anteriores.

El Plan Pinzón. La adecuación de un programa estratégico

El 19 de abril de 1953 Marcos Pérez Jiménez es juramentado como Presidente Constitucional de Venezuela y con este acto se da inicio a la segunda etapa de lo que hemos venido denominando el pretorianismo gobernante. En su discurso inaugural anuncia la prosecución de los planes que se habían venido llevando a cabo desde noviembre de 1948, complementados con nuevos estudios para precisar las necesidades del país. Y en efecto, desde hacía varias semanas se encontraba listo en el despacho del Presidente de la República un estudio bastante completo elaborado por la consultoría jurídica adscrita al palacio de gobierno.

La autoría de este documento se le atribuye a Rafael Pinzón, a la sazón uno de los cercanos asesores de Pérez Jiménez. Aún cuando muchos años después el

¹⁸⁴ José Gilberto Quintero Torres, *Ob. Cit.*, pp. 142-147.

General, desestimó cualquier ascendiente sobre su actuación¹⁸⁵, resultó evidente que el consejo de Pinzón sí era tenido muy en cuenta a la hora de tomar complejas decisiones. Por lo menos así se desprende de un informe elaborado en 1955 por el segundo secretario de la embajada de los Estados Unidos en Venezuela, Charles M. Urruela, cuando señalaba enfáticamente que:

... no existían dudas de que (...) ejercía una considerable influencia sobre el Presidente, a quien animaba a cometer acciones arbitrarias. Miembro del grupo *Uribante*, había estado ligado a Miguel Moreno [secretario de la Juntas Provisorias entre 1948-1952] hasta el fiasco de las elecciones del 30 de noviembre de 1952. Sin embargo, Pinzón continuó en palacio al dar a conocer a Pérez Jiménez el nombre del principal inspirador del fraude electoral¹⁸⁶.

Ante la inexistencia de un verdadero partido político que sustentase en la calle la gestión del régimen, salvo la fugaz existencia del Frente Electoral Independiente (FEI) entelequia organizada para reunir una controversial mayoría en la Asamblea Constituyente elegida en 1952, los jefes militares no desestimaron proveerse de un equipo de figuras civiles, algunos con cierto renombre social, a fin de ocuparlos en las tareas de gobierno.

Pinzón fue una de esas figuras útiles. Abogado, profesor por varios años en las aulas del Instituto Pedagógico Nacional, diplomático y llamado a dirigir la oficina de consultoría jurídica del Palacio de Miraflores, le correspondió tratar todas aquellas cuestiones que le fuesen encomendadas para darle sustentabilidad legal. El propio Pinzón ofreció su testimonio sobre la manera como se abordaban los asuntos de Estado:

¹⁸⁵ Vid. Agustín Blanco Muñoz, *Habla el General Marcos Pérez Jiménez*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, editorial José Martí, testimonios violentos tomo 8, 1983, pp. 384-389.

¹⁸⁶ Luis Alfredo Angulo, *Venezuela, gobierno y fuerzas armadas (crónica política de una época: 1948-1958)*, Mérida, Universidad de los Andes, Consejo de Publicaciones, 2007, p. 356.

Efectivamente. Hubo continuidad en todos aquellos aspectos que se consideraron importantes, en lo jurídico, administrativo, etc. No importaba quien los había planteado o iniciado, se analizaban y luego se mantenían y se realizaban aquellos aspectos que se hallaban viables y convenientes para el país¹⁸⁷.

No cabe duda que por las manos de Pinzón han debido pasar los proyectos y recomendaciones anteriormente esbozados, además de otros de menor perfil, con el propósito de amalgamarlos en un solo plan titulado *Bases para un programa de desarrollo económico*, pero que para nuestros efectos hemos distinguido con el nombre de su autor.

El referido plan se ajustaba plenamente al criterio político-militar del régimen que consistía en impulsar el desarrollo económico del país como un objetivo estratégico dentro de los planes de defensa nacional. No en balde el documento en cuestión tiene un subtítulo revelador que hace constar su elaboración “según la orientación del Coronel Marcos Pérez Jiménez”.

Con respecto a la preponderancia del sector militar en la modelación del proceso de modernización de aquellos años, traemos nuevamente a colación lo sostenido por Fredy Rincón:

Cabe reconocer que durante la gestión de los años 1952-1957 se aprovecharon algunas circunstancias externas e internas para superar deficiencias y fallas en el orden económico y militar, en virtud de lo cual se incrementó el poder del Estado dando lugar a una relativa autonomía para emprender ciertas iniciativas políticas, económicas y militares. Es así como se estimulan ciertas industrias básicas conjuntamente con importantes obras de infraestructura, las cuales respondían a la idea de que ellas podían servir no sólo de soporte al proceso productivo, sino que se inscribían también dentro de una perspectiva militar¹⁸⁸.

En su parte introductoria el plan Pinzón establecía los postulados esenciales que regirían la doctrina económica del Estado venezolano:

¹⁸⁷ “Rafael Pinzón, diálogo constitucional” en Juan José Martín Frechilla, *Diálogos reconstruidos para una historia de la Caracas moderna*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, 2004, p. 190.

¹⁸⁸ Fredy Rincón N., *Ob. Cit.*, pp. 69-70.

- La intervención directa del Estado en la actividad económica del país, cuando así lo exija su soberanía e independencia y el progreso general de la Nación.
- El libre juego de la actividad económica de los particulares, sin menoscabo del equilibrio que debe existir entre los fines inmanentes del Estado y los intereses de las fuerzas productoras de la Nación.

Aquí vemos como prevalecen algunas ideas sustraídas del liberalismo, en lo que respecta a su acepción económica. Sin embargo, es notoria la tendencia a propiciar el establecimiento de una economía mixta, en la cual el marco regulador básico no iba a estar regido por la “mano invisible” del mercado, sino por la orientación política del tipo de gobierno que dirigiese al Estado. En el caso que nos ocupa se trataba de la perspectiva estratégica de los militares pretorianos.

Este tipo de economía parte de la hipótesis de que siendo el Estado el propietario de la mayor fuente de riqueza, le correspondía en consecuencia planificar, coordinar y supervisar la inversión de esos recursos. En tanto que la iniciativa privada podía optimizar sus beneficios invirtiendo en aquellas áreas que no chocasen con el interés público y/o asociándose en aquellos planes donde tuviesen la oportunidad de medrar a la sombra del Estado.

Seguidamente, el plan Pinzón establecía unos objetivos generales encaminados a lograr el fomento de la producción agropecuaria e industrial y la aplicación de una política fiscal y monetaria tendente a asegurar la estabilidad económica del país. A estos efectos, fueron estructurados cinco planes de desarrollo, a saber:

- Plan nacional de irrigación.
- Plan nacional de electrificación.
- Plan nacional de educación tecnológica.
- Plan nacional de turismo.
- Plan nacional de vialidad y transporte.

Todos estos planes guardaban relación entre sí, por cuanto al estimularse el aumento de la cría, la agricultura y la pesca sus diferentes rubros serían destinados a satisfacer la capacidad instalada de nuevas industrias procesadoras, así como los principales mercados de consumo, de allí la importancia de edificar una adecuada red vial para ofrecer facilidades al transporte y almacenamiento de los productos.

De acuerdo con las directrices del plan Pinzón el fomento de la producción agropecuaria se realizaría por medio de sendos programas de distribución y colonización de tierras, irrigación agrícola, créditos a los productores del campo, estabilización de precios, distribución de productos, entre otras medidas.

Por su parte el desarrollo industrial del país estaría orientado a la creación de dos tipos de industrias:

- Industrias Básicas: operadas directamente por el Estado en función del desarrollo económico y su vinculación con la defensa nacional. Estas industrias comprendían la siderurgia, la petroquímica y la generación hidroeléctrica.
- Industrias de transformación: emprendidas por la iniciativa privada para el procesamiento de materias primas nacionales, contando con la acción protectora del Estado a través de tarifas arancelarias y cambios diferenciales.

Cabe destacar que la localización de las nuevas industrias y de los centros experimentales de producción agropecuaria previstos en el plan, responderían a factores técnicos, económicos y de defensa nacional que asegurasen el adecuado abastecimiento de insumos y mano de obra, rentabilidad de los mercados de consumo, y eficaces medios de transporte. Para el cumplimiento de estos fines el plan nacional de vialidad se ejecutaría atendiendo cinco modalidades de transporte: carreteras, ferrocarriles, navegación fluvial, navegación marítima y vías aéreas. La distribución de los trabajos sería la siguiente:

- Construcción de una red ferroviaria nacional.
- Estudio de 2.439 kilómetros de carreteras nacionales y locales.

- Construcción de 518 kilómetros de carreteras troncales previstas en el Plan Preliminar de Vialidad de 1947.
- Construcción de 470 kilómetros de carreteras locales en los estados Barinas, Lara, Miranda y Zulia.
- Pavimentación de 545 kilómetros de carreteras nacionales.
- Construcción de obras portuarias en La Guaira, Maracaibo, Puerto Cabello, Guanta, Paraguaná, Pampatar, Puerto de los Andes, San Félix, Carenero, Chichiriviche y Río Caribe.
- Construcción de nuevos aeropuertos en San Cristóbal, Santo Domingo, Paraguaná, Guiria, Valencia y Barquisimeto.
- Limpieza de los ríos Orinoco, Apure, Cojedes, Portuguesa, Escalante y Catatumbo.
- Canalización de la Barra de Maracaibo¹⁸⁹.

Nótese la continuidad manifiesta en este plan de los objetivos insertos en el Plan Preliminar de Vialidad diseñado en 1947 y modificado en 1950. En esta última fecha fue incorporado lo referente a un plan ferroviario nacional, donde se estimaba construir 1.735 kilómetros de vías férreas consideradas necesarias para los fines de defensa e incorporación de nuevas áreas a la economía nacional.

La dimensión del plan Pinzón recogía en mucho todas las visiones y proyectos hasta ese entonces conocidos, sistematizados de forma tal que llegó a ajustarse a los requerimientos estratégicos esgrimidos por los gobernantes militares, convirtiéndose así en el papel de trabajo sobre el cual Marcos Pérez Jiménez guiaría buena parte de su gestión como Presidente de la República a partir de 1953.

Sobre la base de lo anteriormente expuesto se explicará a continuación los pormenores de la expansión de la red vial entre 1948 y 1958. Para ello hemos dividido el período en cuestión en dos grandes fases que permitirán diferenciar la magnitud del impulso dado a la construcción de una moderna infraestructura vial.

¹⁸⁹ Rafael Pinzón, “Bases para un programa de desarrollo económico, según la orientación del Coronel Marcos Pérez Jiménez 1952” en AHM, sección inventarios, serie F, caja 7, carpeta 22.

CAPÍTULO VI

PAVIMENTO Y CONCRETO ARMADO: PRIMERA FASE

Expansión de la red vial entre 1949 y 1952

Entre las primeras iniciativas del triunvirato militar posesionado de manera absoluta del gobierno a partir del 24 de noviembre de 1948, estuvo la emisión de varios decretos relativos a la reparación y pavimentación de las carreteras que iban de Caracas a la Guaira, Caracas a Puerto Cabello y La Encrucijada a San Juan de los Morros¹⁹⁰. Las dos primeras se habían constituido en “los desaguaderos más grandes de las finanzas públicas” en lo que se refiere a la conservación de vías de comunicación terrestre. Buena parte de sus trayectos se hacía en suelo firme dando la impresión de ser simples caminos de recuas.

Durante el *Trienio Adeco* estas vías fueron objeto de permanente atención dada la intensificación del tráfico de carga desde los puertos principales, como resultado del súbito incremento de las demandas de importación represadas durante la guerra. Por lo general los *camiones* circulaban excedidos de carga, irregularidad esta que pronto comenzó a reflejarse en la destrucción masiva de los escasos pavimentos, ocasionado hendiduras a lo largo de las vías. No obstante, los límites presentados por la escasez de maquinarias e insumos importados para la construcción, depararon serios retrasos y cuando no deficiencias en la calidad de las reparaciones efectuadas, situación que a la postre fue atribuida a la supuesta incapacidad de quienes habían sido desplazados por el golpe militar.

Con todo lo que significaba haber echado a un distinguido hombre de letras de la Primera Magistratura Nacional, más aún, cuando este gozaba de la legitimidad del sufragio popular, el nuevo estado de cosas fue aceptado sin mayores reparos por variados sectores económico, social y político del país. Voceros de partidos políticos minoritarios como COPEI y URD, además del clero y gremios empresariales,

¹⁹⁰ Decretos N° 18 y N° 19 en *Gaceta Oficial de los EEUU de Venezuela* N° 22800, Caracas 21 de diciembre de 1948.

hicieron causa común en solicitar a los nuevos gobernantes la urgente necesidad de “recobrar la paz y la normalidad institucional”. Ejemplo de ello lo refleja un editorial inserto en un influyente diario de la capital:

Venezuela pide dos cosas: Paz y Libertad (...) Necesitamos Paz, porque sin ella no hay confianza en los negocios, ni prosperidad en las gestiones económicas, ni el capital se aventura, ni el trabajador cumple, ni el agricultor ensancha sus labores, ni el industrial desarrolla sus proyectos (...) Necesitamos Libertad, porque sin el calor de ella, el progreso económico es simple satisfacción de necesidades materiales (...) Si se logra eso la Nación podrá afirmar que se ha salvado, cuando precisamente la bancarrota económica se unía a la incertidumbre política¹⁹¹.

No pocos vieron la oportunidad precisa de emprender las rectificaciones que a su juicio resultaban inaplazables, de allí que entre los principales pedimentos dirigidos a los gobernantes militares ocupó un lugar privilegiado la solicitud de ejecutar de una vez por todas un plan de vialidad que contribuyese al desarrollo económico. Al respecto veamos esta otra nota editorial:

Todavía se padecen numerosos contratiempos para cruzar a Venezuela de uno a otro extremo (...) Existen pueblos y regiones enlazados unos con otros, pero las vías trazadas en forma aproximadamente recta, que permitan el veloz y fluido traslado por vía terrestre, no existen. Debe esperarse una transformación de la política vial ya tradicional en Venezuela, de manera de recuperar con toda diligencia posible, todo el tiempo perdido¹⁹².

En esa misma tónica se reproducían las recomendaciones expresadas por los integrantes de la Cámara de Comercio de Caracas quienes recogían las inquietudes de sus pares del resto del país:

¹⁹¹ “La única misión de las Fuerzas Armadas Nacionales” en Diario *El Universal* N° 14286, Caracas 30 de enero de 1949, p. 4.

¹⁹² “La política vial en la nueva administración” en Diario *El Universal* N° 14211, Caracas 5 de enero de 1949, p. 4.

La construcción y conservación de las vías principales de comunicación y el incremento de las zonas agrícolas de regadío situadas en donde la calidad de la tierra y la proximidad de los mercados consumidores aconseje, creemos que deben ser la finalidad principal en la política de obras públicas¹⁹³.

Dados estos pareceres, el gobierno de facto aprovechó el ambiente favorable que lo envolvía para hacer ver su disposición de gobernar eficazmente a través del manido expediente de las obras públicas. De ahí que otra de sus primeras decisiones consistiera en reorganizar la Comisión Nacional de Vialidad, elevando su status administrativo a la condición de Consejo Nacional de Vialidad de carácter permanente, el cual tendría entre sus atribuciones servir de ente asesor del Ministerio de Obras Públicas en lo relativo al cumplimiento del Plan Preliminar de Vialidad e introducir modificaciones puntuales cuando fuese necesario.

El gran artífice de este relanzamiento carretero de mediados de siglo XX fue el entonces ministro de obras públicas, Gerardo Sansón, quien contó a lo largo de su gestión entre 1948 y 1952 con un amplio margen de maniobra, siendo la cabeza visible de los grandes proyectos de vialidad y desarrollo urbanístico de la primera fase del pretorianismo gobernante. Llamado por el entonces presidente de la Junta Militar de Gobierno, Carlos Delgado Chalbaud, quien también ostentaba el grado académico de ingeniero, para ocupar la cartera de obras públicas, ambos concordaron en la idea de proseguir el Plan Preliminar de Vialidad heredado del *Trienio Adecó*.

La oportunidad propicia para poner en marcha esta determinación técnica y política, lo representó la aprobación del nuevo presupuesto nacional para el año fiscal 1949-1950, en donde se asignó la suma total de Bs. 423.890.092 al Ministerio de Obras Públicas, destinándose al ramo de carreteras Bs. 57.655.182. Uno de los propósitos del plan vial anunciado por Sansón, consistió en la construcción de nuevas carreteras troncales que enlazarían el occidente con el oriente del país, para ello se

¹⁹³ “Exposición general sobre la situación económica del país, sometida por la Cámara de Comercio de Caracas a la consideración de la Junta Militar de Gobierno” en *Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas*, N° 422, Caracas enero 1949, p. 11705.

aprovecharían los tramos de algunas de las carreteras existentes, efectuando las rectificaciones técnicas de rigor.

Entre las nuevas carreteras anunciadas en la primera fase del plan estaban las siguientes:

- Coro-Churuguara, y ramales San Luis-Cabure.
- Barquisimeto-Churuguara.
- Mérida-Barinas.
- Valera-Timotes-San Cristóbal-Guasdalito.
- Taborda-Barquisimeto.
- Acarigua-Guanare-Biscucuy.
- El Pao-Upata.
- Charallave-Santa Teresa-Altagracia.
- San José-Tacarigua de Mamporal.
- San Felipe-Aroa.
- El Callao-Tumeremo-El Dorado.
- El Vigía-Santa Bárbara.
- Pariaguan-El Tigre-Soledad.
- Guatire-Caucagua.
- Tapipa-El Clavo.
- Maturín-Barrancas.
- Zaraza-Aragua de Barcelona.

De igual modo, se preveía aplicar pavimento asfáltico a otras carreteras en servicio como las siguientes:

- Valencia-Acarigua.
- La Encrucijada-San Juan de los Morros-El Sombrero.
- El Valle-Ocumare del Tuy.
- Porlamar-La Asunción.
- Mérida-Ejido.

- Carora-Barquisimeto.
- Valle la Pascua-Pariaguán.
- Petare-Guatire.

Paralelamente y en procura de dar estímulo a los productores del campo, se dispuso la erogación de un subsidio anual a varias entidades federales con el fin de contribuir a la reparación de los caminos vecinales o de penetración que a su vez se conectarían con las carreteras principales. Esta medida formaba parte de los planes de desarrollo regional motorizados por la Corporación Venezolana de Fomento, en los que se estimaba establecer proyectos de colonización agrícola, construcción de silos, sistemas de riego, electrificación rural y establecimientos de centrales azucareros.

La edificación de sólidos y variados puentes fue otro de los rasgos característicos del plan de vialidad anunciado. Los progresos en las técnicas de construcción para la época asignaban a los puentes un importante papel dentro de los modernos sistemas de transporte terrestre. En el pasado este tipo de obras era más una excepción que una regla preestablecida, se levantaban para cruzar ríos o barrancos de mediana dificultad, la mayoría eran de escasa longitud y contruidos con madera o piedra. El desarrollo ferrocarrilero de fines del siglo XIX vino aparejado por la introducción de nuevas tecnologías por lo que numerosos puentes metálicos fueron erigidos a lo largo de las líneas.

La intensa actividad económica engendrada por la revolución del transporte automotor produjo un aumento del tráfico por carretera, haciendo necesaria la construcción de puentes mucho más resistentes. En estos se empleaba el hormigón armado y piezas de acero, dando paso a los viaductos de estilo europeo que podían cruzar a gran altura una brecha natural.

Entre 1950 y 1952 más de cuarenta puentes de pequeña o mediana dimensión fueron contruidos en las principales carreteras del país, destacando por su monumentalidad, el puente José Antonio Páez sobre el río Boconó y el puente Coromoto sobre el Río Guanare, así como el puente Morón en la carretera Taborda-

San Felipe y el puente La Victoria en la carretera Caracas-Puerto Cabello. Mención especial tendrán los viaductos de la autopista Caracas-La Guaira y el viaducto sobre el río Chama en el estado Mérida.

Por otra parte y con miras a incorporar aquellas zonas o regiones del país que guardaban en su interior potenciales riquezas mineras y agrícolas, el plan de vialidad no menoscababa la participación de capital extranjero en estos fines. Un ejemplo de esta combinación de intereses lo representó el compromiso asumido por la empresa transnacional Orinoco Mining Co., concesionaria de la explotación de hierro al sur del bajo Orinoco, de mejorar el trayecto carretero entre Ciudad Bolívar-Upata-Cerro Bolívar. Paralelamente, la referida compañía emprendería varios proyectos de apertura de nuevas vías de comunicación, en los que el dragado del río Orinoco para dar paso a embarcaciones de gran calado ocupó un lugar prominente.

Esta iniciativa daría paso a la elaboración de un plan regional de vialidad para el estado Bolívar, destinado a atender la falta de carreteras y caminos de penetración que obstaculizaban la explotación económica de los recursos naturales e impedían la exploración de áreas prácticamente desconocidas. Según el referido plan elaborado por la Gobernación del estado Bolívar en 1951, el sistema vial previsto se concentraría en la parte norte-central de la entidad donde justamente el desarrollo de la actividad minera era notable, cuestión que a su vez había contribuido a un considerable aumento de la población en aquellos parajes. El plan además consideraba erigir nuevas ciudades en lugares hasta ese momento despoblados¹⁹⁴.

Resultaba claro para los propulsores de éste y otros programas de fomento regional, en consonancia con los lineamientos establecidos por el régimen, que debía principiarse por una sistémica construcción de carreteras que facilitasen la localización de nuevas industrias y asentamientos humanos.

En líneas generales este ambicioso programa de vialidad contaría con el poderoso respaldo de un excedente fiscal deparado por la reforma impositiva establecida en 1948, consistente en la repartición de las utilidades del negocio

¹⁹⁴ Gobernación del estado Bolívar, "Plan de vialidad para el estado Bolívar 1951" en AHM, sección inventarios, serie E, caja 59, carpeta 3, documento 2.

petrolero en un 50-50, mejor conocido como el *fifty-fifty*. En virtud de ello, el Estado venezolano obtuvo una recaudación de casi 600 millones de bolívares, de los cuales 100 millones fueron a parar a un Fondo de Reserva, creado por la Junta Militar de Gobierno dentro de las disposiciones presupuestarias¹⁹⁵.

De acuerdo con el mandato legal, el gobierno nacional quedaba facultado para disponer mensualmente de una parte del superávit fiscal que registrasen las cuentas públicas y lo destinaría al llamado *Fondo de reservas especiales para obras públicas*. Si bien en un principio se manejó la idea de un fondo anticíclico, es decir, una cuenta especial que permitiese compensar los efectos de un descenso acentuado en los ingresos fiscales ordinarios, finalmente se impuso la tesis de emplear su disponibilidad para financiar planes extraordinarios de obras de utilidad pública, entre ellos la construcción de carreteras.

Cabe destacar que el Plan Preliminar de Vialidad de 1947 no dejó resuelto el origen de los recursos necesarios para sufragar la millonaria inversión. Según la cuenta presentada por el ministro de obras públicas a la Junta Militar en julio de 1949, el programa completo de construcción y pavimentación de las carreteras alcanzaba la suma de Bs. 129.000.000¹⁹⁶. Planteándose como opciones de financiamiento: suscribir contratos especiales con empresas extranjeras y convertir los compromisos en deuda pública pagadera en veinte a treinta años, así como el establecimiento de un tributo al consumo de gasolina. Finalmente, la decisión recayó en hacer uso exclusivo de los ingresos petroleros.

Para la fecha aún reinaba la creencia del posible agotamiento de las reservas de hidrocarburos, por lo que se consideraba imprescindible aprovechar la producción petrolera e invertir lo antes posible sus utilidades a objeto de cubrir las necesidades de bienes y servicios que el país demandaba. Y no era para menos, puesto que dos tercios de los ingresos del Estado tenían su origen en la actividad petrolera, ya sea a través del pago de regalías e impuesto sobre la renta por parte de las compañías

¹⁹⁵ *Gaceta Oficial de los EEUU de Venezuela, Extraordinario* N° 236, Caracas 30 de junio de 1949.

¹⁹⁶ Ministerio de Obras Públicas, “Programa de construcción de carreteras y construcción autopista Caracas – La Guaira, Caracas 22 de julio de 1949” en AHM, sección inventarios, serie F, caja 8, carpeta 3, documento 3.

productoras, además del cobro de derechos arancelarios originados por las importaciones destinadas a la industria y el comercio.

Así fue como el ministro Sansón pudo anunciar al país el 20 de agosto de 1949 el inicio de un ambicioso plan de vialidad, en el que todas las nuevas carreteras a construirse serían pavimentadas, aspecto este que representaba para la época una novedad extraordinaria. Igualmente, estas tendrían la anchura suficiente para servir en un momento dado como eventuales pistas de aterrizaje a los fines de la defensa nacional.

Cabe destacar que para la fecha la casi totalidad de las carreteras existentes eran de tipo engrazonado, es decir, de suelo natural con rocas trituradas para recubrir la calzada. Los escasos pavimentos utilizados en las proximidades de las ciudades más importantes eran de concreto, macadam y asfalto.

De acuerdo con estudios técnicos levantados para la fecha, el promedio de duración de los automóviles era de 7,2 años, siendo su recorrido un total de 114.000 kilómetros. En tanto, los vehículos de carga pesada tenían un promedio de recorrido de entre 140.000 y 150.000 kilómetros y su tiempo de duración oscilaba de 3 a 6 años. Atendiendo a esto, se planteaba una mejora sustancial en la pavimentación de las carreteras y así prolongar el tiempo de duración de los vehículos automotores, reduciendo en consecuencia los costos en la adquisición de repuestos, lubricantes, cauchos y consumo de combustible¹⁹⁷.

A medida que se perfeccionaban las características de los vehículos salidos de las grandes fábricas automotrices, se hizo apremiante introducir mejoras en las pistas y caminos para adaptarlos a la potencia de estos modernos medios de transporte cuyas velocidades oscilaban entre los 80 y 130 kilómetros por hora, algo impensable años atrás. En adelante, la velocidad se constituyó en referencia fundamental para el trazado y construcción de carreteras que preciaran ser calificadas de modernas.

¹⁹⁷ Isaac Pérez Alfonzo, “El transporte automotor” en *Revista del Colegio de Ingenieros de Venezuela* N° 167, Caracas septiembre-octubre de 1947, pp. 258, 259.

Estos avances tecnológicos redundaron en lo que Eduardo Arcila Farías denominó las ventajas de “la economía del tiempo”¹⁹⁸, es decir, la disminución del número de horas normales que un vehículo podía tomarse para recorrer con mayor prisa las vías de circulación terrestre. En suma, a nuestro modo de ver, la demanda de más y mejores carreteras pavimentadas, estuvo sujeta a la consolidación del vehículo automotor como principal medio de transporte.

Por otro lado, la decisión de pavimentar las carreteras estuvo favorecida por la entrada al negocio de suministro asfáltico de las principales compañías petroleras que operaban en Venezuela, Creole y Shell. Ambas habían iniciado la construcción de modernas y amplias plantas de refinación de petróleo crudo en Amuay y Punta Cardón en la península de Paraguaná, estado Falcón. Pese a la existencia de un importante reservorio asfáltico en las inmediaciones del río Guanoco, estado Sucre, su producción era destinada mayormente al mercado exterior, y desde 1934 la controvertida empresa concesionaria New York and Bermúdez Co., que explotaba comercialmente el lago había cesado sus operaciones.

La edificación de carreteras pavimentadas era una regla aplicada por la industria petrolera y en esa función se convirtió en “una aliada imprescindible” del Ministerio de Obras Públicas para comunicar por vía terrestre buena parte del país¹⁹⁹. En 1946 la Creole Petroleum Co, había construido la carretera El Sombrero-Chaguaramas-Puerto La Cruz y en conjunto con otras compañías petroleras setenta kilómetros de carreteras laterales, todas bajo el moderno sistema de pavimento asfáltico.

El impulso constructor se vio favorecido por la solución definitiva al problema de escasez de maquinaria, las restricciones de importación habían desaparecido por completo e incluso se podían negociar los pedidos directamente con los propios representantes en Caracas de los fabricantes de maquinaria constructora. Los tractores de oruga, mejor conocidos en la época como *bulldózer* que otrora habían sido utilizado

¹⁹⁸ Eduardo Arcila Farías, *Ob. Cit.*, p. 286.

¹⁹⁹ Alfredo Cilento Sarli, “Infraestructura petrolera en Venezuela 1917-1975 (conquista del territorio, poblamiento e innovación tecnológica)” en Juan José Martín Frechilla y Yolanda Texera Arnal, *Ob. Cit.*, p. 132.

para allanar la “ruta de la victoria” en el curso final de la Segunda Guerra Mundial, ahora se convertían en un aliado imprescindible de las modernas construcciones civiles.

Así pues el cúmulo de inversiones en carreteras concentró durante la gestión de la Junta Militar (1948-1950) y la Junta de Gobierno (1950-1952) que para nuestros efectos hemos englobado en una primera fase de construcción de obras de vialidad, un promedio aproximado de 30% del monto total asignado al presupuesto del Ministerio de Obras Públicas, tal como se revela en los siguientes datos:

Ministerio de Obras Públicas. Distribución Interna de Gastos Capítulo 4

Capítulo 4	1948-1949*		1949-1950		1950-1951		1951-1952		1952-1953	
	Bs.	%	Bs.	%	Bs.	%	Bs.	%	Bs.	%
Estudios, construcción, pavimentación y conservación de Carreteras	64.073.370	32	57.655.182	27,4	80.736.560	36,5	38.126.400	11,6	218.424.840	39,2
Construcción y conservación de Puertos y Aeropuertos	44.310.112	22,1	39.184.720	18,6	34.487.000	15,6	11.077.512	3,3	54.953.600	9,8
Edificios e Instalaciones Industriales	70.650.000**	35,3	54.160.472	25,7	52.910.000	23,9	73.127.105	22,3	127.090.400	22,8
Edificaciones Médico-asistenciales			18.850.000	8,9	16.588.000	7,5	15.870.386	4,8	53.780.000	9,6
Obras de Riego	21.000.000	10,4	18.900.000	8,9	16.632.000	7,5	17.161.201	5,2	22.450.000	4
Plan Extraordinario de Obras Públicas							83.253.102***	25,4		
Pagos de contratos de carreteras, puertos y aeropuertos							53.925.697	16,4	30.000.000	5,3
Autopista Caracas-La Guaira									50.000.000	8,9
Gastos variables			21.586.600	10,2	19.316.440	8,7	37.683.440	11,5		
TOTAL	200.033.482		210.336.974		220.670.000		327.225.116		556.698.840	

Fuente: Gaceta Oficial de los EEUU de Venezuela, años 1948, 1949, 1950, 1951 y 1952. Cálculos propios de los porcentajes.

* Para el ejercicio fiscal 1948-1949 la partida de vías de comunicación, puertos y aeropuertos, edificios e instalaciones industriales y obras de riego, correspondían a los capítulos 3,4,5 y 6 respectivamente.

** Incluye obras hospitalarias y sanitarias.

*** Incluye asignación para la construcción de la Autopista Caracas-La Guaira.

Ahora bien como resultado de los efectos internacionales generados por el estallido de la guerra de Corea a mediados de 1950, los precios del petróleo registraron un alza substancial que rebasó los cálculos iniciales del presupuesto previsto para ese año. Esta circunstancia externa redundó en beneficio de la Junta Militar, permitiéndole anunciar la inversión de los excedentes recaudados bajo la figura de un Programa Extraordinario de Vialidad, decretado el 6 de octubre de ese año, el cual correría paralelo al ya que se venía ejecutando desde 1949. (Véase Mapa N° 3)

El nuevo programa incluía nuevos frentes de trabajo en proyectos de carreteras que esperaban el inicio de las obras correspondientes, a saber:

- Cagua-Villa de Cura.
- Baruta-El Hatillo.
- San Cristóbal-Rubio.
- Barquisimeto-Coro.
- Apartaderos-Barinas.
- Guanare-Barinas.
- Calabozo-San Fernando.
- Caripito-Carúpano.
- El Tigre-Soledad.
- Macuto-Naiguatá.
- Los Teques-Guayas.

Igualmente se incorporaron más carreteras al plan de pavimentación asfáltica:

- Morón-Coro-Punto Fijo.
- Valle la Pascua-Pariaguán.
- Barquisimeto-El Tocuyo.
- Caucagua-Higuerote.
- Juan Griego-Porlamar-Pampatar.
- San Cristóbal-San Antonio-Ureña.

- Barquisimeto-Acarigua.
- Valera-La Concepción.
- El Valle-Ocumare.

El acelerado ritmo impreso en la construcción de las carreteras previstas en el Plan Preliminar de Vialidad de 1947, buscaba acortar abismalmente el lapso de concreción de la red vial que el país necesitaba. En aquel entonces se estimaba que en veinte años aproximadamente podía hacerse realidad la totalidad del citado plan. Sin embargo, a los ojos de los gobernantes de facto ese plazo resultaba sumamente dilatado, sobre todo cuando existían cálculos políticos de por medio.

La promesa de unas prontas elecciones generales resonaba en los oídos de los sectores políticos interesados en ver reestablecida la normalidad constitucional. Y en el seno del propio régimen comenzaba a darse un tinglado de fuertes diferencias en torno “a los escenarios previsibles en el futuro inmediato”. Tal como lo señala Ocarina Castillo había una “lucha sorda” que enfrentaba a Delgado Chalbaud, presidente de la Junta Militar, con los otros dos miembros del triunvirato Marcos Pérez Jiménez y Luis F. Llovera Páez:

Pérez y Llovera reclamaban a Delgado una actitud más radical en relación con el mantenimiento del orden y el enfrentamiento a declarados y potenciales enemigos, además de sostener la convicción de prolongar el Gobierno Militar por un tiempo mayor (...) Por su parte, Delgado, a juzgar por sus escritos y acciones, parecía entregado a la “construcción del país” y a la culminación del Estatuto Electoral que permitiera, a la brevedad, la celebración de las elecciones²⁰⁰.

La salida del juego político de Delgado Chalbaud tras el magnicidio cometido en su contra ese mismo año y la reorganización de la Junta mediante la incorporación de un elemento civil favorable a la facción encabezada por Pérez Jiménez, sirvió de catalizador para aliviar las tensiones, permitiendo así mismo, prolongar la situación

²⁰⁰ Ocarina Castillo D’ Imperio, *Carlos Delgado Chalbaud*, Caracas, Biblioteca Biográfica Venezolana, El Nacional-Fundación Bancaribe, Volumen 33, 2006, p. 127.

de facto y usufructuar los dividendos políticos que podían deparar las obras públicas en marcha.

Aún cuando el elevado margen de gasto público contribuía a estimular el desarrollo económico del país, este trajo consigo un fuerte desequilibrio en las cuentas públicas. Fue tal la magnitud del dinero destinado a financiar el plan de vialidad que los ingresos ordinarios resultaron insuficientes por lo que se recurrió en varias ocasiones a los créditos adicionales con cargo al Fondo de Reserva para sufragar los gastos de las obras iniciadas. Esto estimuló los insistentes rumores en torno a la posibilidad de otorgar nuevas concesiones petroleras y recibir ingresos adicionales por ello.

Un informe confidencial que circuló entre los integrantes del gabinete ejecutivo a principios de 1951 alertaba sobre la situación de déficit fiscal que reiteradamente venía arrastrando el tesoro nacional. Se desprende del documento en cuestión que la causa era atribuible a la ejecución simultánea de diferentes y cuantiosas obras públicas, sin establecer un orden lógico de prioridad en las inversiones. Inclusive obras que correspondían a entes intermedios como las municipalidades, las cuales podían propender a generar fondos propios, eran también asumidas por el Estado central. Un ejemplo notable de este fenómeno lo representó la realización del plan de vialidad urbana de la ciudad de Caracas²⁰¹.

De igual modo, el Consejo de Economía Nacional, organismo consultivo integrado por representantes de los principales sectores productivos del país – léase cámaras de comercio, industria y banca – manifestó su preocupación por las repercusiones que pudiesen tener los desequilibrios fiscales, razón por la cual formulaba un llamado con miras a revisar el ambicioso programa de obras públicas para así evitar retrasos en su ejecución y la acumulación de deudas con los contratistas. Asimismo, planteaba la posibilidad de recurrir al crédito externo como fórmula ideal para asegurar el financiamiento de los planes de fomento nacional²⁰².

²⁰¹ “Puntos de meditación sobre aspectos de la situación fiscal del país en 1951” en AHM, sección inventarios, serie C, caja 7, carpeta 16, documento 1.

²⁰² “Informe de las actividades realizadas por el Consejo Nacional de Economía durante el año 1951” en AHM, sección inventarios, serie C, caja 6, carpeta 4, documento 1.

Pese a estas advertencias el gobierno provisorio mantuvo una orientación pragmática desde el punto de vista económico que privilegiaba la expansión de lo que consideraba inversiones reproductivas para el incremento de la riqueza nacional. De ahí que en procura de balancear la situación de déficit, a mediados de ese año llegase a un acuerdo con las compañías petroleras a fin de incrementar el pago por concepto de derecho de explotación de crudo, obteniendo así ingresos adicionales al fisco nacional.

Sobre la base de estas previsiones fiscales, el gobierno pudo aprobar sin mayores tropiezos el presupuesto para el ejercicio fiscal 1951-1952, estimado en Bs. 1.951.000.000, el cual reafirmó la tendencia a expandir las inversiones en bienes de capital fijo, léase vías de comunicación, obras de riego y edificaciones públicas a cuenta de la renta petrolera.

En definitiva, el propósito manifiesto del régimen se acoplaba perfectamente con los intereses de sus aliados nacionales e internacionales que en la práctica significaban tres cosas: a) completar el ciclo del comercio exterior a través del desarrollo de modernas redes de transporte entre los centros de producción y consumo; b) crear el marco de condiciones favorables para el establecimiento de nuevas inversiones extranjeras en varios ramos del sector industrial; y c) propiciar la acumulación de capital en grupos económicos avenidos después del golpe militar de 1948.

Entre las obras de vialidad de mayor envergadura y especial distinción llevadas a cabo durante el lapso 1949 y 1953, estuvieron la construcción de la nueva “supercarretera” o autopista de Caracas a la Guaira, la carretera Panamericana y el sistema de vialidad urbana de Caracas. A continuación se expondrá los aspectos más relevantes de su ejecución.

La autopista Caracas-La Guaira

Con el desarrollo progresivo de la capital de la república y de sus alrededores, aunado al auge del comercio de importación, aumentó considerablemente el tráfico

pesado de camiones, autobuses y automóviles por la vieja carretera que unía Caracas con la Guaira desde el siglo XIX. Como consecuencia de ello, surgió la necesidad de construir una carretera más moderna de circulación rápida, similar a las colosales *autobahnen* edificadas a las afueras de Berlín en Alemania y las ornamentales *parkways* diseñadas para el tráfico urbano en Nueva York, Estados Unidos hacia los años veinte. A tal efecto, el Ministerio de Obras Públicas en 1945 comenzó los estudios preliminares a cargo del ingeniero César González Gómez, para el trazado de la citada vía capaz de soportar un elevado flujo de tránsito.

Entre los aspectos económicos que favorecían la construcción de una nueva vía carretera entre Caracas y La Guaira cruzando una parte de la cordillera de la costa en su tramo central, estaban los siguientes:

- Para 1946, según los registros de tráfico por la vieja carretera, la circulación diaria de vehículos se estimaba entre 1.200 y 1.400, de los cuales la mitad eran vehículos de carga y pasajeros.
- Se preveía un incremento del tránsito debido al aumento de las importaciones con entrada por el puerto de La Guaira.
- El crecimiento de la población de situada en Caracas y en La Guaira, estimulada por el desarrollo de proyectos urbanísticos, incidiría en el aumento del flujo de circulación entre ambas localidades.

Para sufragar la ambiciosa obra se proponían dos posibles mecanismos de financiamiento:

- Contratación de un empréstito con bonos amortizables anualmente en un plazo de veinte años a una tasa de interés de 5%.
- Asumir el Estado la totalidad de los costos de la obra y establecer a partir de su inauguración un impuesto sobre el tránsito de vehículos para reintegrar al tesoro nacional el monto de la inversión²⁰³.

²⁰³ Isaac Pérez Alfonzo, “Carretera Caracas – La Guaira. Consideraciones económicas acerca de la construcción de la nueva vía” en *Revista del Colegio de Ingenieros de Venezuela* N° 161, Caracas septiembre-octubre 1946, p. 151.

Tres años después, en mayo de 1948, el presidente Rómulo Gallegos, recibió una comunicación suscrita por el representante en Venezuela de la American and Foreign Enterprises Inc, Carlos Puncelles, informándole el interés de la compañía en financiar y construir la nueva carretera hacia La Guaira y otras obras de interés nacional. Llama la atención la propuesta de estar dispuestos a recibir como parte de pago, barriles de petróleo crudo procedentes de las regalías percibidas por el Estado venezolano²⁰⁴. Tal iniciativa no llegó a prosperar.

Paralelamente, el conocido constructor y urbanista Luis Roche, promovía la constitución de una compañía anónima de capital privado a objeto de llevar adelante un proyecto de comunicar Caracas con el litoral a través de un gran túnel que partiría desde los lados de la urbanización Altamira. La referida obra era presentada como un complemento de la futura autopista, dejándose esta última fundamentalmente para el tráfico de carga. El objetivo era transformar a Caracas en una suerte de “ciudad-balneario” que permitiese “... a muchos caraqueños amigos del mar, vivir entre los cocalos de la playa y trabajar cómodamente en Caracas”²⁰⁵.

El proyecto en cuestión proponía el otorgamiento por parte del Estado de una concesión por veinticinco años y el cobro de derechos de peaje a los usuarios de la vía. Sin embargo, tras el derrocamiento del gobierno constitucional, la idea quedó en suspenso, hasta 1957 cuando el gobierno militar lo incorporó a sus planes de desarrollo aprobando la licitación de la obra. Pero una vez más la fuerza de los hechos conspiró contra su materialización pues “el 31 de enero de 1958 el nuevo gobierno en la cuenta del Ministro de Obras Públicas al Consejo de Ministros, le asestó la estocada final al proyecto de túnel entre Caracas y el litoral, dictaminando que se procederá a archivar este proyecto”²⁰⁶.

Por su parte, la construcción de la autopista hubo de sortear no menores inconvenientes. Algunas voces criticaban el exacerbado gasto en que se incurriría si

²⁰⁴ “Proposición para la construcción de obras de importancia para el país, mayo 1948” en AHMRE, Dirección General, sección interior 1948, expediente 112.

²⁰⁵ “Conferencia de Luis Roche en la Bolsa de Caracas” citado en Lorenzo González Casas y Orlando Marín, “Caracas al mar: El acceso de Caracas al Litoral y el proyecto de túnel por Altamira (1948-1958)” en Revista *Tiempo y Espacio* N° 51, enero-junio de 2009, p. 23.

²⁰⁶ *Ibidem*, p. 28.

se llevaba adelante un proyecto que sólo beneficiaría a una ínfima proporción del territorio nacional, en desmedro de las necesidades más apremiantes que asolaban amplias franjas del interior del país, más aún si se trataba de invertir en ello el dinero de toda la nación²⁰⁷. Argumentaban además que en lugar de resolver el problema del congestionamiento vehicular en Caracas, contrariamente lo agravaría al masificarse la entrada y salida del transporte de carga. En respuesta los partidarios de la modernización vial en Venezuela señalaban:

El comercio de Caracas sabe muy bien que la autopista, una vez concluida, será la mayor solución para todos los problemas aduaneros, duplicando la capacidad de carga, evacuando con mayor rapidez las zonas portuarias sin problemas de congestionamiento ni excesivo almacenamiento²⁰⁸.

El propio Luis Roche, impulsor del proyecto de túnel arriba mencionado, también terció en las discusiones preliminares proponiendo directamente al ministro de obras públicas, Gerardo Sansón, el establecimiento de un sistema de peaje tal como se estilaba en los Estados Unidos para resarcir los costos de construcción de las grandes obras, con ello “... se crearía un precedente que permitiría financiar muchas obras reproductivas”²⁰⁹.

Por decreto de la Junta Militar de Gobierno del 15 de marzo de 1949 se dispuso la construcción de la autopista Caracas-La Guaira en respuesta a la creciente importancia del puerto de la Guaira y el incremento de las zonas circunvecinas que sobrepasaban la capacidad de la vía carretera existente para entonces. En virtud de la magnitud de la obra hizo una convocatoria pública invitando a participar en la licitación. Entre tanto, el MOP designó una comisión encargada de estudiar la

²⁰⁷ Para 1948 se estimaba que la obra completa representaba una inversión de alrededor de 45 millones de bolívares. Al momento de su inauguración en 1953 alcanzó un costo de 270 millones de bolívares aproximadamente. Vid. Ministerio de Obras Públicas, *Memoria y cuenta 1948*, p. 40 y Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo, *El desarrollo económico de Venezuela*, Caracas, Imprenta Nacional, 1963, p. 310.

²⁰⁸ “Nuestro progreso será más rápido” en Diario *El Universal* N° 14560, Caracas 30 de diciembre de 1949, p. 13.

²⁰⁹ Luis Roche, “Conveniencia de cobrar peaje en la autopista Catia-La Guaira” en AHM, sección inventarios, serie E, caja 58, carpeta 17, documento 21.

capacidad técnica y financiera de las empresas interesadas en ejecutar el ambicioso proyecto, pagadero en cuotas anuales por parte del Estado.

Inicialmente presentaron ofertas ocho empresas extranjeras pero luego de varios meses la licitación fue declarada desierta, dado que las citadas empresas no cumplían con las condiciones exigidas. Pese a este revés, la obra seguía teniendo un fuerte atractivo. Desde Washington el entonces embajador de Venezuela, José Rafael Pocaterra, telegrafaba al Ministerio de Relaciones Exteriores informando que varias empresas norteamericanas mostraban interés por participar en una nueva licitación.

Poco después una empresa constructora de ese país tomó la iniciativa de ofrecer al MOP su intermediación ante el gobierno norteamericano para gestionar un empréstito, mientras esta se encargaba de llevar a cabo la obra por su propia cuenta, aportando capital, mano de obra, materiales y equipos necesarios. En contraprestación la empresa solicitaba del gobierno venezolano, el otorgamiento de facilidades portuarias para establecer en los lugares más próximos a los trabajos de construcción, un muelle privado, galpones de almacenaje y demás instalaciones necesarias a fin de no tener necesidad de utilizar los servicios de desembarco de carga ofrecidos en el puerto de la Guaira. No conforme con ello, solicitaba además autorización para emplear un número significativo de trabajadores extranjeros, así como la exoneración de derechos de importación, requisito este último fundamental para la obtención del empréstito. Dadas las condiciones leoninas de la propuesta, esta fue desestimada por el Ejecutivo Nacional²¹⁰.

Visto el retraso que amenazaba con hacer sucumbir el proyecto de autopista, el MOP decidió en 1950 suscribir contratos parciales con diversas empresas nacionales y extranjeras y así dar inicio a la obra en varios frentes de trabajo. Un importante testimonio recogido por J.J. Martín Frechilla da cuenta del especialísimo interés puesto en la construcción de la autopista:

²¹⁰ “Expediente sobre proyecto de construcción de la autopista Caracas-La Guaira 1949” en AHM, sección inventarios, serie E, caja 66, carpeta 16, documentos varios.

La autopista Caracas-La Guaira se arrancó directamente cuando fracasó el sistema de licitación (...) puse a un ingeniero a hacer el movimiento de tierra (...) y lo puse a depender directamente de mí (...) él me daba cuenta de todo y yo tomaba las decisiones de la autopista directamente (...) empecé así con Steling & Tani las grandes alcantarillas en la autopista y con Casanova con personal nuestro del Departamento de Maquinarias de todo (...) después contraté quien hiciera los viaductos, contraté los túneles, contraté los pavimentos, contraté a diferentes gentes para terminarla²¹¹.

Para la fecha en que daba inicio a los trabajos, una grave crisis internacional amenazaba con restringir severamente las exportaciones de maquinarias e insumos necesarios para la obra. Se trataba del estallido de la guerra en Corea (25 de junio de 1950) que enfrentó indirectamente a las dos grandes potencias surgidas tras el fin de la Segunda Guerra Mundial: los Estados Unidos y la Unión Soviética. Aprovechando que Venezuela estaba posicionada entre los principales importadores de maquinarias en América Latina, el MOP realizó diferentes gestiones en los Estados Unidos que actuaba como principal suplidor para minimizar posibles contratiempos.

Una de estas gestiones se efectuó el 25 de abril de 1951, al extenderse invitación a los señores George Wythe, Claude Courand y Louis Fernández, del Departamento de Comercio de los Estados Unidos, a fin de constatar directamente los avances en el programa de obras emprendidas en Venezuela y sobre todo en procura de asegurar el suministro de equipos y materiales. Estos funcionarios eran los responsables de la División de Repúblicas Americanas de la Oficina de Comercio Internacional de los EEUU, organismo encargado de autorizar las solicitudes de exportación de productos norteamericanos. Durante su estadía en Caracas, el ministro de obras públicas, Gerardo Sansón, insistió en la importancia de obtener los permisos requeridos por la compañía Morrison Knudsen de Venezuela, firma norteamericana encargada de la construcción de los túneles previstos en el proyecto de autopista²¹².

²¹¹ “Diálogo oficial con Gerardo Sansón” en Juan José Martín Frechilla, *Diálogos reconstruidos para...*, pp. 171-172.

²¹² “Invitación que hace el Ministerio de Obras Públicas de Venezuela a los Srs. Wythe, Courand y Fernández del Departamento de Comercio de los EEUU, 1951” en AHMRE, Dirección de Política Económica, sección interior 1951, expediente 220.

Del mismo modo se entablaron negociaciones con países europeos, entre ellos, Francia e Italia para la adquisición de toneladas de cemento y cabillas. No en balde, otra de las compañías extranjeras partícipes en la obra era la Campeon Bernard de París, contratada especialmente para la construcción de los tres viaductos de concreto precomprimido que en su momento fueron calificados como “los más grandes del mundo”, en especial el famoso viaducto N° 1 cuya complejidad hizo venir a Venezuela al inventor de la técnica del concreto precomprimido, Eugene Freyssinet, para idear un método totalmente novedoso que hiciera posible completar el levantamiento del monumental puente.

Por otro lado y como parte de un proyecto de modernización de las comunicaciones con el litoral central, el Puerto de La Guaira y el aeropuerto de Maiquetía también fueron objeto de especial atención.

El funcionamiento del aeropuerto databa desde 1930, en una franja de terreno ubicada en Maiquetía acondicionado para el despegue y aterrizaje de pequeñas aeronaves comerciales. Pero no será sino hasta 1945 cuando se inaugure un moderno terminal de pasajeros. La intensificación de las relaciones comerciales con el exterior vino acompañado de un creciente aumento de la navegación aérea, de allí que se hiciese necesario atender la demanda no sólo de pasajeros sino de aviones de carga que requerían mayores espacios para efectuar sus operaciones. Así pues en 1952 se realizaron importantes inversiones con el fin de ampliar la pista del aeropuerto y dar inicio a operaciones nocturnas.

En cuanto al puerto de La Guaira, desde hacía varios años sus condiciones dejaban mucho que desear, situación que llegó a niveles críticos sobre todo después de finalizada la Segunda Guerra Mundial cuando los grandes pedidos rebasaron la capacidad operativa de la vieja rada. Para solventar aquello, en 1947 había sido suscrito un contrato con la firma norteamericana The Frederick Snare Corporation, empresa especializada en la modernización de instalaciones portuarias.

Las obras recibieron un fuerte impulso entre 1949 y 1951 y consistían en la construcción de nuevos muelles, dragado de la ensenada para permitir el atraque simultáneo de varios navíos, ampliación de los espacios de almacenamiento de carga

y un terminal de pasajeros con fines turísticos. Con estas nuevas obras se esperaba colocar el puerto a tono con las demandas que sobrevendrían luego de la inauguración de la nueva autopista.

En efecto, tal como lo señalan Alfredo Cilento y Martín Frechilla:

Al momento de inaugurar la Autopista en 1953, el aeropuerto de Maiquetía tenía un movimiento diario de alrededor de 200 vuelos nacionales e internacionales; el puerto de la Guaira ya movía 50% de las importaciones del país y por la vieja carretera se estimaba que circulaban unos 6.000 vehículos por día²¹³.

Desde este punto de vista, no hay duda que la autopista formaba parte de un proyecto integral de desarrollo, representando además una gran oportunidad de inversión de capitales extranjeros en Venezuela, al tiempo que se proyectaba al mundo la imagen de un país estable y en franco despegue hacia la modernidad.

Sin embargo, resultaba contradictorio que luego de su fastuosa inauguración el 2 de diciembre de 1953, fecha coincidente con la conmemoración del primer aniversario del arribo al poder del coronel Marcos Pérez Jiménez, el énfasis de la publicidad oficial recayera en hacer ver que gracias a la mano firme de “un tipo original de gobernante” que dirigía “legiones de técnicos y obreros”²¹⁴, aquella obra había sido materializada.

Tal y como lo había sido el ferrocarril en tiempos de Guzmán Blanco, ahora la autopista fue mostrada como un signo inalienable del triunfo de la racionalidad sobre las viejas costumbres y creencias que nos mantenían atados a un estado de atraso político, económico y social. Es lo que en opinión de Fernando Coronil significaba una “visión fetichista del progreso”²¹⁵ el cual a la larga hizo de la autopista el icono por excelencia del régimen.

²¹³ Alfredo Cilento y Juan José Martín Frechilla, “Para razonar un desastre. La comunicación Caracas-La Guaira, la autopista, los viaductos y la ingeniería nacional” en revista *Tecnología y Construcción*, volumen 22, N° 1, Caracas enero 2006.

²¹⁴ R.H., *Editoriales de “El Heraldo”*, pp. 47 y 66.

²¹⁵ Fernando Coronil, *Ob. Cit.*, p. 199.

La carretera Panamericana

Los antecedentes más notorios en torno a la construcción de una carretera continental se remontan a junio de 1924, en ocasión de llevarse a cabo en la ciudad de Washington una reunión de la Comisión Panamericana de Carreteras. En esta se formularon las bases para la convocatoria de un Congreso de Vialidad que debía celebrarse al año siguiente en Buenos Aires, Argentina. Entre los propósitos de ese Iº Congreso, estaría el considerar un programa de construcción de varios caminos nacionales interconectados entre sí, para comunicar las capitales de los países americanos.

La idea fue planteada en el referido Congreso, reunido en septiembre de 1925 que congregó a las delegaciones de varias naciones americanas, Venezuela incluida. Allí se adoptó entre sus resoluciones:

... excitar a los gobiernos de los países latinoamericanos a iniciar la construcción de caminos automotores, los cuales comunicando los Estados vecinos, vinieran a realizar en su conjunto el ideal panamericano de una gran vía internacional, desde los Estados Unidos del Norte hasta los confines de Chile y la Argentina en el extremo meridional del continente americano²¹⁶.

Posteriormente, un estudio económico realizado por el Departamento de Comercio de Estados Unidos en 1934 señalaba que: “aunque estos países y la región del Caribe, han sido mirados como áreas de costosa producción, debe ello atribuirse primeramente a falta de transportes baratos, y no a dificultades inherentes a los recursos y poder del hombre”²¹⁷. Esto motivó al entonces presidente norteamericano, Franklin D. Roosevelt, a señalar en un discurso ante el Congreso de ese país que estaba dispuesto a considerar la posibilidad de costear los gastos de reconocimiento y estudios topográficos para una carretera a lo largo del continente americano, exigiéndosele después a los demás gobiernos, su contribución en el costo del

²¹⁶ *Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas* N° 53, Caracas junio de 1933, p. 18.

²¹⁷ Henry I. Harriman, “Una gran obra al frente” en *Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas* N° 64, Caracas julio de 1935, p. 48.

proyecto²¹⁸. Eran los tiempos de la política del “buen vecino” que permitió a los Estados Unidos asegurar la expansión del comercio y la inversión norteamericana en América Latina. Desde este ángulo, no hay duda que la millonaria inversión en la construcción de una vía terrestre de tal magnitud estaba plenamente justificada.

Tras el final de la Segunda Guerra Mundial el afán del capitalismo internacional por controlar los mercados se hizo más recurrente, por lo que la condición de “coto cerrado” que caracterizaba a la América Latina fue reforzada en esos años.

La dependencia comercial entre los EEUU y América Latina, está ya finalmente establecido. En 1949 los EEUU suplieron el 49% del total de importaciones de la América Latina, y compraron el 40% de todas las exportaciones. En ese mismo año, el 22% del total de exportaciones norteamericanas fue a los países situados al sur del río Grande²¹⁹.

Justamente la construcción de la carretera panamericana iba orientada en esa dirección, pues la necesidad de proteger los intereses norteamericanos en la región, luego de declarada la lucha contra el comunismo en 1947, hizo perentorio el control de las importaciones de materia prima, asegurándose con ello los planes de defensa hemisférica. De modo que la ambiciosa idea de construir esta larga carretera no era un mero ejercicio de “solidaridad e integración entre los pueblos” sino un proyecto político-económico de más vasto alcance.

Con esta obra se pretendía desarrollar la explotación de los recursos potenciales en cada uno de los países que integrarían el circuito panamericano, siguiendo las rutas obligadas por las características del paisaje topográfico. Esto permitiría enlazar estratégicamente las principales ciudades del continente y las zonas de producción más feraces, facilitando la circulación vehicular a escala nacional e internacional.

El proyecto inicialmente tenía una longitud de 11.425 kilómetros que abarcaría desde la costa sureste de los Estados Unidos, pasando por el litoral del golfo de México, Centroamérica, Panamá, Colombia, Ecuador y Venezuela.

²¹⁸ *Ibidem*, p. 47.

²¹⁹ “La Carretera Panamericana. Información de Globe Press Association” en *Revista Construcción* N° 36, Caracas abril de 1952, s/p.

Correspondiéndole a nuestro país una longitud aproximada de 911 kilómetros, equivalentes al 7,9 % del total de la monumental vía.

El conjunto del circuito estaría formado por diferentes carreteras, muchas de ellas en uso y otras por construirse. En el caso específico de Venezuela, esta carretera significaba el entronque de sus principales vías hacia el occidente. Justamente, en esta área se estaba realizando el proyecto de “supercarreteras” más importante del país, el cual giraba en torno a las zonas de influencia de los puertos de Maracaibo, Puerto Cabello y La Guaira.

De acuerdo con las especificaciones técnicas del Plan Preliminar de Vialidad, la carretera panamericana constituía la troncal N° 1, la más importante y extensa de su tipo. Se extendía desde Caracas hasta San Antonio del Táchira y estaba diseñada especialmente para soportar un promedio de tráfico diario de aproximadamente 3000 vehículos, entre camiones, autobuses y autos particulares.

Con esta moderna vía de comunicación terrestre se pretendía reemplazar como troncal principal a la vieja “carretera trasandina” inaugurada en 1925, caracterizada por su tortuoso trazado plagado de curvas extremadamente pronunciadas. Si bien en su momento representó una obra maestra de la ingeniería y de la voluntad política del gobernante de turno, la misma había sido superada en cuanto a su capacidad de movilización. Por el contrario la nueva carretera tenía previsto reducir significativamente el tiempo de recorrido en un trayecto más expedito.

La “panamericana” franqueaba buena parte de la cuenca sur del Lago de Maracaibo, espacio geográfico que hasta mediados del siglo XX se había mantenido marginado de la vida económica del país, cumpliendo apenas la función de “paisaje de recorrido” hacia los más importantes centros productores agrícolas y ganaderos.²²⁰

Dada la importancia económica del proyecto, las obras fueron divididas en seis frentes de trabajo para favorecer a varias empresas contratistas. Las primeras secciones que comprendían los tramos Colón-La Fría; La Fría-El Vigía; y Agua Viva-Buenaventura-El Vigía, se iniciaron a finales de 1949. Al año siguiente comenzaron

²²⁰ Claudio Alberto Briceño Monzón, “La carretera panamericana y el desarrollo poblacional de los estados Mérida y Zulia en la región sur del Lago de Maracaibo (1949-2007)” en Claudio A. Briceño Monzón y José Alberto Olivares (compiladores), *Ob. Cit.*, p. 110.

los trabajos de rectificación de la llamada carretera de la costa que partía desde el sector conocido como Taborda – cercano a Puerto Cabello – y terminaba en Barquisimeto. Entre 1951 y 1952 fueron contratados los tramos de mayor envergadura, Barquisimeto-Puente Torres y Agua Viva Puente Torres. Este último incluyó la edificación del puente metálico sobre el río Chama, de una longitud nunca antes lograda de 635 mts.

Tras la inauguración en diciembre de 1956 del tramo Coche-Tejerías, la carretera panamericana en su sector occidental quedó definitivamente concluida. Aún así, se tenía previsto que algunos de los tramos ya en servicio fuesen luego remplazados por nuevos proyectos de vialidad que abarcaban las carreteras San Antonio-Ureña-La Fría y la carretera Chivacoa-Bejuma-Tocuyito-Valencia, así como la futura autopista regional del centro, cuyo primer tramo Los Guayos-Tejerías-Valencia estaba en construcción.

El otro gran sector en que fue dividida la carretera panamericana, fue el llamado en ese entonces sector oriental que se extendía desde Caracas-Santa Teresa-Altagracia del Orituco-El Tigre-Ciudad Bolívar-Tumeremo-El Dorado, previniéndose en un futuro llegar hasta la frontera con Brasil. Esta ruta sustituía en algunos tramos la “gran carretera oriental” que partía originalmente desde la Encrucijada de Cagua hasta Soledad.

Así pues la carretera panamericana resultaba equivalente en cuanto a su trascendencia a la autopista Caracas-La Guaira, ambas se complementaban mutuamente y ratificaban a la capital de la república como el nudo central de las comunicaciones. Sin embargo, es posible establecer una diferencia en la funcionabilidad económica de ambas vías. Mientras la autopista servía a los fines de una *economía de exacción*, es decir, la transferencia de valores económicos hacia el exterior por medio de la adquisición de un amplio margen de mercancía y bienes importados; antes bien, la carretera panamericana estimulaba la *economía interna*, contribuyendo a impulsar el aparato productivo de las regiones, dándole mayor amplitud al mercado interno.

Fue tal la magnitud del espacio geográfico atendido por la vía que su apertura implicó la movilización del 97% de la producción cafetalera, 62% de los tubérculos, 50% de los cereales, 47% de las leguminosas, 20% de la cría de ganado y 12% de la producción petrolera²²¹. Sin contar los provechos deparados en cuanto a la extensión de las áreas agrícolas, la valoración de las tierras ya cultivadas y la disminución en los costos del transporte. En el caso específico del contexto andino-lacustre del occidente del país hubo beneficios adicionales, tal como se destaca a continuación:

... favoreció un mayor dinamismo en la economía local al propiciar la roturación de nuevos terrenos antes inaccesibles, lo que significaba mejores posibilidades de adquirir tierras (...) Propició nuevas relaciones que no sólo fueron económicas, sino también sociales, pues de la mano de las funciones de comunicación y circulación de la carretera, surgieron nuevas fundaciones poblacionales, a partir de las cuales se prestaron y resolvieron servicios propios de las necesidades del transporte y el comercio terrestre. Un rosario de caseríos, estaciones de servicio y localidades que más tarde se convertirían en ciudades formales, florecieron a lo largo de esta nueva vía, creciendo con las migraciones e inmigraciones procedentes de los Andes y Colombia, motivados por la búsqueda de tierras para dedicarse a la cría y a la labranza²²².

De igual forma, a lo largo de la Panamericana fue concentrándose buena parte del movimiento fabril del país, no en balde varios de los proyectos de desarrollo agroindustrial formulados por organismos públicos como la Corporación Venezolana de Fomento y el Ministerio de Agricultura y Cría, encontraron asiento en las regiones por donde atravesaba la carretera. Destacando por ejemplo la construcción de los centrales azucareros de El Tocuyo, Motatán y Cumanacoa en 1954, Ureña (1955) y Río Turbio (1956). Asimismo, el establecimiento de importantes industrias manufactureras en los ramos textiles, metalmecánica, procesamiento de grasas y alimentos, entre otros.

No menos relevante fue el inicio de las obras del sistema de riego de los ríos Boconó-Masparro en 1956, el desarrollo de la colonia agrícola de Turén y el plan de

²²¹ *Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas* N° 8, Caracas febrero-julio de 1957, pp. 31-33.

²²² Ileana Parra, Rogelio Altez y Arlene Urdaneta Quintero, "Senderos, caminos reales y carreteras: el sentido histórico de la comunicación andino-lacustre (Venezuela)" en *Revista Geográfica Venezolana* Vol. 49, N° 2, Mérida diciembre 2008, p. 17.

suministro de energía eléctrica por medio de plantas e instalaciones ubicadas en aquellas localidades carentes del servicio. Incluso la construcción de la nueva ruta de acceso a Caracas desde Los Teques, coincidió con el establecimiento de las instalaciones del Instituto Venezolano de Investigaciones Cerebrales, en el sitio denominado *cerro de pipe*, lugar donde se tenía previsto iniciar un proyecto de generación de energía atómica.

Estas iniciativas oficiales confirman la importancia económica que tenía la carretera Panamericana, puesto que garantizaba la satisfacción de la creciente demanda de alimentos y mercancías en un mercado plenamente consolidado que iba desde el Táchira hasta los confines del Orinoco.

El sistema de vialidad urbana de Caracas

El crecimiento demográfico de la ciudad de Caracas desde mediados de la segunda década del siglo XX, trajo aparejados dos inmediatas consecuencias que aún hoy siguen conservando plena vigencia: por un lado, la grave escasez de vivienda para la clase obrera, y por el otro, el problema del congestionamiento de tráfico vehicular. Este último hizo sentir sus primeros estragos a medida que vehículos de diferente tamaño, sobre todo autobuses de pasajeros y camiones de carga comenzaron a transitar regularmente por las angostas calles que dividían la vetusta cuadrícula caraqueña.

El paisaje cotidiano de la ciudad dejaba traslucir la extraña mixtura, entre vestigios arquitectónicos de un pasado colonial todavía en firme y el refinado estilo urbanístico parisino impuesto por voluntad de un gobernante prendado por las maravillas de la modernidad europea. Varios fueron los intentos por reglamentar la novísima circulación de *carros* en la capital, el surgimiento de la figura del fiscal de tránsito hacia 1933 ponía de manifiesto un fenómeno que tendía al agravamiento. La Caracas de la época lucía como un “pueblo grande”, abarrotado de transeúntes y

vehículos que la hacían ver a los ojos de visitantes extranjeros como una ciudad “ruidosa, ajetreada y sucia”²²³.

El incremento en la posesión de vehículos, las desordenadas operaciones de carga y descarga en zonas comerciales y la imprudencia de los conductores, hacían temer la posibilidad de convertir las *callejuelas* capitalinas en verdaderos estacionamientos públicos sin modo de solución aparente. De ahí que la transformación del casco central de la ciudad se convirtiese en una prioridad impostergable para las autoridades nacionales y municipales.

Producto de aquella convicción, resultó ser la propuesta del Plan de Urbanismo de Caracas en 1939, elaborado por técnicos venezolanos y franceses, cuyo principal proyecto en materia de vialidad consistió en la construcción de una avenida central que atravesara las principales manzanas de la ciudad, desde la colina del Calvario por el oeste hasta el parque de los Caobos al este.

Después de varios contratiempos materiales y financieros el proyecto original sufrió modificaciones con respecto a la reurbanización de El Silencio, hasta que en agosto de 1946 la Gobernación del Distrito Federal decretó la constitución de la C.A. Obras Avenida Bolívar, empresa mixta de capital público y privado que llevó adelante los trabajos, no sin menores tropiezos hasta su inauguración a finales de 1949. Esta fue la primera gran obra de renovación vial que comenzó hacer de Caracas una metrópolis moderna.

Otras similares que formaban parte del Plan Director de Calles y Avenidas aprobado por la municipalidad de Caracas en 1940, serían puestas en servicio como la primera parte de la Avenida Sucre, la Avenida Andrés Bello, la Avenida Nueva Granada, la Avenida México, la Avenida España, la Avenida Roosevelt, la Avenida Las Acacias y la Avenida Victoria. No obstante, la mayoría de estas soluciones viales tenían la debilidad de que “... no estaban debidamente entrelazadas y para llegar o

²²³ Vid. Arturo Almandoz, *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)*, Caracas, Fundación para la Cultura Urbana-Editorial Equinoccio, Universidad Simón Bolívar, N° 53, 2006, pp. 255-284.

salir de ellas hay que pasar por calles estrechas con la consecuente complicación del problema”²²⁴ de tráfico.

De hecho, la larga espera que significó la concreción de estos proyectos rebasaron el cúmulo de expectativas creadas y lejos de resolverse, el problema del congestionamiento se tornó aún mayor. Un diario de la época describía el caos reinante:

La Municipalidad atraída por los pequeños provechos rentísticos que extrae de los vendedores ambulantes, permite que las aceras más céntricas se vean congestionadas por centenares de buhoneros, entorpeciendo la circulación de peatones, obligándole a desbordarse hacia la calzada con los consiguientes trastornos del tráfico (...) En plena Avenida Bolívar los conductores se cruzan violentamente de una línea a otra (...) Los autobuses se lanzan en las calles a toda máquina, los ciclistas y vendedores ambulantes repletan las avenidas principales. Y los autos de alquiler toman y dejan pasajeros del lado izquierdo con calma exasperante, deteniendo la circulación. El permanente tráfico de camiones para lograr situarse a las puertas de los almacenes es una de las causas del embotellamiento²²⁵.

Desde antes de la inauguración de la avenida Bolívar, numerosas voces hacían llamados a los organismos públicos a fin de estudiar soluciones adicionales al tráfico vehicular. Incluso la construcción de la avenida Bolívar recrudeció la problemática debido al constante movimiento de tierra, entrada y salida de maquinaria pesada y escombros acumulados. Con la llegada de la temporada de lluvias y ante la insuficiencia de drenajes, las calles se convertían literalmente en caudalosos ríos que arrastraban todo a su paso.

Para dar respuesta a estos pedimentos, en abril de 1948 llegaron a Caracas, invitados por el gobierno venezolano, un grupo de consultores norteamericanos encabezados por Robert Moses – proyectista de las denominadas *Parkways* y las *Highways* levantadas en las ciudades de Los Ángeles y New York – a los fines de formular recomendaciones en torno al transporte público y el tráfico urbano.

²²⁴ “Diálogo con Pedro Pablo Azpúrua” en Juan José Martín Frechilla, *Diálogos reconstruidos para...*, pp. 241,242.

²²⁵ “El problema del transito” en Diario *La Esfera* N° 8516, Caracas 23 de diciembre de 1950, p. 1.

El informe presentado por Moses – conocido con el nombre de Plan Arterial – hacía hincapié en la creación de un sistema de autopistas y avenidas principales desde el centro de la ciudad hacia la periferia, sin cruces de semáforos, con dos o tres carriles en cada sentido y separados por una franja de jardinería o separador de concreto. Tales vías contarían de distribuidores de tráfico para aliviar la congestión vehicular. El plan de Moses, era similar al aplicado en New York y guardaba estrecha relación con el objetivo de promover un modelo de desarrollo urbano centrado en el automóvil²²⁶.

Por su parte, Luis Roche, planteó en 1949 extender la jurisdicción del Distrito Federal a todo el valle de Caracas, desde Catia hasta Petare. La citada medida permitiría entre otros beneficios proyectar una autopista a lo largo del valle capitalino, siguiendo el curso del río Guaire, el cual sería canalizado para evitar los perjuicios de sus crecientes a las urbanizaciones construidas en las márgenes. Otra interesante idea recomendaba la construcción de una *Avenida al pie del Avila* [futura avenida cota mil] que permitiese cruzar la ciudad de oeste a este y viceversa, sin necesidad de cruzar el congestionado casco central²²⁷.

Tales planteamientos ponían de relieve la influencia de patrones norteamericanos y europeos que marcaban el modo de concebir una ciudad moderna, divorciada de la trama fundacional y orientada a privilegiar la rapidez de los medios de circulación. Así quedaría refrendado con la presentación en junio de 1952 del Plano Regulador de Caracas por parte del MOP, el cual tenía como propósito establecer la unidad funcional de la metrópolis caraqueña, a partir de la integración de los municipios y parroquias foráneas sobre los cuales se extendía el perímetro urbano de la capital. Para entonces ya la Junta Militar había decretado en 1950 la creación del Area Metropolitana de Caracas como entidad jurídico-administrativa de la capital de la república.

²²⁶ Lorenzo González, “Modernity for Import and Export: The United States’ Influence on the Architecture and Urbanism of Caracas” en *Colloqui*, Cornell Journal of Planning and Urban Issues, 11th edition, spring 1996, Vol. XI, pp. 70,71.

²²⁷ En la entrevista realizada a Pedro Pablo Azpúrua, este identifica al ingeniero José Bernardo Pérez Guerra como autor de la propuesta. Vid. Juan José Martín Frechilla, *Diálogos reconstruidos para...*, p. 235.

De acuerdo con las especificaciones del Plano Regulador, el sistema de transporte y las vías de comunicación más apropiadas dependían de la ubicación de los centros de trabajo y las zonas de residencia de los habitantes de la ciudad. De ahí que la idea de controlar y dirigir racionalmente el crecimiento urbano de Caracas estaba en función de imponer un límite a las construcciones en lugares atiborrados que traían como consecuencia la falta de espacio para la circulación vial, la insuficiente dotación de servicios públicos y el deterioro de la calidad de vida.

La propuesta de crecimiento extendido contenido en el Plano Regulador, buscaba distribuir equitativamente el conjunto espacial, organizando el uso del suelo en función de las diferentes actividades de tipo residencial, laboral, circular y recreacional²²⁸. En el caso específico de las vías de circulación, es notable la influencia de los principios *Lecorbuserianos* en cuanto a su clasificación de acuerdo con las características de los vehículos y las velocidades que podían desarrollar. De esta manera las avenidas y las autopistas se convirtieron en los prototipos por excelencia de la planificación y construcción del futuro.

El Plano Regulador vino acompañado de un Plan Municipal de Vialidad elaborado por la Gobernación del Distrito Federal a finales de ese mismo año, donde se estableció como prioridades la construcción de las siguientes avenidas:

- Avenida Este-Oeste 1, conocida después como avenida Urdaneta.
- Finalización de la Avenida Sucre con viaducto de conexión a la avenida Bolívar.
- Avenida Norte-Sur 7, denominada avenida Fuerzas Armadas.
- Avenida Norte-Sur 6, denominada avenida Baralt.
- Avenida Paseo Los Próceres con puente de unión con la avenida Nueva Granada.
- Avenida San Martín.
- Avenida Morán.
- Avenida Cota 905.

²²⁸ Estos cuatro principios constituyen las claves del planeamiento urbanístico esbozado por el arquitecto francés Le Corbusier en el IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna celebrado en Atenas 1933, cuya influencia se hizo sentir en las mentes de varios ingenieros y arquitectos venezolanos que cumplieron importantes responsabilidades en materia planificación y urbanismo durante los años '30, '40 y '50 del siglo XX.

La fijación de estas prioridades estuvo imbuida por la selección de Caracas como sede de la X Conferencia Panamericana a celebrarse en 1954, momento propicio para el régimen en su interés de regodearse ante el “mundo libre” de los progresos materiales que se venían ejecutando en Venezuela. En esa misma dirección estuvo inscrita la construcción de la autopista del este (1950-1957) y de la avenida Miranda (1952-1956), aún cuando cabe destacar la intervención de otros factores determinantes.

Partiendo de las recomendaciones formuladas por Roche y las propuestas de Moses, se proyectó una gran arteria vial que atravesase el valle de Caracas bordeando el río Guaire hacia el este. Esta vía cumpliría dos funciones principales: por una parte, facilitar la conexión futura con la autopista Caracas-La Guaira sirviendo de extensión a la misma, y por la otra, consolidar el tejido urbano que se había venido formando hacia el este de la ciudad por iniciativa de constructores privados.

A medida que los propietarios de antiguas haciendas y fundos agrícolas iban dejando de lado sus primigenias actividades para entrar en el negocio de la especulación de tierras, los suburbios capitalinos comenzaron a cambiar su fisonomía para convertirse en asiento de viviendas destinadas a la clase media, instalaciones industriales y centros de comercio.

En el caso del este de Caracas, pueblos como Chacao, Baruta y Petare, vieron desbordados sus exigüos límites para convertirse en órbitas económico-sociales de una gran ciudad en plena expansión. No fue casual que la ampliación de la vieja carretera del este para convertirla en avenida Francisco de Miranda y la construcción de la autopista del este, coincidiera por ejemplo, con la creación de una urbanización industrial en la antigua hacienda Los Ruices. Ya en 1953, funcionaban en la zona varias industrias procesadoras de alimentos, almacenes generales y una ensambladora de automóviles. Las nuevas construcciones estaban orientadas a la creación de un complejo de oficinas, comercios y servicios cuyos principales beneficiarios serían las compañías petroleras y sus relacionados²²⁹.

²²⁹ Alfonso J. Arellano Cárdenas, *Arquitectura y urbanismo moderno en Venezuela y en el Táchira 1930-2000*, San Cristóbal, Universidad Nacional Experimental del Táchira, FEDUNET, 2000, p. 212.

La avenida Miranda tomaba en cuenta el auge comercial e industrial que se proyectaba desde Chacaito hasta Petare, contribuyendo a la valorización de las tierras e inmuebles y al aumento de los tributos municipales. En tanto, la Autopista del este actuaría como vía expresa para soportar la gran movilización de vehículos livianos y de carga. Esta autopista sería luego complementada con la construcción del tramo suroeste hacia el Valle y el enlace Catia-San Martín. Con estas obras, Caracas quedó convertida en una ciudad al servicio de la modernización motorizada, en donde el espacio público dedicado a la circulación fue diseñado en exclusiva a garantizar la plena movilidad del automóvil.

CAPÍTULO VII

PAVIMENTO Y CONCRETO ARMADO: SEGUNDA FASE

Expansión de la red vial entre 1953 y 1957

Tras la consumación del fraude para la elección de los integrantes de la Asamblea Nacional Constituyente, la dictadura militar se patentiza abiertamente en la figura del coronel Marcos Pérez Jiménez al quedar disuelta la Junta de Gobierno y asumir este la Presidencia Provisional de la República el 2 de diciembre de 1952. Entre los anuncios formulados por el nuevo Presidente, estaba la promesa de continuar en firme la construcción de la red de carreteras nacionales, además de nuevas obras públicas que en definitiva redundarían en “la transformación racional del medio físico...”

La oportunidad propicia para dar a conocer con mayor precisión los lineamientos de rigor en torno a los planes que se proponía poner en marcha, la ofreció la celebración en Caracas de la V Convención de Gobernadores de estado. En esta instancia de planificación y coordinación de políticas públicas, el presidente Pérez Jiménez subrayó los criterios técnicos que en adelante regirían el plan de vialidad:

Hay generalmente la tendencia a exigir sistemáticamente la ejecución de vías que pueden considerarse de segunda importancia, sin tener en cuenta una cosa que manifesté en la exposición de ayer, que es que el Estado no tiene recursos ilimitados; y en consecuencia no puede atender a todo, y entonces no podría (...) sacrificar una troncal por una vía de segunda importancia, por el sencillo hecho de que lo pide determinado sector de la población (...) hasta tanto no se hayan concluido las troncales, hasta tanto no se les haya puesto en condiciones de rendir al maximun, mediante la pavimentación, previamente no podrá emprenderse la ejecución de otras vías de segundo o tercer orden.²³⁰

Igualmente agregó lo siguiente en cuanto a la confección de las rutas troncales:

²³⁰ “Intervención del Presidente de la República, coronel Marcos Pérez Jiménez en la segunda sesión ordinaria de la V Convención de Gobernadores de estado y territorios federales, Caracas 10 de junio de 1953” en AHM, sección inventarios, serie B, caja 42, carpeta 2.

Otro punto al que quiero referirme es al paso tangencial de las troncales a los centros urbanos (...) a cada rato se solicita que la carretera tal sea desviada de su trazado racional con el propósito de que pase por determinado pueblo (...) Las troncales buscan generalmente acortar las distancias y no puede seguirse el criterio antiguo de desviarse sistemáticamente para ensartar pueblos (...) sino que tienen que seguir su trazado en fuerza del acortamiento de las distancias y que los centros serán enlazados por vías de penetración.²³¹

En efecto, el régimen sentó su determinación de extender el margen de aplicación del plan vial, fomentando la construcción de vías carreteras llamadas rutas troncales que en lugar de empalmar un sin fin de ciudades y pueblos dispersos geográficamente, vincularían en un solo patrón de comunicación terrestre todos los conjuntos regionales en que se dividía el país. Eso no significaba en lo absoluto que las carreteras realizadas en la primera fase no obedecían a ese requerimiento. Por el contrario, constituían la base de la moderna interconexión vial que se estaba edificando, cumpliendo funciones de rutas alimentadoras de las grandes vías de comunicación.

Ejemplo de ello lo representaba los modernos sistemas de vialidad urbana edificados en las ciudades de Caracas, Barquisimeto y Valencia – estas dos últimas favorecidas por la conmemoración de sus respectivos cuatricentenarios en 1952 y 1955 respectivamente – que comprendían amplias avenidas y monumentales distribuidores de tránsito terrestre. Obras de este tipo también fueron realizadas en otras importantes ciudades como Barcelona, Barinas, Ciudad Bolívar, Cumaná, El Tocuyo, Maracaibo, Maracay, Mérida, Puerto Cabello, Puerto Ayacucho, San Cristóbal, San Felipe, San Juan de los Morros y El Tigre.

En lo que corresponde a las carreteras troncales, estas de acuerdo con su extensión kilométrica y el potencial de intercambio de personas y mercancías que podía movilizarse por sus carriles, se dividían en dos tipos: autopistas y carreteras de enlace. La diferencia entre las dos, estriba en que las autopistas se proyectan por

²³¹ Idem.

zonas urbanas de elevada densidad demográfica y poseen una superficie de rodamiento más amplia que las carreteras convencionales.

Conforme iba afianzándose la construcción de nuevas carreteras, el movimiento de las importaciones había acusado un repunte vertiginoso, siendo el rubro automovilístico uno de los más elevados. Las cifras indicaban que desde 1948 el monto invertido en la importación de bienes de transporte pasó de 214 millones de bolívares a 707 millones de bolívares en 1957, es decir, un crecimiento promedio interanual del 25,5% datos que se veían reflejados en el tráfico cada vez más intenso de vehículos livianos y de carga²³².

En previsión de un aumento mucho mayor en la circulación por carretera en los siguientes años, dado el inicio de la fabricación de automóviles en Venezuela, el gobierno consideró más que justificada la erogación de mayores recursos en la construcción de vías de alta densidad vehicular. Varios años después, ya desaparecida la dictadura militar, frecuentes fueron las críticas que calificaban de “suntuosas” las obras de vialidad emprendidas. Al respecto precisaban lo siguiente:

La falta de criterios técnicos y económicos originó que muchas de las carreteras construidas en ese período, estuviesen exageradamente sobredimensionadas en cuanto a su capacidad, y por el contrario, se acometieron muchas pavimentaciones sin un diseño adecuado, trayendo como consecuencia su destrucción pocos años más tarde (...) Este sobre diseño que representa cuantiosas inversiones que estarán completamente ociosas por muchos años más, contradice el criterio que debe privar en la planificación de la vialidad de países que carecen de recursos para alcanzar los múltiples objetos previstos²³³.

En todo caso vale acotar que gran parte de aquellas obras aun permanecen en servicio y a medida que el congestionamiento vehicular fue causando estragos en la movilidad urbana, los gobiernos posteriores se vieron obligados a efectuar ampliaciones sobre los otrora signos de “suntuosidad ornamental”.

Ahora bien, no hay duda que la inauguración de la autopista Caracas-La Guaira marcó el inicio de la hoja de ruta de un gobierno ciertamente proclive a mostrar ante

²³² Asdrúbal Baptista, *Bases cuantitativas de la...*, pp. 623-625.

²³³ Arturo del Pino, “Contribución de la infraestructura vial al desarrollo económico de Venezuela” en *Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas* N° 1, (cuarta época), Caracas marzo de 1967, p. 8.

propios y extraños los resultados pragmáticos de una gestión que se medía por el tonelaje de cemento vaciado y el esplendor de la arquitectura futurista.

Dos citas internacionales que tenían a Venezuela como recinto anfitrión en 1954, acentuaron el ritmo febril de la construcción pública. La X Conferencia Interamericana y el VI Congreso Panamericano de Carreteras.

El primer evento congregó a los cancilleres de todo el continente y sus deliberaciones se efectuaron en la recién inaugurada Aula Magna de la Universidad Central de Venezuela en Caracas. La cuidada organización de los detalles y los resultados políticos de la reunión, causaron grata impresión en los asistentes, en especial a la misión norteamericana encabezada por el secretario de Estado, John Foster Dulles.

En reconocimiento al proactivo liderazgo de Venezuela, el presidente de los Estados Unidos, Dwight D. Eisenhower, distinguió al coronel Pérez Jiménez con la medalla Legión al Mérito, máxima condecoración otorgada a un dignatario extranjero. Destaca entre los considerandos esgrimidos para la concesión de la presilla el haber "... facilitado la expansión de las inversiones extranjeras" en Venezuela y el "programa de obras públicas de vasto alcance" llevado a cabo por su gobierno.

Poco después el coronel-presidente recibió otra "premiación" por su desempeño. La American Road Builders' Association había decidido otorgar el Premio Panamericano de Carreteras en su edición correspondiente a 1953. El marco propicio para la entrega oficial del galardón fue el VI Congreso Panamericano de Carreteras, efectuado en Caracas en julio de 1954. Era la primera vez que aquella distinción creada en 1927 era conferida a un Jefe de Estado. La razón era simple, tratábase de un "tributo a una grandiosa obra vial realizada en Venezuela gracias a su personal devoción y entusiasmo"²³⁴. Estos reconocimientos internacionales,

²³⁴ "Palabras del Teniente General Eugene Reybold, vicepresidente ejecutivo de la American Road Builder's Association, con ocasión de presentar al Excelentísimo Señor Presidente de Venezuela Coronel Marcos Pérez Jiménez el Premio Panamericano de Carreteras 1953" en *VI Congreso Panamericano de Carreteras Caracas Julio de 1954. Memorias, temario, reglamentos y programas*, Caracas, Ministerio de Obras Públicas, Tomo VI, documento 288, 1954, s/p.

probablemente negociados, cayeron como anillo al dedo no sólo al ego del dictador sino al afán de legitimación perseguido por el régimen.

Para entonces ya comenzaba a perfilarse un marcado sesgo personalista que desestimaba cualquier posibilidad de sucesión dentro del pretorianismo gobernante. De allí la decisión de imponer a los contratistas de obras públicas en general, un plazo de 24 meses a lo sumo para concluir los trabajos a fin de hacer coincidir los actos de inauguración con la fecha aniversaria de asunción del dictador. Es así como cada 2 de diciembre el empeño propagandístico del gobierno alcanzaba su máxima expresión.

El despacho que más aportaba en gastos de publicidad era el Ministerio de Relaciones Interiores con más de 170 millones de bolívares, seguido del Ministerio de Obras Públicas con 150 millones de bolívares. La publicidad se desplegaba en los principales diarios de circulación nacional y regional, incluso se recurría a filmaciones cinematográficas en forma de noticieros que eran exhibidos en las salas de cine y en las estaciones de televisión existentes para la época, donde se resaltaba la presencia de Pérez Jiménez en los ceremoniales de puesta en servicio de las obras públicas²³⁵.

Hasta entonces el gobierno se limitó en gran parte a concluir aceleradamente las obras heredadas de las Juntas Provisorias. Aún cuando desde 1953 se había dado inicio a otras obras de infraestructura en materia de vivienda urbana, edificaciones públicas, unidades médico-asistenciales, instituciones educativas, aeródromos y otros. Sin embargo, es en 1955 cuando se anuncia al país un conjunto de planes extraordinarios previstos a realizarse en lo que restaba del período constitucional. Ese año el presupuesto general de gastos de la Nación montó la extraordinaria suma de Bs. 3.052.000.000 de los cuales el Ministerio de Obras Públicas recibió Bs. 988.000.000, representando 32,4%, seguido del Ministerio de Relaciones Interiores (13,1%) y Hacienda (10,4%) del total de gastos del gobierno central²³⁶.

²³⁵ Raúl Soules Baldó, Secretario de la Presidencia de la República, "Circular dirigida a los Ministros y demás Presidentes de Institutos Autónomos, Caracas 5 de noviembre de 1956" en AHM, sección inventarios, serie B, caja 52, carpeta 23, documento 6.

²³⁶ Miriam Kornblith y Thais Maingon, *Estado y gasto público en Venezuela 1936-1980*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, ediciones de la biblioteca, 1985, p. 59.

En lo que respecta al desarrollo vial, los referidos planes abarcaban las siguientes obras:

- Construcción de la autopista Tejerías-Valencia.
- Estudios para la construcción del puente sobre el Lago de Maracaibo.
- Continuación del sistema urbano de Caracas (autopista del Este, autopista del Valle, avenida Francisco de Miranda, avenida norte-sur).
- Carretera Troncal El Dorado-Santa Elena.
- Carretera Troncal Coche-Los Teques.
- Carretera Troncal Tocuyito-Chivacoa-Bejuma.
- Carretera Troncal El Pao-Dos Caminos.
- Carretera Troncal Carora-Lagunillas.
- Carretera Troncal Palmarejo-Coro.
- Pavimentación del tramo de la carretera panamericana entre Puente Torres y Lobatera.
- Ferrocarril Puerto Cabello-Barquisimeto.

Todas estas obras contaban con el respaldo financiero del Fondo Especial de Reserva a pesar de que para la fecha circulaba insistentemente información procedente de Washington, en la que se sugería la posibilidad de una medida restrictiva dentro del mercado norteamericano a la importación de petróleo. Ante esta eventualidad que podía surtir efectos sobre los ambiciosos planes oficiales, el régimen manejó dos alternativas previsibles: recurrir al endeudamiento externo u otorgar nuevas concesiones petroleras a las compañías explotadoras. La última fue la opción escogida.

El monitoreo del escenario internacional fue factor determinante para esta decisión. A mediados de 1956 ocurre una nueva crisis bélica en el Medio Oriente tras la nacionalización y posterior bloqueo del canal de Suez, situación que puso en jaque el suministro regular de petróleo hacia Europa occidental y los Estados Unidos. Esto permitió a Venezuela recuperar su tradicional protagonismo como seguro suplidor de

hidrocarburos, posición que se había venido relajando en los últimos años ante el creciente atractivo de los ricos yacimientos situados en aquellas latitudes.

Aprovechando las ventajas que ofrecía la coyuntura internacional, el Estado venezolano negoció la entrega de nuevas y generosas hectáreas de suelo y subsuelo nacional a las transnacionales petroleras hacia finales de 1956 y principios de 1957, esto deparó unos ingresos extraordinarios que montaron la suma de 2.248 millones de bolívares por concepto de pagos en derechos de exploración y explotación petrolera. Si bien la cifra resultaba harto significativa, equiparándose al monto promedio del presupuesto anual de gastos fiscales, algunos investigadores han calificado la medida como una “inversión redimible” y peor aún como un verdadero “empréstito” en perjuicio del país, en el que los grandes y únicos beneficiarios fueron los concesionarios. Así lo pone de manifiesto Manuel Rodríguez Campos:

Muchas de las concesiones fueron adjudicadas fraudulentamente en virtud de la colusión practicada entre empresas y funcionarios del Estado (...) Las empresas redimían sus capitales cada tres años y sobre esa redención obtuvieron el rescate de sus millones de 1956 y 1957, continuando la amortización de los mismos²³⁷.

A pesar de todo, el dictador pudo ufanarse de tener en su haber una cantidad más que suficiente para sentirse apuntalado e incluso realizar sonoros anuncios como los esbozados al momento de presentar su memoria anual ante las cámaras legislativas:

Tres túneles de gran envergadura estudia el Ministerio de Obras Públicas para realización inmediata y son: uno de unión entre el Paraíso y el Cementerio de 600 mts de longitud, otro de 500 mts entre los kilómetros 56 y 57 de la autopista Tejerías-Valencia, y el de Caracas-El Litoral, atravesando el Avila, cuya construcción podrían iniciarse en 1958²³⁸.

Estas y otras inversiones en los ramos de la siderurgia y la generación de energía hidroeléctrica se convirtieron en los rasgos distintivos de un régimen que asignaba mayor prioridad a la multiplicación del acervo patrimonial que a la inversión

²³⁷ Manuel Rodríguez Campos, *Ob. Cit.*, p. 41.

²³⁸ Revista *Elite* N° 1647, Caracas 20 de abril de 1957.

en términos del desarrollo humano, es decir, en mejorar las condiciones de vida de la población en cuanto a educación, salud, y distribución del ingreso per capita. Veamos algunas cifras de inversión presupuestaria en el siguiente cuadro:

Asignaciones presupuestarias durante el período 1954-1958
(Extractos)
(Millones de bolívares)

Años	Total Gastos Públicos	Defensa	%	Transporte y comunicaciones	%	Educación y Cultura	%	Salud	%	Previsión Social	%
1954/55	2875,6	332	11,5	624,4	21,7	232,2	8,07	229,8	7,9	58,2	2,02
1955/56	3049,1	343,6	11,2	624,8	20,4	219,2	7,1	242,4	7,9	61,1	2
1956/57	3919,9	419,3	10,6	789,5	20,1	243,1	6,2	272,9	6,9	56,1	1,4
1957/58	6097,2	572	9,38	1444,5	23,6	276,7	4,5	365,4	5,9	98,1	1,6

Fuente: Tabla y cálculos propios de porcentaje sobre la base de: Ministerio de Hacienda, Comisión de Estudios Financieros y Administrativos, *Evolución de los gastos del gobierno nacional 1954/55-1958/59*, pp. 87,103,117, 121,125.

Los datos revelan el predominio que existió en materia de gastos destinados a inversiones de bienes de capital, relacionados con transporte y comunicaciones, así como lo correspondiente al rubro de la defensa nacional, cuyos promedios se situaron en 21,4% y 10,6%, respectivamente. Si bien es cierto que las asignaciones presupuestarias registraron un aparente ascenso, es posible advertir una tendencia hacia la disminución en el gasto social si se compara con la totalidad de los egresos públicos. Sumados los promedios anuales en educación y salud, estos no sobrepasaron en conjunto 7% del presupuesto nacional.

Por otro lado, en lo que se refiere a las perspectivas futuras del pretorianismo gobernante y en su propósito de valerse de la obra de “transformación física” para asegurar su continuación, este hubo de toparse con un obstáculo insalvable. Según pautaba la Constitución aprobada en 1953, la reelección inmediata del Presidente de

la República no era posible. De tal manera que el 19 de abril de 1958 debía concluir el quinquenio para el cual había sido designado el ya general Marcos Pérez Jiménez.

A medida que transcurrían los meses el dilema de ir o no a elecciones, se convirtió en el tema central de las discusiones entre el dictador y sus más cercanos colaboradores. El riesgo de repetir la fútil experiencia de 1952 en medio de un escenario internacional enrarecido, hacía la situación un poco complicada para un gobierno que aparentaba sostenerse firmemente.

Analizadas las alternativas más favorables al interés de aferrarse al poder que asomaba Pérez Jiménez, se hace pública la iniciativa de promover una reforma legal que permitiese establecer la figura de un plebiscito en el que se inquiriría a los electores a decidir si estaban de acuerdo en ratificar al Presidente de la República en funciones por otros cinco años más.

El referido Proyecto contempla una fórmula de universalidad, según la cual se expresará la opinión que se tenga del actual Régimen. Queremos que el mayor número de los habitantes del país pueda manifestar libremente lo que piensa de su gobierno y, al efecto, se propone la realización de un plebiscito, mediante el cual se determinará si se está de acuerdo con las ejecutorias del Régimen²³⁹.

Aquella súbita propuesta, a todas luces contraria al ordenamiento constitucional, fue expuesta por el general Pérez Jiménez, ante las cámaras legislativas convocadas expresamente para oír un mensaje especial el 4 de noviembre de 1957.

Destaca en su discurso el interés por subrayar insistentemente haber “llevado a cabo una obra extraordinaria” cuya continuidad resultaba esencial. Esta expresión iba acompañada de adjetivaciones inherentes como “prosecución” de planes, “ampliación” de proyectos y “conclusión” de obras²⁴⁰. La presencia de estos campos semánticos hablaba por sí solo de la determinación del personaje por verse como el gran arquitecto de la modernidad capitalista en Venezuela. Sus palabras no admitían

²³⁹ “Mensaje Especial presentado por el General Marcos Pérez Jiménez, Presidente de la República al Congreso Nacional en sesiones extraordinarias, Caracas 4 de noviembre de 1957” en AHM, sección inventarios, serie D, caja 42, carpeta 11.

²⁴⁰ *Ibid.*

equívoco en ese sentido. Pérez Jiménez deseaba perpetuar su legado en el concreto de las edificaciones levantadas, el pavimento de las carreteras, en la maquinaria de la industria metal mecánica y en las placas que hicieran alusión a su nombre de gobernante eficaz.

Buena parte del discurso estuvo centrado en realizar un balance de su obra de gobierno, además de incluir como siempre anuncios sobre nuevos planes de vialidad, construcción de ferrocarriles, entre otros. El dictador reiteraba que “las grandes obras en marcha” no debían detenerse “para dar paso a la mediocridad”, en cuyo caso “la conducción del país quedará a cargo de los menos capaces”. Este recurso metafórico evidencia la manera de concebir el progreso del país como un vehículo en pleno desplazamiento hacia un destino ulterior, conducido diestramente por alguien que ya había delineado el camino.

Las prolíficas argumentaciones pretendían hacer ver a la generalidad de los venezolanos que el gobierno independientemente de su ilegítimo origen, tenía el firme propósito de transformar el país, al menos en el orden paisajístico, muy a pesar de sus adversarios políticos que le enrostraban un sangriento expediente de persecución y tortura abominable.

Ya para referirse a la propuesta concreta del plebiscito, el general Pérez Jiménez hizo gala de otro manojo de expresiones metafóricas cuando alude a su experiencia adquirida como gobernante que lo acreditaba como el más apto a efectos de garantizar la ejecución de los planes previstos para el próximo período. Dice “haber demostrado capacidad para el conocimiento y estudio de los problemas nacionales”, aspecto este que sugería un gobierno exclusivista ejercido por científicos y técnicos que guiaran “las fuerzas vitales del país”²⁴¹.

Llama la atención que el mensaje presidencial de 1957 discurre muy poco en cuanto a la contribución activa de las Fuerzas Armadas en el período transcurrido, aspecto que a todas luces resultaba extraño por haber actuado esta como sostén principal del régimen. Ello evidencia que a medida que su poder personal fue incrementándose sobre todo después de su acceso a la Presidencia de la República, el

²⁴¹ Idem.

general Pérez Jiménez marcó distancia hasta verse a sí mismo como el líder absoluto de la institución armada, esperando recibir de esta el fiel acatamiento a sus dictamine. He aquí uno de los causales que marcarían la ruta de su derrocamiento el 23 de enero de 1958.

En definitiva, podemos apreciar que con todo y las privaciones a los derechos políticos ocurridos durante el régimen, es un hecho innegable que en cuanto a infraestructura física se refiere el balance final fue efectivo, dejando cumplido buena parte del Plan Preliminar de Vialidad diseñado originalmente en 1947. El siguiente cuadro muestra el progreso alcanzado en materia de carreteras desde 1945 hasta 1957:

Red de carreteras de Venezuela

Año	Total (Kms)	Pavimentadas	Vías		% Vías Pavimentadas
			Engrazonadas (Kms)	en Tierra	
1945	6326,3	1217,8	5108,5	(*)	19,2
1950	7812,8	1681,8	6131,1	(*)	21,5
1955	21332,4	7085,9	14246,5	(*)	33,2
1957	27035	8497	18538	(**)	31,4

Fuente: Consejo Nacional de Vialidad, *Algunos comentarios sobre el transporte por carretera en Venezuela*, p. 5.
 Banco Central de Venezuela, *Memoria correspondiente al ejercicio anual 1959*, p. 192.
 (*) Hasta 1958 se incluían en el mismo concepto las carreteras de tierra y las engrazonadas.
 (**) No se especifican datos.

Aunque 70% de la longitud total de las vías carreteras quedaron sin pavimentar, esto fue debido a su condición de carreteras secundarias y caminos de penetración agrícola. Al cabo de diez años de gobierno militar, el orden de prioridades estuvo centrado en la estructuración de una red de carreteras troncales en torno al arco costero-montañoso del país que sí contó con el revestimiento asfáltico requerido por la intensidad del tráfico automotor. Véase en mapas 4 y 5 la red vial existente en 1947 y 1957, respectivamente.

En esta segunda fase del desarrollo vial que hemos expuesto, cabe aludir tres obras que destacaron tanto por su naturaleza arquitectónica e ingenieril como por la función económica que vendrían a cumplir luego de su inauguración. A continuación haremos mención a los detalles de edificación de cada una de ellas.

El sistema vial del centro

El mejoramiento de las comunicaciones entre Caracas y el centro de la república ha sido desde siempre una necesidad apremiante que ocupó la atención de intereses públicos y privados. Para mediados del siglo XX, tanto la carretera hacia los valles de Aragua como el Gran Ferrocarril Central habían sido rebasadas en su capacidad de movilización. Pese a las mejoras introducidas en la pavimentación del tramo Valencia-La Cabrera-Maracay, el intenso tráfico de vehículos de carga generaba fuertes retrasos en la circulación y los consiguientes desperfectos en la vía.

Según los estudios del Plan Preliminar de Vialidad de 1947 la carretera debía ser reconstruida casi en su totalidad debido a las deficiencias de su trazado, pero esta medida podía resultar mucho más costosa. Sin embargo, el crecimiento en los gastos de conservación de la vía se estaba convirtiendo en un gran desaguadero fiscal, por lo que a partir de 1949 comenzaron a realizarse los cálculos para la construcción de otra alternativa vial.

Respecto al Gran Ferrocarril Central, un conjunto de factores adversos fue haciendo mella en la capacidad económica y operativa de la compañía hasta que finalmente pasó a manos del Estado, luego de un tortuoso proceso de negociaciones iniciados en 1943. Aún así, el movimiento de explotación siguió presentando un balance negativo en su funcionamiento por no disponer de “... las suficientes locomotoras y vagones para prestar un mejor servicio”²⁴².

Para la fecha ya existía en los valles de Aragua una pujante industria constituida por diversas fábricas de oleaginosas, cemento, papelería, bebidas, alimentos para animales, textiles, lactarios y otras de menor jerarquía. A medida

²⁴² José Murguey Gutiérrez, *Ob. Cit.*, p. 484.

que las condiciones económicas se iban haciendo mucho más favorables, nuevas inversiones comenzaron a situarse en la región. Igualmente el potencial agrícola y ganadero situado alrededor de la cuenca del Lago de Valencia, cobró un importante auge gracias a la ejecución de políticas de financiamiento y asistencia técnica dirigidas a sectores empresariales y medianos productores a través de organismos públicos como el Banco Agrícola y Pecuario, la Corporación Venezolana de Fomento y el Ministerio de Agricultura y Cría²⁴³.

Otras obras también imprimieron dinamismo a la actividad comercial, como por ejemplo la construcción de un nuevo aeropuerto en la localidad de Palo Negro, estado Aragua y la modernización de la rada de Puerto Cabello en el estado Carabobo. Esta última iniciada en 1950, buscaba al igual que las obras en el puerto de La Guaira, incrementar su capacidad operativa para recibir buques trasatlánticos de gran calado.

Por años, Puerto Cabello se mantuvo como el tercer puerto del país, detrás de La Guaira y Maracaibo. Las actividades portuarias cobraron un gran impulso tras el fin de las restricciones impuestas por la Segunda Guerra Mundial, es así como entre 1945 y 1949 el movimiento de importación registrado en Puerto Cabello se elevó significativamente de Bs. 60.978.616 a Bs. 430.965.049²⁴⁴. Sin embargo, la creación de nuevos puertos en la costa oriental del país con fines de embarcación petrolera, opacó en no pocas ocasiones la categoría del puerto carabobeño. De allí el interés de sectores vinculados al comercio de importación de propiciar la idea de hacer de Puerto Cabello una zona franca que le diera vida propia y dejar de ser un puerto auxiliar a las contingencias que regularmente se presentaban en La Guaira.

Los planes del Estado contemplaban proyectos de obras "... para hacer de esta ensenada natural un gran puerto comercial, con dársenas especiales para el comercio de cabotaje, un puerto naval de gran importancia y sede de una considerable industria

²⁴³ Ocarina Castillo, *Agricultura y política en Venezuela 1948-1958*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, División de Publicaciones, 1985, p. 102.

²⁴⁴ Marco Aurelio Vila, "Puerto Cabello, su ámbito comercial y su proyectada zona franca" en *Cuadernos de Información Económica* N° 1, Caracas enero-febrero de 1951, p. 67.

de construcción naval”²⁴⁵. Estas iniciativas indudablemente tendrían una fuerte repercusión en las actividades comerciales de la región por lo que reforzaban el proyecto de una interconexión vial de grandes dimensiones.

Por otro lado, las ciudades más importantes de los valles de Aragua mostraron un ascenso demográfico relevante, resultado de la ocupación de sus predios por parte de familias campesinas que buscaban insertarse a la dinámica económica urbana. Así vemos que Valencia había aumentado de 91.131 habitantes en 1941 a 119.755 en 1950. Y en el mismo lapso, la población de Maracay se duplicó al pasar de 32.992 habitantes a 64.535 en total. Ese crecimiento proporcional también se registró en aquellos lugares que quedaron bajo la órbita de ambas capitales. Por ejemplo, en el caso de Valencia su influencia “... se extendió hasta Guacara y San Joaquín, donde se cultivaba el algodón necesario para la producción de textiles”²⁴⁶. Mientras que el crecimiento de Maracay se irradió hacia dos antiguos pueblos, Cagua y Turmero.

Vista la cercana conmemoración del año cuatricentenario de la fundación de Valencia en 1955, la ocasión fue propicia para proyectar un desarrollo armónico de la ciudad con miras a su conversión como capital industrial del país. De esa forma, tal como se había hecho en Caracas, el Consejo Nacional de Urbanismo elaboró un Plano Regulador que fue presentado ante la municipalidad valenciana en 1952.

Dada su estratégica ubicación, la plaza siempre había tenido una notable figuración en el ámbito mercantil al representar el centro de confluencia de las vías que comunicaban con la región andina, los llanos y el eje norte-costero. El Plano Regulador conservó intacta esta primacía y más aún, la fortificó al proyectar en materia de vialidad dos grandes autopistas regionales que surcasen los lados este y sur de la ciudad, con sus respectivas avenidas de circulación interna y distribuidores de tráfico.

La autopista de Circunvalación Este, cumpliría la función de recoger el movimiento vehicular que se desplazaría en dirección Caracas-Valencia-Puerto Cabello y viceversa. Siendo el ramal inicial de un tronco principal que conectaría los

²⁴⁵ *Ibidem*, p. 69.

²⁴⁶ Armando Luis Martínez, “Historia urbana de Valencia, crecimiento poblacional y cambio contemporáneo (1547-2000)” en Revista *Mañongo* N° 20 volumen XI, enero-junio de 2003, p. 6.

dos principales puertos de la región central. Por su parte, la autopista de Circunvalación Sur, estaba llamada a servir de límite urbano a la ciudad, así como de facilitar el desplazamiento del tráfico entre Caracas, Valencia y los llanos centro-occidentales. Ambas vías fueron construidas entre 1953 y 1955.

Entre tanto, los estudios de factibilidad dieron el visto bueno para emprender la construcción de la autopista Guayas-Tejerías-Valencia, con una longitud de 99 kilómetros a un costo aproximado de 150 millones de bolívares²⁴⁷. Esta ambiciosa obra obedeció al interés de consolidar una suerte de corredor agro-industrial entre Caracas y los valles de Aragua.

Para principios de la década del cincuenta resultaba clara la tendencia de crecimiento de Caracas hacia el occidente. Factores relacionados con el costo creciente de los terrenos y de la mano de obra disponible en la capital de la república, fueron determinantes para el traslado de grupos empresariales hacia zonas más favorables²⁴⁸. La cercanía geográfica y continua disponibilidad de servicios de transporte hacia los valles de Aragua, contribuyeron de modo acelerado al incremento del proceso de industrialización en la región.

Según un estudio realizado en 1947, entre Caracas y Valencia circulaban un promedio de 1000 vehículos diarios, de los cuales 50% eran camiones de carga, 14% autobuses y 36% automóviles particulares²⁴⁹, estos datos revelaban un predominio del transporte pesado que se traducía en la necesidad de mejores y más amplias vías de circulación.

De tal manera que la construcción de la autopista de Circunvalación Este y de la autopista Guayas-Tejerías-Valencia, entró a formar parte de un sistema vial – denominado después autopista Regional del Centro – destinado fundamentalmente a

²⁴⁷ Al término de los trabajos de la autopista en 1958 el costo definitivo se situó en 335 millones de bolívares, producto de los ajustes económicos introducidos posteriormente por los contratistas de la obra. Este tipo de maniobras fue muy común en el período. *Vide infra*.

²⁴⁸ Charles J. Stokes, “Autopista Tejerías-Valencia. Estudio de un caso específico de desarrollo: Impacto de una autopista venezolana” en *Revista de Economía Latinoamericana*, N° 15, Caracas octubre-diciembre de 1964, pp. 188,189.

²⁴⁹ “Comisión Interministerial creada para el estudio de la política ferroviaria del país. Acta del día lunes 20 de octubre de 1947”, en AHM, sección inventarios, serie C, caja 2, carpeta 5, documento 13.

la localización de nuevas industrias a lo largo de la cuenca del lago de Valencia y a garantizar la distribución de los productos finales hacia los centros de consumo.

En julio de 1957 fue inaugurado el primer tramo comprendido entre La Encrucijada de Cagua y el sector de Tapa-Tapa de 22 kilómetros de extensión. Las obras restantes, de empalme con la autopista de Circunvalación Este que incluía la construcción de un túnel y un viaducto en el sector de La Cabrera, serían concluidos en 1961. A futuro se preveían extender la autopista hasta Puerto Cabello, además de dos tramos adicionales que conectarían Tejerías con Caracas y Tejerías con los Valles del Tuy y Barlovento en el estado Miranda, con ello quedaría interconectado el centro de intercambio y mercado natural más importante de la república.

El puente sobre el Lago de Maracaibo

Con motivo de los actos inaugurales del canal de navegación del lago de Maracaibo en diciembre de 1954, los principales representantes económicos del estado Zulia hicieron entrega al coronel Pérez Jiménez de una larga exposición que recogía las necesidades más sentidas de la entidad, las cuales pese al impacto derivado de la actividad explotadora de hidrocarburos estaban a la espera de su solución definitiva.

Esgrimían como argumentos de gran valor, el potencial de recursos naturales que aun no habían sido aprovechados en su totalidad debido a la falta de un plan de desarrollo económico regional que entre otros proyectos incluyese la expedita movilización de los transportes terrestres, tanto de penetración agrícola como de interconexión entre las márgenes derecha e izquierda del lago de Maracaibo²⁵⁰. Allí estaba contenida la propuesta de construcción de un gran puente, llamado a complementar las obras previstas en el plan nacional de vialidad que venía ejecutando el gobierno.

²⁵⁰ “Exposición que los organismos económicos del Zulia presentan a la consideración del Ciudadano Presidente Constitucional de la República, Maracaibo, diciembre 6 de 1954” en AHM, sección inventarios, serie B, caja 63, carpeta 8, documento 8.

Para la época la cuenca petrolífera del lago de Maracaibo aportaba 70% de la producción nacional de hidrocarburos y se estimaba que a partir de la puesta en servicio del canal de navegación, las operaciones comerciales de la región aumentarían considerablemente dados los añejos nexos de intercambio con las entidades andinas, los estados Portuguesa y Barinas y los departamentos nororientales de Colombia.

El epicentro de aquel circuito económico estaba situado en Maracaibo, por cuyo puerto tenían salida las embarcaciones de petróleo crudo y los más importantes frutos de exportación. La transformación espacial de la ciudad estuvo condicionada por el establecimiento de las oficinas administrativas de la industria petrolera y otros servicios, generando consigo el desplazamiento de un contingente humano hacia sus predios. Así la capital del estado Zulia observó un súbito incremento de su población hasta situarse según el censo de 1950 en 230.000 habitantes, la segunda mayor concentración demográfica después de Caracas.

Las intensivas labores que se llevaban a cabo alrededor de los yacimientos de hidrocarburos, unido a la entrada y salida de materiales y equipos desde el puerto hacia los almacenes, astilleros y talleres en general, fueron incrementando el número de vehículos que circulaban por la ciudad. En 1947 habían en Maracaibo un poco más de 5.000 unidades, en 1950 ya llegaban a 10.000 y en 1956 la cifra se había duplicado situándose en más de 20.000 unidades²⁵¹.

Con miras a un repunte en las actividades agrícolas e industriales de toda la región zuliana, luego potenciado por la entrega de nuevas concesiones petrolíferas, comenzó a materializarse el proyecto de un puente sobre el lago de Maracaibo. A mediados de 1956 tuvo lugar en Caracas una importante reunión que congregó a empresarios, comerciantes e industriales para oír una detallada explicación por parte del gobierno sobre los planes que tenían en mente para impulsar el desarrollo del occidente del país. Destacó en la exposición la estrecha relación entre la edificación de un sistema de comunicaciones terrestre en la cuenca del lago y los proyectos de

²⁵¹ *El Puente sobre el Lago de Maracaibo en Venezuela*, Berlín-Alemania, Edición publicada por Bauverlag GMBH, 1963, p. 6.

colonización agrícola, sistema de irrigación, desarrollo turístico y nuevas instalaciones portuarias²⁵².

De esa forma, el puente sobre el lago no se presentaba como una obra aislada del conjunto nacional, por el contrario su construcción se orientaba en el propósito de diversificar la economía en varias escalas desde el ámbito local, regional y nacional. Una reseña publicada tras su inauguración ponía de relieve la importancia vial y económica del referido puente:

El Puente une la zona petrolífera de la costa oriental del Lago con la ciudad de Maracaibo (...) Además existe la necesidad de desarrollar vías de enlace con los países vecinos, con el objeto de crear nuevos mercados para las industrias recientes (...) El Puente, además de ser un relevante lazo de unión internacional, servirá para continuar desarrollando la economía del Estado Zulia, actualmente dividido por el Lago. En la parte Este del Estado se produce la mayor parte del petróleo venezolano (...) Los centros administrativos de la industria petrolera, los astilleros y parte de los talleres e instalaciones accesorias, se encuentran, sin embargo, en Maracaibo (...) cerca del puerto y aeropuerto internacionales²⁵³.

La obra se levantaría a nivel del canal de navegación a una altura de 45 metros y 8.678 metros de longitud, permitiendo conectar Maracaibo con las ciudades de la costa oriental del lago cuya comunicación hasta entonces se hacía regularmente por medio de embarcaciones lacustres que eran insuficientes para satisfacer la creciente demanda de transporte.

El sistema vial en torno al puente, contemplaba su prolongación por los lados occidente y oriente. El primero a través de la carretera Machiques-Colón y el segundo por medio de las carreteras troncales Palmarejo-Coro-Morón y Lagunillas-Carora-Barquisimeto, interconectándose por el lado sur con los ramales que se dirigían hacia la carretera Panamericana, todo este complejo vial permitiría salvar los obstáculos que impedían la rápida comunicación terrestre entre el Zulia y el resto del país. (Ver Mapa N° 6).

²⁵² “Un amplio programa de desarrollo del Occidente de la República” en Revista *Construcción* Caracas septiembre de 1956, s/p.

²⁵³ *El Puente sobre el Lago de...*, p. 7.

Tras dos licitaciones internacionales que resultaron fallidas en virtud de las exigencias técnicas de la obra, finalmente en agosto de 1957 fue suscrito el contrato de construcción a cargo del consorcio formado por las firmas Pre-comprimidos C.A. y Julius Berger A.G., a un precio global de Bs. 329.580.136. El proyecto del puente fue diseñado por el ingeniero Ricardo Morandi, siguiendo el método de construcción utilizado en los viaductos de la autopista Caracas-La Guaira²⁵⁴. Incluía además una línea férrea para el transporte de carga pesada, adición que posteriormente sería suprimida.

No obstante, los cambios políticos suscitados a raíz del derrocamiento del dictador al año siguiente, generaron un fuerte retraso en las obras debido a reconsideraciones técnicas y económicas que luego de superadas permitió su avance hasta su inauguración en 1962.

El plan ferroviario nacional

Desde 1949 el Consejo Nacional de Vialidad había sugerido la rehabilitación de las principales líneas de ferrocarril que se encontraban bajo la administración del Instituto Autónomo de Ferrocarriles del Estado – organismo creado en 1946 – a los fines de movilizar eficientemente grandes volúmenes de carga. No obstante, la prioridad asignada a la construcción de carreteras troncales postergó cualquier medida en ese sentido.

Los efectos inmediatos en el mercado internacional acarreados por el estallido de la guerra de Corea a mediados de 1950, hicieron ver a los gobernantes militares venezolanos la necesidad estratégica de imprimir un mayor impulso al desarrollo de actividades productivas en el campo de la industria, agricultura y la cría, con miras a fortalecer la capacidad interna de resistir el impacto de un posible desabastecimiento nacional, en caso de extenderse el conflicto bélico.

Era un hecho que Venezuela y el mundo entero se estaban preparando para una nueva guerra mundial, así se desprende de un informe remitido a la Junta Militar de

²⁵⁴ *Ibidem*, p. 10.

Gobierno en noviembre de 1950. Entre las medidas recomendadas dentro del prospecto de *Plan de Emergencia Nacional* estaba el estudio y ejecución de un Plan Ferroviario Nacional que sustituyese las vías existentes, asegurado así la oportuna distribución de la producción nacional, reduciendo paralelamente los riesgos de la escasez de neumáticos y repuestos que pudiesen paralizar el transporte vehicular²⁵⁵.

Así pues a finales de ese año es anunciado al país el referido plan ferroviario que comprendía la construcción 4.250 kilómetros de vías férreas, divididas en dos grandes secciones. La primera constituiría la red básica de una longitud de 2.440 kilómetros en vías que partirían desde Caracas hacia oriente y occidente. La segunda sección de 1.810 kilómetros estaría conformada por ramales secundarios.

El plan ferroviario fue recibido con beneplácito por diferentes sectores económicos que vieron en este la posibilidad de deshacer el monopolio del transporte automotor y abaratar el costo de los fletes. De igual modo, otras ventajas saldrían a relucir en los medios periodísticos:

Las cifras que representa la importación anual de vehículos y las que se aplican a la conservación de carreteras experimentarían un considerable ajuste si existieran vías de hierro por donde realizar parte del activo transporte que tiene lugar en nuestro país cada vez más voluminoso y extenso. No cabe duda de que sería más saludable que esas divisas dedicadas a nuevos camiones y automóviles, en períodos demasiados repetidos y gastados en la obtención de materiales para mantener transitables las vías de tierra o de macadán o asfalto, quedaran en el país en una proporción racional, gracias a que la economía del transporte se hubiese transformado mediante el establecimiento de los ferrocarriles²⁵⁶.

Pese a este ambiente favorable al desarrollo del transporte ferroviario, las obras no pudieron iniciarse en lo inmediato debido a las limitaciones para la adquisición de material ferroso en el mercado internacional, los planes de defensa militar y acumulación de reservas de hierro en los Estados Unidos presionaron un alza en el

²⁵⁵ “Memorandum para el Dr. Miguel Moreno, Secretario de la Junta Militar de Gobierno sobre el Plan de Emergencia, Caracas 21 de noviembre de 1950” en AHM, sección inventarios, serie D, caja 52, carpeta 17, documento 14.

²⁵⁶ “Los ferrocarriles en la vida nacional” en diario *El Herald* N° 299, Caracas 8 de noviembre de 1950, p. 4.

precio de la materia prima. Este hecho concitó un causal adicional para el impulso de una empresa siderúrgica bajo el control del Estado que entre otros productos, fabricase rieles, vagones y demás accesorios.

No será sino hasta 1954 cuando comience la edificación de la línea Puerto Cabello – Barquisimeto, como prolongación del eje ferroviario Caracas – Valencia. Igualmente se proyectó en el mediano plazo una línea en el nororiente desde las minas de carbón en Naricual hasta el puerto de Guanta. Sin embargo, resultaba paradójico que el relanzamiento de la política ferroviaria en el país coincidiera con la cesación definitiva de varios ferrocarriles bajo el control del Estado²⁵⁷, como lo fueron las rutas Caracas-La Guaira, Caracas-Ocumare del Tuy, Valencia-Puerto Cabello, Santa Bárbara-El Vigía, Carenero-El Guapo y Barquisimeto-Tucacas. Sólo quedaban en servicio el viejo Gran Ferrocarril de Venezuela Caracas-Valencia y el Ferrocarril del Táchira.

Los elevados costos de operación de las líneas llevaron a las compañías concesionarias a negociar el traspaso de los bienes al Estado, en aras de no perder por completo el capital invertido. Pero ni aun con el otorgamiento de subsidios oficiales la depreciación pudo detenerse, el pésimo estado del material rodante, los elevados costos de su reposición y la fuerte competencia de los vehículos motorizados condenaron irremediabilmente a los ferrocarriles decimonónicos.

Contrario a este escenario desolador, el dictador no tuvo la satisfacción de erigirse como el gran salvador de los ferrocarriles en Venezuela, la construcción de la línea férrea Puerto Cabello-Barquisimeto iba orientada en ese sentido. Incluso aun después de inaugurada la obra a principios de 1959, ya el ambicioso Plan Ferroviario Nacional se había venido al pique, ante la conjunción de varios factores adversos.

El primero sería la severa crisis fiscal heredada por los gobiernos que sucedieron la dictadura militar. Luego de la decisión del gobierno norteamericano de aplicar restricciones obligatorias a las importaciones de petróleo en los Estados Unidos, esto repercutió notablemente en los ingresos recaudados por la renta

²⁵⁷ Por Decreto N° 646 de la Junta Militar de Gobierno se dispuso el rescate a favor del patrimonio nacional de las concesiones ferroviarias otorgadas en 1873, 1876, 1885 y 1888. Vid. *Gaceta Oficial de los Estados Unidos de Venezuela* N° 23.356, Caracas 18 de octubre de 1950.

petrolera en Venezuela. La situación de déficit obligó a la reducción de varias partidas presupuestarias, entre ellas la destinada a la ejecución del Plan Ferroviario Nacional, pero visto el adelanto en los trabajos del ferrocarril Puerto Cabello-Barquisimeto, el gobierno provisorio de 1958 determinó su conclusión pero sin incluir el ramal hacia los muelles de Puerto Cabello, cuestión que le restó viabilidad financiera al restringirle la realización de operaciones de carga.

El segundo factor estaría asociado a la animadversión post-dictatorial que inmediatamente recayó sobre aquellas obras consideradas suntuosas por los líderes políticos opuestos al régimen derrocado. La exhaustiva revisión de contratos dio cuenta de serias irregularidades en su otorgamiento y en la estimación de costos, aún cuando estas prácticas dolosas eran el denominador común en todos los organismos públicos, sirvió de pretexto para desestimar nuevos proyectos ferroviarios.

Un tercer factor y tal vez el más significativo fue imbuido por intereses externos aupados por organismos multilaterales. En 1959 una Misión Económica del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento fue invitada por el gobierno de Venezuela a realizar una serie de estudios sobre la situación económica del país y proponer un programa de desarrollo a largo plazo.

Esta iniciativa coincidió con la elaboración del I° Plan de la Nación que regiría el período 1960-1964. Muchas de las recomendaciones contentivas en el Informe final de la mencionada Misión Económica fueron acogidas por el gobierno venezolano, así lo destaca la nota introductoria de la versión impresa al castellano editada en Venezuela. En el capítulo referido a las perspectivas de desarrollo en materia de transporte, se formularon las siguientes consideraciones y una recomendación expresa:

Los estudios de la misión no le permiten sino abrigar serias dudas sobre la conveniencia de seguir construyendo líneas ferroviarias. Como la red carretera principal está casi terminada, la construcción de nuevas líneas férreas no haría sino duplicar un sistema de transporte existente (...) Además, en el caso de Venezuela, los ahorros o beneficios de divisas resultantes de un uso más difundido de los ferrocarriles no parecen considerables (...) Por otra parte, es probable que a medida que la economía crezca y que las industrias metalúrgicas se desarrollen, Venezuela pueda producir un buen porcentaje de los vehículos automotores que se importan actualmente (...) Por estas razones, la misión recomienda que durante el período correspondiente al plan en vigencia no se construyan más ferrocarriles en Venezuela.²⁵⁸

A nuestro modo de ver el informe en cuestión rebatió los principales argumentos que hasta entonces se habían esgrimido a favor del ferrocarril, sellando el destino – como en efecto ocurrió – de este medio de transporte en las décadas siguientes. Los grandes beneficiarios de estas recomendaciones serían las fábricas ensambladoras de vehículos establecidas para ese momento en Venezuela, así como los importadores criollos de cauchos, repuestos y accesorios que vieron crecer sus ganancias gracias a la ampliación de la demanda de autos y camiones particulares.

Veamos a continuación el impacto generado por los avances en materia de vialidad sobre la dinámica económica y social del país al cierre de la primera mitad del siglo xx.

²⁵⁸ Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo, *Ob. Cit.*, pp. 331,332.

CAPÍTULO VIII

LA VIALIDAD Y SU INCIDENCIA EN LA ESTRUCTURA ECONÓMICA VENEZOLANA DE MEDIADOS DEL SIGLO XX

Cambios en la organización del espacio venezolano

Los estudios efectuados por la primigenia Comisión Nacional de Vialidad en 1947 en el marco del Plan Preliminar de Vialidad, diagnosticaron que los conjuntos regionales estructurados por las condiciones del medio físico, habían comenzado a sufrir un proceso de reversión de la tendencia hacia el aislacionismo y de relativa autarquía que otrora caracterizaron su dinámica espacial.

Aún con todas sus imperfecciones, los ferrocarriles y carreteras construidos desde el último tercio del siglo XIX, lograron constituir un tosco sistema de comunicación terrestre que si bien en un principio buscaba reforzar los tradicionales nexos puerto-ciudad-campo, poco a poco fue incrementando el intercambio local hasta propiciar el surgimiento de nuevos circuitos comerciales.

A medida que la actividad agrícola iba decreciendo en importancia sobretudo después de la Gran Depresión de 1929, la explotación petrolera comenzó a surtir efecto en las economías regionales donde operaba la poderosa industria, esto determinó la activación de un flujo migratorio hacia los campos petrolíferos que luego se dirigió a los principales núcleos urbanos del centro, oriente y occidente del país en busca de nuevas fuentes de empleo.

De acuerdo con las observaciones recogidas en el Plan Preliminar de Vialidad, para finales de la década de los cuarenta Venezuela se encontraba estructurada territorialmente en catorce zonas de influencia económica, las cuales giraban en torno a una plaza dominante. Al lado de Caracas, Maracaibo, La Vela, Puerto Cabello, Ciudad Bolívar, Cumaná y Carúpano, despuntaban localidades emergentes como San Fernando, Caicara, San Félix, Puerto Ayacucho, Tucupita, Guanta y Carenero. (Véase Mapa N° 7).

Vista esta configuración regional de los patrones de ubicación de la producción y el consumo, el sistema de comunicaciones terrestres contenido en el Plan Preliminar de Vialidad se orientó a estimular nuevos procesos de desarrollo interregional y a cimentar los existentes. Un acucioso investigador de la evolución demográfica en Venezuela, Chi-Yi Chen, denominó esta operación como inversiones públicas de tipo estructurantes, por cuanto es el Estado el que asume la definición del desarrollo regional y urbano²⁵⁹.

Transcurridos los primeros diez años de ejecución del Plan Preliminar (1947-1957), fue posible ver como pequeñas y medianas ciudades se consolidaron como polos de desarrollo, paralelos a las principales urbes que dominaban las actividades económicas. La causa fundamental de este fenómeno demográfico era la tendencia hacia la concentración de la población, la cual hizo uso del transporte automotor para desplazarse desde los recodos más apartados hasta sus nuevos destinos.

Antiguas aldeas o pueblos recientes ahora devenidos en ciudades, como Acarigua, Araure, Guanare, Cabimas, Punto Fijo, Churuguara, El Vigía, Guasdalito, Chivacoa, Calabozo y El Tigre, engrosaron no sólo sus índices demográficos sino también su preeminencia como puntos nodales en las relaciones comerciales con otras similares. En torno a estos nuevos polos se activó un tipo de especialización económica cuyos excedentes ya no tenían como destino el mercado exterior sino que eran distribuidos hacia otras regiones o zonas aledañas dentro del país.

De acuerdo con su contribución al Producto Interno Bruto (PIB) la especialización que operó en las principales regiones del país eran las siguientes:

- Región capital: Industria manufacturera, comercio, finanzas, transporte, comunicaciones, almacenamiento y servicios públicos y privados.
- Región central: Industria manufacturera y agricultura.
- Región centro-occidental: Agricultura, industria manufacturera, comercio y finanzas.
- Región andina: Agricultura, comercio, finanzas, servicios públicos y privadas.

²⁵⁹ Chi-Yi Chen, *Desarrollo regional-urbano y ordenamiento del territorio: mito y realidad*, Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, colección Manoa, 1978, p. 104.

- Región zuliana: Hidrocarburos.
- Región nor-oriental: Hidrocarburos.
- Región Guayana: Minas y agricultura²⁶⁰.

Aquello era el reflejo de la nueva distribución de la población ligada al establecimiento de modernos centros fabriles, el surgimiento de nacientes comarcas agrícolas, la intensificación de las actividades en las áreas tradicionales y la ampliación de la infraestructura en los centros urbanos.

Veamos a continuación el porcentaje de incremento demográfico ordenado por regiones según datos extraídos de los censos efectuados en 1941 y 1950:

**Población de Venezuela y su distribución por regiones administrativas
(miles de personas)**

Regiones	1941	1950	% de aumento
Capital	609	987	62
Central	514	650	26,4
Centro-Occidental	743	836	12,5
Zuliana	346	560	61,8
Los Andes	817	930	13,8
Sur	68	99	45,5
Nor-Oriental	639	827	29,4
Guayana	115	146	26,9
TOTAL	3.851	5.035	30,7

Fuente: Banco Central de Venezuela, *La economía venezolana en los últimos treinta años*, p. 80.
Cálculos propios de los porcentajes.

Si sumamos la tasa de incremento de las regiones capital y central, por constituir juntas un corredor urbano en proceso de expansión, tenemos que ambas crecieron demográficamente en casi 90% por encima de las regiones petrolíferas. Por otro lado, observamos que el porcentaje de población localizado en regiones

²⁶⁰ *Ibidem*, pp. 130, 131.

típicamente rurales como los andes y el centro-occidente, evidencian un ritmo notablemente más lento que el registrado en las regiones más despobladas del país. No hay duda que para entonces el impacto del auge petrolero había superado sus límites naturales, difundiéndose hacia todas las regiones en mayor o menor grado.

Caracas por su condición de centro administrativo de la república, fortaleció su primacía abarcando para 1950 un promedio del 24,2% de la población económicamente activa²⁶¹ en tan sólo 0,02% de la superficie nacional y se erigió en cabeza rectora del sistema nacional de ciudades que comenzaba a cobrar forma.

El modelo de desarrollo petrolero dio un mayor empuje a un esquema de centralización política que comenzó a imponerse desde principios de siglo. Una de sus mejores expresiones lo representó el incremento de la movilidad espacial proporcionada por la red nacional de carreteras construidas gracias a la renta fiscal administrada por el Estado.

La facilidad introducida en las comunicaciones terrestres dio lugar a dos importantes procesos: por una parte, a estimular las migraciones que surtieron de mano de obra a las nuevas actividades productivas, y por otra, a concentrar el capital nacional y extranjero en aquellas zonas – cercanas a los puertos – donde el bajo costo del transporte hizo atractiva la instalación de industrias que utilizaban bienes importados.

Para suplir las demandas creadas por esta concentración de factores, se promovió una tendencia a la “metropolización” consistente en la expansión física de la ciudad hacia los suburbios más próximos. La localización industrial y la prestación de servicios se hizo netamente urbana dado que allí se ubicaban los mercados de mayor poder adquisitivo. El resultado va a ser que para finales de la década de los cincuenta, Caracas, Maracaibo, Barquisimeto, Valencia y Maracay despuntaban como metrópolis colonizadas por estructuras verticales destinadas a cumplir funciones altamente especializadas, siendo el reflejo de una sociedad capitalista en plena ebullición.

²⁶¹ Sonia Barrios, “Urbanización y crecimiento regional en Venezuela. Etapa petrolera” en *Cuaderno* N° 15, CENDES, 1977, (Mimeo), p. 24.

Afianzamiento de los servicios de transporte terrestre

A medida que la economía de las ciudades iba absorbiendo una proporción cada vez mayor del gasto público, las actividades comerciales y de servicios comenzaron a prosperar cuantitativamente poniendo de manifiesto un cambio en la estructura tanto ocupacional como de producción de Venezuela.

Para 1950 el total de la población económicamente activa se situaba en 1.706.000 personas, de las cuales 3,9% correspondía a trabajadores que cumplían faena en transporte y comercio, seguidos de 3,5% de empleados de oficina y 3,2% como profesionales y técnicos. Once años después (1961) la población activa se situaba 2.351.000 y las cifras mostraban un ascenso, ubicándose en 5,3%, 5,8% y 5%, respectivamente. En tanto, el grupo de personas dedicadas al trabajo agrícola había registrado un declive al pasar de 36,4% a 30,7% en el mismo lapso²⁶².

Estas cifras indican como la “terciarización” de la economía estaba echando mano de una parte de la población de origen rural que por falta de formación no lograba emplearse en alguno de los ramos del aparato industrial. La mayoría fueron a engrosar distintas ocupaciones en restaurantes, lavanderías, servicios domésticos y de transporte, entre otros.

Por otro lado, desde el punto de vista del valor de la producción, el sector terciario experimentó un excepcional ritmo de crecimiento al pasar de 5.726 millones de bolívares en 1950 a 10.237 millones en 1957, ubicando su participación en la formación del Producto Interno Bruto en un poco más de 40%, por encima del sector que agrupa la agricultura, el petróleo y la minería²⁶³.

Dentro del sector terciario destaca la participación efectiva del subsector transporte, específicamente el prestado por vía terrestre. Este estaba integrado por pequeñas y medianas compañías dedicadas a la movilización de carga o de pasajeros. A estos hay que agregarles los numerosos transportistas independientes de camiones

²⁶² Chi-Yi Chen, *Economía social del trabajo. Caso de Venezuela*, Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, 1969, p. 36.

²⁶³ Banco Central de Venezuela, *La economía venezolana en los últimos treinta años*, Caracas, Banco Central de Venezuela, Colección XXX Aniversario, 1971, p. 93.

y vehículos particulares, así como las grandes industrias que contaban con su propio servicio de transporte.

El incremento de las inversiones extranjeras dirigidas a aumentar la producción petrolera y el desarrollo de las actividades manufactureras, unido al impulso de la agroindustria durante la década que nos ocupa, hizo del transporte terrestre el mejor aliado para garantizar la rápida movilización de las mercancías sin necesidad de forzosos trasbordos que consumían tiempo y dinero. Según datos del Banco Central de Venezuela, para 1956 gran parte de la carga transportada por el territorio nacional se realizaba por medio de camiones, debido al deterioro y/o desaparición de las principales líneas férreas²⁶⁴.

Para entonces la navegación fluvio-lacustre que en otros tiempos había sido la vía de comunicación por excelencia, quedó relegada a cumplir funciones muy específicas en algunas zonas de la república, como lo fue a partir de la apertura de la barra del Lago de Maracaibo y el dragado de una parte del río Orinoco para dar paso a embarcaciones de altura.

Cabe destacar la estrecha relación entre el mejoramiento de las vías de comunicación terrestres y la evolución del parque automotor. Los siguientes datos ponen de manifiesto el ascenso en el número de vehículos registrado entre los años 1948 y 1957:

²⁶⁴ Banco Central de Venezuela, *Memoria correspondiente al ejercicio anual 1956*, Caracas, Artegrafía, C.A. 1956, p. 161.

Vehículos automotores matriculados anualmente

Año	Matriculación Anual	Año	Matriculación Anual
1948	118.049	1953	254.475
1949	169.547	1954	284.583
1950	196.568	1955	309.093
1951	192.183	1956	310.299
1952	226.917	1957	321.255

Fuente: Consejo Nacional de Vialidad. *Diagnóstico del sector Transporte*, Tomo V, p. 4.

Se puede observar en los datos el salto cuantitativo que muestra la matriculación de nuevos automóviles a partir de 1953, coincidente con la plena operatividad de las fábricas ensambladoras instaladas en Venezuela y el aumento del poder adquisitivo de la población residente en las ciudades. Sólo dos años presentarán una leve desaceleración debido a las restricciones de importación impuestas durante la guerra de Corea (1950-1951) y a la saturación del mercado de venta de vehículos exteriorizada en 1956, dado el índice de productividad de la industria y los pedidos efectuados por agentes comerciales de marcas europeas.

Ante la preponderancia del transporte automotor se planteó una discusión en torno a la necesidad de abaratar el costo de los fletes de carga. En un estudio sobre los principales problemas que afectaba la producción nacional realizado por el Sindicato Patronal de Comerciantes del Distrito Federal en 1951, se indicaba que “... el transporte por carretera no podía servir de base para el transporte de carga a larga distancia, este papel bien podía cumplirlo el ferrocarril moderno”²⁶⁵.

Entre tanto, la Cámara Nacional de Transporte, ente que agrupaba a todas las empresas dedicadas a la explotación del transporte de carga, argumentaba a favor del

²⁶⁵ “Sindicato Patronal de Comerciantes del Distrito Federal. Comunicación dirigida a la Junta de Gobierno, Caracas 24 de septiembre de 1951” en AHM, sección inventarios, serie E, caja 66, carpeta 2.

aumento del valor de los fletes “las pérdidas y pocas utilidades” que percibían por cada viaje efectuado. Además, se oponían al proyecto de mejorar los ferrocarriles por considerarlos “antieconómicos” debido a los gastos adicionales que ocasionarían los engorrosos trasbordos en las estaciones²⁶⁶. Esta postura ponía de manifiesto la resistencia de los empresarios del transporte a perder el virtual monopolio que ya ostentaban de la movilización de carga en el país.

La balanza finalmente se inclinó a favor de los defensores de la “libre empresa” con la eliminación de la Comisión Nacional de Abastecimiento en junio de 1952, organismo al que le competía la fijación de tarifas máximas para el transporte de personas y objetos, dejando al libre juego de la oferta y la demanda la determinación de los fletes. La siguiente tabla permite ver con mayor detalle la tendencia del costo de los fletes entre 1947 y 1960:

²⁶⁶ “Las empresas de transporte propondrán a la C.N.A. subir en un treinta por ciento el costo de los fletes” en AHM, sección inventarios, serie C, caja 2, carpeta 5, documento 38.

Fletes por 100 Kg de carga desde Caracas a otras localidades

Ruta	1947	1950	1960
A Maracay	Bs. 3	Bs. 4	Bs. 4
“ Valencia	“ 4	“ 4	“ 5
“ Puerto Cabello	“ 5	“ 5	—
“ Barquisimeto	“ 8	“ 8	“ 8
“ Carora	“ 10	“ 10	“ 10
“ Trujillo	“ 14	“ 14	—
“ Valera	“ 12	“ 14	—
“ San Cristóbal	“ 25	“ 25	“ 15
“ Maracaibo	“ 14	—	“ 14
“ Coro	“ 10	—	“ 10
“ Barcelona	“ 28	—	“ 14
“ Cumaná	“ 30	—	“ 16
“ El Tigre	“ 20	—	—
“ Ciudad Bolívar	—	“ 20	“ 13

Fuente: Corporación Venezolana de Fomento, *Cuadernos de Información Económica*, N° 2, febrero-marzo 1950. Banco Central de Venezuela, *Memoria correspondiente al ejercicio anual 1960*, p. 355.
(_) No se especifican datos.

Las cifras evidencian la escasa variación que hubo en el costo del transporte en un lapso aproximado de quince años. Apenas se verificaron incrementos en algunas rutas y reducciones en otras, esto último descuella más en aquellas localidades del oriente del país donde el tráfico de carga era mucho menor al que se registraba entre Caracas, Los Andes y Maracaibo.

Por más que se introdujeron mejoras en la construcción y reparación de la vialidad terrestre, sobretudo hacia las regiones del centro y occidente, los empresarios del transporte mantuvieron en firme sus alegatos en torno a la estructura de costos que debían sobrellevar, la cual involucraba gastos de personal, reparación y compra de unidades, pago de impuestos, entre otros. La fuerte competencia que ofrecían los

transportistas individuales fue también esgrimido como una causa adicional para proveerse de tarifas medianamente remunerativas y estables.

En el curso de esta investigación no fue posible constatar los valores de movilización de carga por carretera, dado que los registros estadísticos sobre este particular sólo consideraban el movimiento de carga y pasajeros en ferrocarriles y autobuses²⁶⁷.

Estas dos modalidades de transporte se disputaron la preferencia del público para el traslado dentro del perímetro de una ciudad o entre varias ciudades. El autobús terminó por imponerse dados los bajos costos de operación y mantenimiento. Las cifras de ingresos brutos provenientes del movimiento de autobuses y camionetas, presentaron un sucesivo incremento al pasar de aproximadamente 39 millones de bolívares en 1948 a 77 millones en 1957²⁶⁸, representando un crecimiento de promedio interanual del 10,6%.

El vigoroso desempeño del subsector transporte durante el período ponía de manifiesto como la economía venezolana descansaba sobre un sistema de comunicaciones terrestres que lo convertía en auxiliar indispensable de las distintas actividades mineras, industriales, agrícolas y comerciales del país.

La industria de la construcción: motor auxiliar del crecimiento económico

Por varios lustros el sector privado dedicado a la construcción ejerció poca o ninguna influencia en la economía debido al escaso desarrollo del país, unido a la exigüidad de los recursos fiscales y a la práctica de ejecutar las contadas obras públicas por administración directa del Estado. En ese entonces, el campo de acción de los constructores se limitaba a erigir algunas viviendas y pequeñas edificaciones para uso industrial y comercial, estas actividades no requerían de mayor inversión de

²⁶⁷ El Banco Central de Venezuela en sus memorias anuales correspondientes a 1957 y 1961, reconoce la carencia de información estadística relativa a las actividades del transporte por carretera. Cuestión que comenzó a resolverse a partir de 1961 a través de la realización de una serie de encuestas por muestreo, aplicadas inicialmente en Caracas y Maracaibo.

²⁶⁸ Banco Central de Venezuela, *Memoria correspondiente al ejercicio anual 1957*, Caracas, Artegrafía, C.A. 1957, p. 182.

capital por lo que predominaba el trabajo manual y el uso de elementales instrumentos de producción. La casi totalidad de los ingenieros egresados de la Universidad Central de Venezuela, prestaban servicios exclusivos en los organismos del Estado, de modo particular en el Ministerio de Obras Públicas (MOP).

Es a partir del desarrollo de la industria petrolera y de la creciente participación del Estado en los beneficios derivados de esta que cobra mayor impulso la construcción de obras públicas y privadas en gran parte del país. En efecto, desde finales de los años treinta y durante la segunda mitad de la década de los cuarenta, el sector constructor privado experimentó un sostenido crecimiento en importantes ciudades como Caracas, Valencia, Barquisimeto y Maracaibo. Esta expansión coincidió con la tendencia hacia la concentración de numerosos contingentes de población que paulatinamente iban abandonando las labores del campo y se trasladaban hacia las ciudades en busca de mejores condiciones de vida.

La demanda de vivienda incentivó la construcción de más inmuebles y dotación de mejores servicios. Así el perímetro espacial de las ciudades que tradicionalmente se reducía a los llamados “cascos centrales”, comenzó a crecer a expensas de la desaparición de las viejas haciendas ubicadas en los alrededores. Un caso emblemático lo constituyó la compra en 1943 de la hacienda Ibarra en Caracas que daría paso a la futura ciudad universitaria.

Otras edificaciones que marcarían su impronta en la definición de los modernos paisajes citadinos lo representarían las nuevas “urbanizaciones”, suerte de complejos arquitectónicos que combinaban en un solo espacio soluciones a los problemas de vivienda, vialidad, agua potable, cloacas y demás servicios públicos. En Caracas el diseño fue ensayado en pequeñas urbanizaciones situadas hacia el este y suroeste de la ciudad, dando paso al mayor proyecto urbanístico conocido como la reurbanización de El Silencio.

En esta obra tuvieron participación varias empresas constructoras privadas, cuestión que abriría a su máxima expresión el camino hacia el establecimiento de un sistema de licitaciones en las obras públicas. La conexión entre el gasto público y el sector privado estimuló el surgimiento de nuevas empresas que agrupaban en un solo

propósito a ingenieros y hombres de negocios, así como la inversión de grandes capitales destinados a adquirir equipos y maquinarias modernas.

En poco tiempo el sector comenzó a diversificar sus operaciones dando lugar a empresas especializadas en movimientos de tierra, estructuras de concreto y acero, carreteras, pavimentación, levantamientos topográficos, obras sanitarias, entre otros. Después de una etapa netamente artesanal en sus orígenes la industria de la construcción pasó a ser uno de los renglones más lucrativos del sector privado. Al respecto, María Elena González Deluca destaca el interés de renombradas figuras del gremio de comerciantes por ampliar su radio de actividades e involucrarse en el atractivo negocio:

La construcción y otras actividades asociadas a la expansión urbana abrieron nuevos espacios para reorientar o diversificar las inversiones de antiguas casas mercantiles miembros de la Cámara, como lo indica el ingreso a la misma, en junio de 1946 de la firma Henrique Blohm dedicada a inversiones y construcciones. También Branger, tradicional industrial de Carabobo, se orientó hacia este campo: Horn y Branger, firma dedicada a obras públicas, construcciones y consultas técnicas, ingresó a la Cámara en octubre de 1946²⁶⁹.

En efecto, el sector mercantil no fue en absoluto un beneficiario marginal del crecimiento de la novel industria de la construcción. Por el contrario, hubo de convertirse en el proveedor por antonomasia de la demanda ebulliente de materiales e insumos requeridos por los empresarios y el Estado.

Aun cuando los primeros años de la Segunda Guerra Mundial hicieron sentir sus estragos sobre la construcción, el sector volvió a reactivarse hacia finales de 1944. Ya para el cuarto trimestre de 1945 los organismos municipales habían concedido numerosos permisos de construcción para edificios, locales comerciales, establecimientos industriales y urbanizaciones²⁷⁰.

La dinámica registrada en la industria de la construcción tuvo incidencia en otras actividades conexas como las fábricas de cemento cuyo ritmo de producción anual fue en ascenso al pasar en 1944 de 112.484 toneladas a 193.820 toneladas en

²⁶⁹ María Elena González Deluca, *Ob. Cit.*, p. 415.

²⁷⁰ *Ibidem*, p. 411.

1948, hecho que posicionó a Venezuela como uno de los mayores consumidores y productores de cemento per cápita, después de los Estados Unidos²⁷¹.

Para la época existían seis establecimientos cementeros en el país: la Fábrica Nacional de Cementos “La Vega” creada en 1907, Cementos Carabobo ubicada en Valencia constituida en 1940, las plantas de Barquisimeto y Maracaibo, fundadas en 1945 y 1947 respectivamente, además de la fábrica de Cementos Táchira abierta en 1948. La más grande hasta ese momento fue instalada en Pertigalete, ubicada entre Guanta y Cumaná en 1949. Buena parte de la producción era adquirida por el Estado con destino a las obras públicas, en tanto la empresa privada consumía el restante. Fue tal la demanda de material de construcción que a finales de 1948 el gobierno hubo de autorizar la importación de *cemento romano* libre del pago de aranceles.

Aún cuando el ritmo de las construcciones privadas marchaba con cierta consideración en algunas regiones del país, resultaba un lugar común la reiterada acusación de sectores políticos opuestos al gobierno *adeco*, de intentar menoscabar el desarrollo de la industria de la construcción mediante la aprobación de disposiciones que obligaban a los constructores privados a alquilar los nuevos edificios levantados a precios regulados. Este aspecto devino inevitablemente en un ingrediente conflictivo dentro del clima de tensión política que antecedió al golpe militar de noviembre de 1948.

Varias fueron las objeciones a los procedimientos de licitación aplicados durante el *trienio adeco* para la contratación de obras, la más de las veces eran declararas desiertas ante la falta de concurrencia de empresarios interesados en algún contrato. Se criticaba además la inexistencia de un marco legal específico que regulase las relaciones entre el Estado y las empresas contratistas, cuestión que generaba un vacío administrativo sujeto al mejor arbitrio de los entes burocráticos.

Así se desprende de un artículo de opinión publicado a los pocos meses de posesionado el nuevo gobierno militar, donde se exponía el siguiente requerimiento: “El sistema de contratación de obras es (...) anticuado y absurdo e impide en parte que

²⁷¹ “Asuntos económicos” en AHMRE, Dirección de Información Exterior, sección interior 1949, expediente 22.

la industria de la construcción se encause a ser colaborador del Estado”²⁷². El autor de la nota, reclamaba el trato injusto al que era sometida la industria en comparación a otras que sí recibían la protección y estímulo oficial, por lo que finalizaba haciendo un llamado a resolver esa situación.

Con el propósito de reestablecer la confianza en el sector construcción, el ministro de obras públicas, Gerardo Sansón, hombre estrechamente ligado a la industria, formuló una amplia convocatoria a todas las compañías contratistas a los fines de exponer sus puntos de vista y concertar un plan de acción relacionado con la obras que el nuevo gobierno pretendía llevar a cabo en el corto plazo.

Según el testimonio de Gerardo Sansón, este expuso su proceder al momento de encargarse del despacho:

Faltaban constructores, no había manera de construir el país sin que hubiese compañías serias, compañías solventes económicamente que respondieran al trabajo. Entonces, se me ocurrió llamar a todas las compañías que había, que existían, pues, unas veinte. Las llamé y las senté en una mesa a todas ellas, muchas compañías pequeñas, otras grandes (...) Entonces les dije: Aquí señores hay lo siguiente, esto es lo que se va hacer (...) vamos a ver como lo hacen ustedes (...) Entonces distribuimos (...) y así llegamos a una concertación de contratos²⁷³.

Nótese en lo anterior el mecanismo adoptado por Sansón para adjudicar los contratos de obras públicas. Desde su perspectiva, la vía más expedita para garantizar la ejecución de los trabajos era asignándolos directamente y en común acuerdo entre todos los contratistas. De igual modo, se puso en práctica la idea de dividir una misma obra en varios frentes de trabajo, cada uno de los cuales estaría a cargo de diferentes empresas.

Ejemplo de lo anteriormente expuesto lo representó la construcción de la carretera panamericana, cuyos principales tramos occidentales fueron adjudicados a siete empresas contratistas, a saber:

- Chivacoa-Bejuma (Constructora Brillembourg Villegas Asociados C.A.)

²⁷² José Pérez González, “Los contratos de obras públicas” en el diario *El Universal* N° 14234, Caracas 28 de enero de 1949, p. 4.

²⁷³ “Diálogo oficial con Gerardo Sansón” en Juan José Martín Frechilla, *Diálogos reconstruidos para ...*, pp. 161,162.

- Tocuyito-Bejuma (Ardila-Hulett C.A.)
- Barquisimeto-Acarigua (C.A. DEYCA)
- El Vigía-Buena Vista (MOVITERRA-Excavaciones y Riegos).
- La Fría-El Vigía (Oficina Técnica Gutiérrez & Co.)
- Santa Bárbara-El Vigía (C.A. RUTA).
- Agua Viva-Puente Torres (Venezolana de Inversiones C.A.)²⁷⁴

A la larga éste y otros mecanismos discrecionales hicieron de la construcción un escenario propicio para el usufructo tanto de contratistas como de altos funcionarios del régimen, la más de las veces ocupando en paralelo esa doble condición. Los casos más emblemáticos fueron las compañías Venezolana de Inversiones C.A. y Constructora AVILA, en ambas aparecían como socios tres importantes personajes que subsecuentemente ocuparon el Ministerio de Obras Públicas entre 1948 y 1957: Gerardo Sansón, Julio Bacalao Lara y Oscar Rodríguez Gragirena²⁷⁵.

Ya a partir de 1953 se hizo más frecuente la convocatoria a licitaciones públicas, pero con criterios mucho más centralizados. La revisión y preselección de las ofertas contratistas estaba a cargo de los organismos públicos licitantes, principalmente el MOP, luego éstas eran llevadas a la consideración del Presidente de la República quien finalmente decidía la oferta ganadora.

Con frecuencia algunas de las compañías participantes en esas licitaciones no poseían capacidad técnica y económica para garantizar la culminación de la obra, siendo no pocas de ellas dispositivos improvisados de la noche a la mañana. Otras por el contrario, contaban con un importante capital de respaldo y vínculos políticos de por medio, situación que les daba preeminencia al momento de asignarse los contratos de mayor valía económica. Hubo casos de grandes empresas que optaban

²⁷⁴ Véase Ministerio de Obras Públicas, Memoria y Cuenta, Años 1954 y 1957.

²⁷⁵ Un estudio pormenorizado sobre este aspecto fue realizado por Clemy Machado de Acedo, “La industria de la construcción entre 1944 y 1959” en AAVV, *Estado y grupos económicos en Venezuela (su análisis a través de la tierra, construcción y banca)*, Caracas, Editorial Ateneo de Caracas, 1981, pp. 161-173.

por dividirse y crear compañías subsidiarias, al mejor estilo de los *trust* petroleros de Norteamérica, con el objeto de monopolizar el negocio de las contrataciones²⁷⁶.

Por lo regular hubo compañías que ofrecían llevar a cabo obras en licitación a un costo menor de lo estimado, cuestión que las favorecía notablemente a la hora de las asignaciones. Posteriormente, alegando defectos en los proyectos originales aumentaban el precio inicial y solicitaban al Estado compensaciones extraordinarias para cubrir los riesgos imprevistos²⁷⁷.

Con el fin de sufragar las variaciones los entes oficiales convenían con las contratistas el pago de las obras en varias cuotas durante años sucesivos. A tal efecto se les entregaban papeles públicos denominados “certificados de adeudo”, estos tenían la ventaja de que podían ser negociados con entidades financieras nacionales o extranjeras y obtener liquidez en el corto plazo. De igual modo, se recurrió a este mecanismo para la contratación de obras de gran envergadura. A medida que avanzaba el ritmo de construcción se efectuaban los desembolsos correspondientes.

No obstante, esto significó una onerosa carga para el crédito público puesto que la acumulación de los cuantiosos compromisos llegó a superar las posibilidades corrientes del fisco nacional, sobre todo después de 1957 cuando se hizo efectivo el anuncio del gobierno de los Estados Unidos de restringir la compra de petróleo extranjero, hecho que surtió efectos negativos en los ingresos del tesoro nacional.

Luego de la caída de la dictadura militar el 23 de enero de 1958 se dio a conocer la magnitud de las deudas por concepto de obras públicas. De seguidas veamos unos extractos de los contratos y negociaciones derivados de los certificados de adeudo otorgados por el régimen depuesto.

²⁷⁶ Norman Dupray, *Huyen las aves de rapiña*, Buenos Aires, Talleres La Técnica Impulsora, 1959, pp. 87-89.

²⁷⁷ Cámara Venezolana de la Construcción, “Informe sobre los principios que deben regir el otorgamiento de los contratos de obras públicas, Caracas 24 de febrero de 1958” en AHM, sección inventarios, serie B, caja 33, carpeta 1, documento 27.

**Contratos objetados por el contralor general de la Nación durante el lapso
comprendido entre enero 1952 y enero 1958
(Extractos)**

Contratista	Obra	Monto Millones de Bs.	Saldo deudor Millones de Bs.	Cesionario
Acero S.A constructora	Autopista Tejerías-Valencia	8.894	2.604	Banco Mercantil
Asfalto Acero S.A.	Construcción carretera Coro-Palmarejo	11.736	5.895	Banco Holandés Unido Banco Metropolitano Banco de la Construcción Banco Francés-Italiano
BRIVIASCA Construcciones	Construcción carretera Chivacoa-Bejuma	47.590	6343	NBC of New York Seguros La Metropolitana
Caroní Constructora Venezolana	Construcción carretera Dos Caminos-El Pao	9.233	1.039	Banco Francés-Italiano
Cuevas Picón oficina	Reparación carretera Taborda-Barquisimeto	911	31	Banco de la Construcción
DEYCA C.A.	Ensanche carretera Carora-Lagunillas	2784	2784	Banco Provincial
DEYCA C.A.	Plataforma ferrocarril Puerto Cabello- Barquisimeto	23.498	10789	Banco Provincial
EDICASA	Construcción Valera- Betijoque	1.286	533	Banco Provincial
Fibroemento C.A.	Construcción Avenida Fuerzas Armadas	15.572	7.419	Adriática de Seguros
Gil y Baralt S.R.P.	Construcción carretera Yaracal-Agua Salada	3.708	1.722	Seguros Ávila
Gutiérrez y Co., S.A. Oficina Técnica	Construcción Estructura La Cabrera	56.956	13.616	Banco Metropolitano Banco Mercantil y Banco de Venezuela
IVECA	Construcción Autopista El Valle	44.747	10.094	Banco Nacional de Descuento Banco Mercantil Carl M. Loeb, Co.
IVECA	Construcción Autopista Tejerías-Valencia	19.493	8.344	Banco Mercantil
IVECA y CASA Consorcio	Pavimentación Autopista Tejerías- Valencia	45.919	11.372	Banco Mercantil
IVECA y CASA Consorcio	Construcción Autopista La Encrucijada- Tapatapa	13.051	6.490	Banco Mercantil
Martín ENGINEERING Co.	Construcción carretera Coro-Palmarejo	27.636	3.321	Banco Comercio de Maracaibo
Proyectos y Construcciones C.A.	Construcción carretera Mérida-Panamericana	16.010	10.062	Adriática Venezolana
VICA	Construcción carretera Puente Torres-Agua Viva	32.979	7.613	Banco Mercantil
VICA C.A. Pavimentos	Pavimentación carretera Mérida- Panamericana	18.723	1.362	Banco Mercantil
VICA C.A. Pavimentos	Pavimentación carretera Tocuyito- Chivacoa	16.980	11.286	Banco Mercantil

Según la estimación realizada por la Contraloría General de la República, el monto total de la deuda causada por contratos de interés público suscritos entre 1952 y 1958 fue de Bs. 2.847.507.005,57²⁷⁸. Este cúmulo que incluía intereses y comisiones leoninas abrió un controvertido capítulo de reclamaciones al Estado venezolano. En vista de esta situación el gobierno provisorio que remplazó la dictadura, consideró la posibilidad de contratar un empréstito para sufragar las deudas pendientes o declarar la moratoria unilateral. No obstante, ambas propuestas fueron objeto de un fortísimo debate público en el que finalmente prevaleció la idea de cubrir las obligaciones utilizando las reservas fiscales y evitar acudir al crédito público.

Otro ejemplo revelador de la falta de escrúpulos que caracterizó al régimen fueron los continuos “memorandum” emitidos desde la Secretaría de la Presidencia de la República con destino al titular del Ministerio de Obras Públicas, en los que se solicitaba emplear los servicios de personas que representaban varias constructoras privadas cuyo único aval era el ser “decididos amigos del gobierno”²⁷⁹. A continuación algunos ejemplos de esta práctica, denominada comúnmente como tráfico de influencias:

²⁷⁸ Cámara del Senado de la República, “Informe de la Comisión Especial designada para dictaminar acerca del informe presentado por el Contralor General de la Nación de conformidad con lo dispuesto en el acuerdo del Congreso Nacional de fecha 29 de mayo de 1959” en AHM, sección inventarios, serie E, caja 58, documento 20.

²⁷⁹ “Memorandum varios” en AHM, sección inventarios, serie B, caja 18, carpetas 1 y 14.

RAUL SOULES BALDO
Secretario de la Presidencia de la República

Saluda cordialmente a su distinguido amigo el señor Dr. Julio Bacalao Lara, Ministro de Obras Públicas, en la oportunidad de presentarle al señor Emiliano Izaguirre, de nacionalidad mejicana, buen amigo del Coronel Pérez Jiménez y del suscrito, quien desea ofrecer al Ministerio a su cargo los servicios de la compañía constructora "U.T.A.H.", que él representa en Venezuela.

Soulés Baldó se permite pedirle al doctor Bacalao Lara que reciba al señor Izaguirre para el fin indicado, por lo cual le anticipa la más cumplidas gracias, a la vez que se complace en renovar los testimonios de su elevado aprecio.

Miraflores, 29 de octubre de 1953.

_____ o _____

Miraflores, 29 de abril de 1954

Doctor Julio Bacalao Lara
Ministro de Obras Públicas
Su despacho.

Estimado amigo:

En atención a un pedimento del teniente José Genaro Caruso, miembro de la Oficialidad de la Policía Militar, me permito presentarle al ingeniero Orestes Pereira Paiva, familiar de aquel, quien trabaja con la compañía constructora "Ponte y Perfetti" y desea entrevistarse con Ud. para pedirle que considere la posibilidad de que dicha empresa sea favorecida con la ejecución de alguna de las obras que tiene en programa el Despacho a su cargo.

Le estimo las gracias por la atención que Ud. tenga a bien dispensar al ingeniero Pereira Paiva y me es grato renovar los testimonios de mi elevado aprecio.

Amigo,

RAUL SOULES BALDO

RAUL SOULES BALDO

Saluda cordialmente a su distinguido amigo el señor doctor Oscar Rodríguez Gragirena, Ministro de Obras Públicas, y en cumplimiento de instrucciones del señor Presidente de la República se permite presentarle al señor Rafael Almeida Hernández, Presidente de la Constructora María Auxiliadora C.A., y pedirle que considere la posibilidad de utilizar los servicios de dicha empresa en función de la capacidad de la misma y de los programas de ese Despacho. Soulés Baldó se complace en renovar al doctor Rodríguez Gragirena los testimonios de su elevada aprecio.

Miraflores, 6 de marzo de 1956²⁸⁰

De la misma forma, otras personas eran recomendadas para recibir algún contrato de inspección “...que le permita mejorar su actual estado económico”. No faltaban también solicitudes para la obtención de un cargo en el MOP: Veamos:

R. Soulés Baldó

Saluda cordialmente a su apreciado amigo el señor doctor Julio Bacalao Lara, Ministro de Obras Públicas, en la oportunidad de cumplir instrucciones del ciudadano Presidente de la República al recomendarle la aspiración del Capitán ® Ramón M. Isturde de obtener un cargo dependiente de ese Despacho, preferentemente en el ramo de Carreteras. Soulés Baldó aprovecha esta oportunidad para reiterar al doctor Bacalao Lara las cordiales expresiones de su amistad y estima.

Miraflores, 11 de agosto de 1953²⁸¹

Esto pone de manifiesto, además de la existencia de reiteradas prácticas irregulares, la forma como se favoreció desde el alto gobierno el desarrollo cualitativo y cuantitativo de una poderosa industria que en conjunto hizo sentir su influencia en

²⁸⁰ Idem.

²⁸¹ Idem.

la dinámica económica y política del país. En opinión de Manuel González Abreu, el sector constructor fue uno de los beneficiarios directos del régimen “no sólo por su importancia económica” sino por los dividendos políticos que deparaba transmitir la idea de estar materializando el desarrollo nacional. De allí que:

La industria de la construcción tuvo, pues, un tratamiento especial. Durante cinco años el Impuesto sobre la Renta eximió de pago a las edificaciones nuevas; éstas fueron liberadas de toda regulación de alquileres salvo las de carácter obrero, se centralizaron los permisos en la ingenierías municipales para aligerar trámites, se crearon bancos hipotecarios para otorgar créditos al sector, y el gobierno nacional, a través del Banco Obrero, dio impulso a dicha actividad en casi todo el país²⁸².

De tal manera que gracias a la política expansiva del gasto público centrado en la construcción de carreteras y de bienes inmuebles, el sector constructor recibió un fuerte impulso que se reflejó en su contribución a la formación del Producto Interno Bruto (PIB), al pasar de 1.792 millones de bolívares en 1949 a 3.740 millones en 1957. Dicho de otro modo, durante el período en consideración experimentó un crecimiento promedio interanual del 13,5%. En la siguiente tabla puede observarse las principales actividades económicas de la década de los cincuenta y su aporte anual al (PIB):

²⁸² Manuel González Abreu, *Auge y caída del perezjimenismo (el papel del empresariado)*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico – Fondo Editorial Acta Científica, 1ª edición, 1997, p. 159.

**Producto interno bruto
(%)**

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Petróleo	30,80	31,52	31,27	29,04	28,48	29,89	30,89	31,33
Comercio	13,56	13,95	13,67	14,15	15,08	14,80	14,77	16,49
Servicios	16,81	15,93	15,67	15,86	15,43	14,92	14,27	13,51
Industria Manufacturera	9,04	8,44	9,20	9,69	10,18	10,36	10,22	10,18
Alquiler e intereses	9,12	8,88	8,98	9,36	9,26	9,06	8,94	8,97
Construcción	6,49	7,26	7,50	7,54	7,75	7,05	7,51	6,62
Agricultura, ganadería y pesca	7,96	8,13	8,12	7,91	7,23	6,99	6,76	6,32

Fuente: Clemy Machado de Acedo, *Ob. Cit.*, p. 139.
Adaptado por el autor.

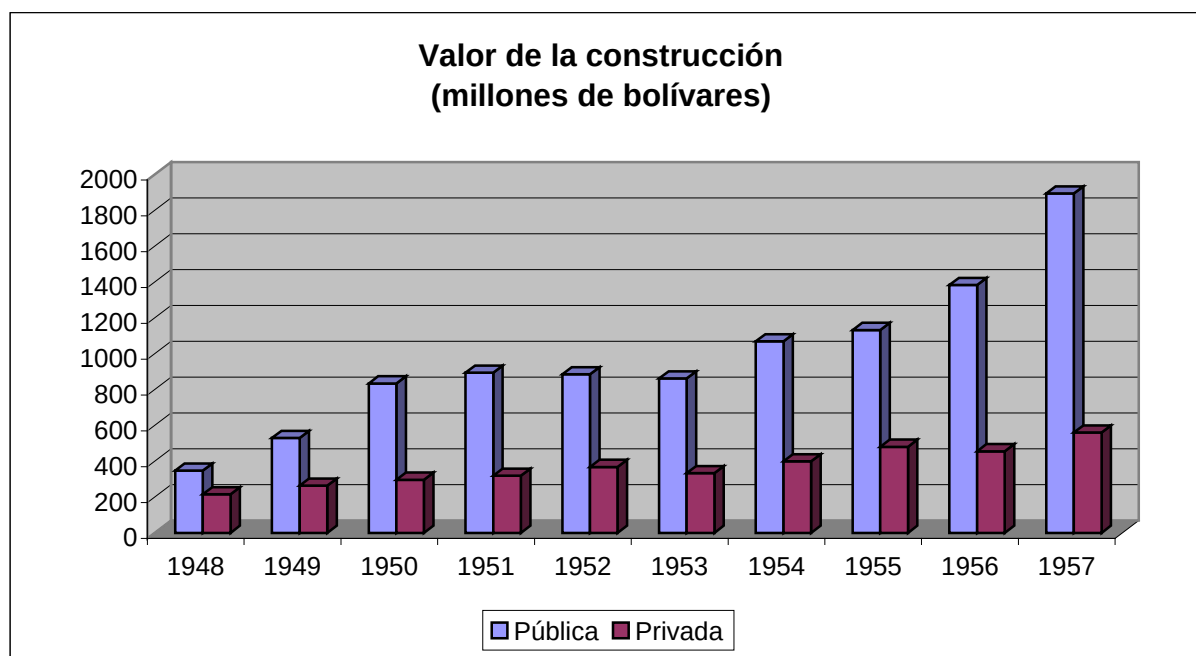
Como puede verse la estructura de la economía venezolana durante buena parte de la década de los cincuenta, estuvo definida conforme al orden de importancia de los siguientes sectores: La industria petrolera siguió ocupando la primacía absoluta, seguida del sector comercio que registró un incremento porcentual en sus operaciones dado el movimiento ascendente de las importaciones, el tercer lugar correspondió a los servicios prestados por empresas públicas y privadas en las principales ciudades del país, luego vendría la espigada industria manufacturera asociada a capitales extranjeros, el sector de alquiler e intereses ocupó el quinto lugar, la construcción el sexto con un relativo descenso entre 1955 y 1957 producto de los retrasos en el pago a los contratistas privados por parte del Estado, aún así se posicionó por encima del sector agropecuario.

De acuerdo con Clemy Machado de Acedo, este posicionamiento relativo del sector construcción pese a su sostenido crecimiento, obedeció a varios factores que denotaban una fortaleza más aparente que real:

- El sector constructor no constituyó en sí mismo un factor independiente de acumulación de capital, por el contrario actuó como correa de transmisión del excedente proveniente del gasto público hacia otros sectores de la economía.
- La morfología del sector estaba constituida por reducidos grupos económicos que concentraron los contratos de mayor monto en obras públicas.
- Una parte considerable del margen de utilidades de las compañías constructoras era liquidado entre los accionistas sin realizar mayores inversiones en la reposición de equipos e incremento del capital suscrito.
- La estabilidad financiera del sector estaba supeditada a la tendencia creciente o decreciente del gasto público destinado a la construcción.
- Dada la elevada mecanización de los trabajos de construcción, el sector no representaba una fuente de empleo permanente para la creciente oferta de mano de obra no especializada²⁸³.

Ahora bien es conveniente mirar por separado los dos tipos de inversión que conformaban el sector constructor. Por un lado, tenemos la construcción pública financiada por organismos del Estado y ejecutada directamente por éste o por intermedio de compañías privadas a través de contratos, y por el otro lado, la construcción privada cuyo capital es aportado fundamentalmente por particulares y efectuada por estos mismos.

²⁸³ Clemy Machado de Acedo, *Ob. Cit.*, pp. 280-283.



Fuente: Banco Central de Venezuela, *La economía venezolana en los últimos treinta años*, p. 148.

La construcción pública alcanzó en 1957, último año del pretorianismo gobernante, un valor de 1.895 millones de bolívares cifra que representaba aproximadamente cinco veces los 384 millones de bolívares registrados en 1948, situándose en un promedio de 987 millones anuales.

Durante el lapso indicado los valores porcentuales de inversión se mantuvieron aproximadamente uniformes, de los cuales 64% correspondió al Ministerio de Obras Públicas, 12% al Banco Obrero, 13% a la construcción en las entidades federales, 3% al Instituto Nacional de Obras Sanitarias, 5% al Centro Simón Bolívar y aproximadamente 3% al Instituto de la Ciudad Universitaria²⁸⁴.

En lo que respecta a la construcción privada, sus valores muestran un leve incremento de 216 millones de bolívares en 1948 a 560 millones en 1957, monto que a todas luces estuvo muy por debajo del promedio anual de la construcción pública.

²⁸⁴ "La Construcción", en AHM, sección inventarios, serie B, caja 15, carpeta 15, documento 5.

La atención de la iniciativa privada se centró en la edificación de inmuebles comerciales y servicios.

Desde el punto de vista geográfico la construcción se aglutinó esencialmente en el centro y occidente de Venezuela. Las regiones del oriente y el sur comenzarían a ser vistas con mayor interés a medida que la explotación de minas e hidrocarburos rendían mayores frutos. Para 1957 el Distrito Federal representaba 76% del valor total de la construcción en toda la república²⁸⁵, tendencia que se había conservado casi invariablemente a lo largo de década.

El rápido crecimiento de Caracas que ya en 1955 concentraba un millón de habitantes, era el resultado del fuerte atractivo económico y social que despertaba el impulso constructor de grandes edificios, avenidas, plazas públicas, dotación de servicios y posibilidades de fuentes de empleo, con salarios superiores a los devengados en los predios rurales.

Todavía en 1949 los labriegos recibían entre Bs. 2,38 y 2,90 por día. En muchos centrales y haciendas de café el estipendio se calculaba según el rendimiento del trabajador en tiempos de zafra o de cosecha, recibiendo entre Bs. 3 y 4,50 por día, en las haciendas más alejadas de las carreteras principales pagaban Bs. 2²⁸⁶. Caracas y Maracaibo eran las ciudades donde se pagaban los mejores salarios por jornadas diarias de ocho horas. El monto variaba de acuerdo con las actividades de cada sector: en la industria de alimentos iba entre Bs. 10,65 a Bs. 12, en el sector comercial entre Bs. 6,20 y Bs. 6,25, en construcciones civiles de Bs. 20 a Bs. 25, en el sector transporte entre Bs. 8 y Bs. 6²⁸⁷.

En lo que respecta a la industria de la construcción, el incremento de sus actividades demandó con urgencia mano de obra especializada, lo cual no se daba abasto con la población criolla, debido a su carencia de preparación técnica. Esta situación comenzó a ser solventada a partir de la llegada al país de una corriente cada

²⁸⁵ Banco Central de Venezuela, *Memoria correspondiente al ejercicio anual 1957*, p. 154.

²⁸⁶ George W. Hill y Ruth Oliver Hill, "La inmigración y colonización en Venezuela. Bases sociales y económicas" en AHMRE, Dirección de Información Exterior, sección interior 1949, expediente 13.

²⁸⁷ Idem.

vez más elevada de inmigrantes procedentes en su mayoría de países devastados por la Segunda Guerra Mundial.

Durante el periodo comprendido entre 1948 y 1957 el mayor saldo migratorio se registró en 1955 con 57.548 ingresos de ciudadanos venidos de otras latitudes, específicamente de Portugal, España e Italia, totalizando en 1957 una cantidad de 438.637 residentes extranjeros en Venezuela²⁸⁸. Muchos de estos nuevos residentes eran profesionales o simples albañiles que sabían manejar maquinarias pesadas y poseían conocimientos técnicos especiales en materia de construcción, de allí que fueran incorporados a la industria, primero como obreros de pico y pala y luego como maestros de obra, latoneros, torneros, electricistas, mecánicos, etc. La consecuencia de esta rápida asimilación la sufrieron los obreros criollos desplazados de sus empleos.

Esta situación contravenía lo dispuesto en la Ley del Trabajo vigente que para entonces establecía la obligatoriedad para todas las empresas y servicios de tener en sus plantillas 75% de trabajadores venezolanos. Hubo casos en los que empresarios extranjeros interesados en ampliar la cuota de coterráneos bajo su dirección, recurrieron a la estratagema de constituir Sociedades Anónimas donde el gran propietario hacía figurar como socios “ficticios” a sus propios trabajadores, saltándose con ello la ley²⁸⁹.

Según los datos estadísticos analizados por Manuel Rodríguez Campos, la fuerza laboral criolla aumentó entre 1950 y 1957 en 445.000 personas, a un promedio de 63.571 por año. De esa cantidad 13,2% no pudo incorporarse al mercado de trabajo, es decir, 8.275 personas en promedio anual quedaban ociosas. “En 1952 la industria de la construcción empleaba 34,7% de la mano de obra del sector secundario, en 1953 y 1954 ascendió 35,1%, en 1955, 1956 y 1957 se redujo 34,4%, 34,7% y 34,5% respectivamente”²⁹⁰. Deduce el autor citado que las perspectivas de

²⁸⁸ Susan Berglun y Humberto Hernández, *Los de Afuera. Un Estudio Analítico del Proceso Migratorio en Venezuela 1936 – 1985*, Caracas, Centro de Estudios de Pastoral y Asistencia Migratoria, 1985, p. 48.

²⁸⁹ Ministerio del Trabajo, “Aplicación del artículo 18 de la Ley del Trabajo. La Inmigración” en AHM, sección inventarios, serie B, caja 41, carpeta 30, documento 14.

²⁹⁰ Manuel Rodríguez Campos, *Ob. Cit.*, pp. 100,101.

incorporación de mano de obra criolla en el sector constructor superó su propia capacidad empleadora, de modo particular su principal sostén económico, el Estado.

No hay duda que la industria de la construcción se convirtió en un punto de apoyo para la consecución del progreso material del país, significando al mismo tiempo un poderoso aliciente que contribuyó al fortalecimiento de un naciente capitalismo criollo deseoso de expandir sus negocios e influencias tradicionales.

El desarrollo de la industria automovilística en Venezuela

Como resultado del grave desabastecimiento de neumáticos, repuestos y de toda clase de automóviles sufrido durante la Segunda Guerra Mundial, varios fueron los esfuerzos por estimular la creación de nuevas industrias relacionadas con estos ramos de la producción automovilística. Después de algunas gestiones realizadas en Washington a objeto de plantear los problemas de importación de artículos procedentes de los Estados Unidos hacia Venezuela, sus resultados se concretarían primero en 1941 con el establecimiento en Caracas de una subsidiaria de la General Tire and Rubber Company bajo la denominación de C.A. Nacional Manufacturera de Cauchos y Neumáticos *General*. Seguidamente, en 1944 una sucursal de la General Motors Interamericana comenzó a operar en Caracas importando repuestos para vehículos relacionados con esta firma comercial. De igual modo ese año la firma Good Years Co., abriría una factoría en Valencia destinada a la importación de tripas y neumáticos.

Finalizadas las operaciones aliadas en Europa, el aparato industrial norteamericano inició un proceso de reconversión para encauzar su producción hacia fines eminentemente civiles. No obstante, este propósito estuvo signado por una fuerte presión laboral interna que procuraba mayores reivindicaciones salariales, las cuales al chocar con la firme negativa de los patronos, derivaron en el estallido de sucesivas huelgas obreras.

Este controvertido escenario alimentó los planes de expansión capitalista de los grandes fabricantes norteamericanos que si bien entre los años veinte y treinta habían

comenzado a instalar firmas subsidiarias en otras latitudes, ahora el nuevo orden internacional favorecía el fortalecimiento de la hegemonía económica de los Estados Unidos en el mundo.

En el caso específico de América Latina, la región ofrecía al gran capital condiciones excepcionales para el asentamiento de nuevas inversiones, entre ellas destacan:

1.- Bajos costos de producción. En virtud la abundante disposición de materia prima, mano de obra barata y sistemas impositivos poco gravosos.

2.- Transferencia expedita de capitales. Las empresas trasnacionales podían recibir las utilidades derivadas de sus inversiones sin mayor restricción por parte de los países receptáculos de capital.

3.- Expectativa de monopolización de mercados. Dada la inexistencia de fuerzas productivas autónomas y competitivas en el mercado interno de cada uno de los países latinoamericanos, este podía ser controlado con facilidad por agentes externos.

La industria automotriz norteamericana fue una de las primeras en posicionarse en las más importantes plazas latinoamericanas, instalando plantas de ensamblaje en México, Brasil y Argentina. La cesación de la producción de vehículos particulares en los Estados Unidos durante la guerra, fortaleció la importancia de las subsidiarias locales que recibieron el apoyo de los diferentes gobiernos de la región asimilándolas como “industrias nacionales” sustitutivas de importaciones.

Aún cuando Venezuela no figuró inicialmente en los planes de expansión del capitalismo automotor, los índices comerciales resaltaban su condición como el cuarto país importador de vehículos en centro y Sudamérica²⁹¹. Esta capacidad de absorción que ofrecía el mercado venezolano, abrió una perspectiva favorable para la pronta instalación de una moderna planta ensambladora de vehículos.

Los antecedentes más próximos de este tipo de factoría de carácter manufacturero datan de principios de la década de los cuarenta, a raíz de la firma del Tratado de Reciprocidad Comercial con los Estados Unidos en 1939. Este incluyó

²⁹¹ Revista *El Automóvil* N° 1, enero 1946, s/p.

dentro de las rebajas arancelarias, la importación de *chasis* y carrocería metálica desarmada para instalar en Venezuela talleres de montaje de autobuses. A medida que la demanda de autobuses destinados al transporte público fue incrementándose, se formaron dos fábricas de ensamblaje: C.A. Remolques y carrocería “RYCCA” y C.A. Ensamblaje Superior, ambas de capital criollo ubicadas en la urbanización industrial San Martín de Caracas.

Dada esta experiencia, la General Motors Interamericana Corporation inició desde 1947 las negociaciones para la adquisición de una franja de terreno en las inmediaciones de la carretera Caracas-Antímano, sector Carapa, a fin de levantar una fábrica ensambladora que abriría operaciones al año siguiente con el montaje de una *pick up* Chevrolet, el 16 de septiembre de 1948²⁹². Igualmente, fungiría como distribuidor exclusivo de equipos de refrigeración y motores diésel.

Las perspectivas de la novísima planta se tornaron mucho más favorables al contar desde sus inicios con el respaldo oficial, hecho que se tradujo en la emisión de una resolución del Ministerio de Hacienda, en el que se disponía la exoneración del pago de derechos de aduana a la importación de vehículos completamente desarmados²⁹³. La medida representaba un impulso significativo que buscaba acrecentar la producción “nacional” de automóviles y el establecimiento de otras compañías ensambladoras.

Rápidamente el negocio de la venta de camiones y automóviles particulares registró un vertiginoso repunte, gracias entre otras razones, a las mejoras en materia de vialidad, el desarrollo de nuevas explotaciones fabriles en la región central y la creciente demanda de unidades de transporte por parte de la industria petrolera. A esto habría que agregar, el bajo precio del combustible en el mercado interno Bs. 0,10 el litro y la facilidad de obtención de divisas para la importación de vehículos.

Una nota de prensa testimoniaba los intersticios del apogeo motorizado reinante:

²⁹² Dexi Argüelles y José Jacobi, *General Motor, 60 años acelerando el progreso de Venezuela*, Valencia, C.A. Editora de El Carabobeño, 2009, pp. 40,41.

²⁹³ *Gaceta Oficial de los EEUU de Venezuela* N° 22796, Caracas 16 de diciembre de 1948.

En Venezuela nos hemos deslumbrado con los vehículos automotores. Nos parece que solo ellos representan la prosperidad y la buena vida de un individuo como de una colectividad (...) El automóvil es el símbolo de nuestra época, de nuestra vida petrolera y tan artificial en realidad, en nuestro país, como la riqueza perentoria que nos ha traído el petróleo²⁹⁴.

Para la época los cuatro países de mayor circulación de vehículos motorizados en centro y sur América, eran Brasil con 411.978 vehículos, seguido de Argentina con 350.712, México con 296.620 y Venezuela con 135.701 unidades²⁹⁵.

El éxito de la subsidiaria de General Motors en Venezuela, motivó a un grupo de importadores liderizados por John P. Phelps y Pedro Rafael Tinoco, a asociarse en 1950 y constituir una compañía denominada *Ensamblaje Venezolana S.A.* La respectiva planta comenzó a operar el 22 de mayo de 1951 y estaba ubicada en la urbanización industrial de Los Ruices. Su inauguración contó con la presencia de uno de los magnates de la industria automotriz norteamericana, C.B. Thomas, Presidente de la firma Chrysler Export Co.

Más tardíamente, otra poderosa transnacional como la Ford Motors Company al observar que sus productos comenzaban a quedar rezagados frente a la agresiva iniciativa de sus competidores, inició las gestiones para compra de terrenos en Valencia y fundar una planta de montaje que abrió operaciones en 1962.

Resulta claro que el establecimiento en Venezuela de las más emblemáticas compañías fabricantes de automóviles en el mundo revelaba la plena confianza del capital extranjero en la seguridad de sus inversiones, pero al propio tiempo, concitó el temor a una eventual monopolización del mercado interno, hasta ese momento provisto por importadores criollos que representaban los intereses de otras compañías de origen europeo.

Ante este escenario, los representantes de las principales casas importadoras y distribuidoras de vehículos en Venezuela, dirigieron una exhaustiva comunicación a los Ministros el despacho ejecutivo, a fin de expresarle el trato discriminatorio al que

²⁹⁴ “Ferrocarriles y Carreteras” en Diario *El Nacional* N° 2589, Caracas 5 de noviembre de 1950, p. 4.

²⁹⁵ Revista *El Automóvil* N° 242, Caracas julio 1951, s/p.

estaban siendo sometidos en virtud de las rebajas arancelarias acordadas a las compañías de ensamblaje norteamericanas que funcionaban en el país.

Las cifras de importación que manejaban las compañías europeas indicaban que en 1950 la General Motors importó 48,72% de los vehículos nuevos que circulaban en las carreteras venezolanas, seguida de la Ford Motors con 23,16% y la Chrysler con 16,70% y en último lugar quedaban ocho marcas europeas con 11,42%²⁹⁶.

En opinión de los importadores afectados, las medidas proteccionistas buscaban beneficiar exclusivamente los intereses de los grandes consorcios norteamericanos en detrimento de las relaciones comerciales con Inglaterra, Francia, Italia y Alemania. Advertían además que esto traería como consecuencia la dependencia absoluta del mercado venezolano a la importación norteamericana, por cuanto las referidas ensambladoras en realidad lo que hacían es traer a precios irrisorios los insumos básicos para luego armarlos en el país y obtener un importante margen de ganancias.

Esto daría pie al calificativo de “industria artificial” endilgado a las ensambladoras instaladas en Venezuela, debido a que estas no favorecían el desarrollo de industrias conexas capaces de suministrarles productos y materia prima de factura nacional. Pero no sólo fue el reparo de los importadores el que se hizo sentir, otras críticas procedentes de la tribuna pública también se dejaron colar:

El sacrificio fiscal a favor de las dos plantas existentes en Venezuela montan los 17 millones de Bolívares, tomando como promedio unos 10 mil autos armados por ambas plantas al año (...) El puro pago de sueldos, la simple compra de un terreno para hacer las plantas no justifican el sacrificio fiscal, especialmente si las otras marcas no se ven constreñidas a seguir ese procedimiento, puesto que sus autos siguen al mismo precio de aquellos²⁹⁷.

Justamente, uno de los argumentos esgrimidos por el gobierno de turno para poner en práctica una política proteccionista a favor de la industria de ensamblaje, fue la posibilidad de abaratar el costo de los vehículos en el mercado interno, así como la

²⁹⁶ “Exposición de las Compañías Automotrices establecidas en Venezuela dirigida a los Ministros de Relaciones Exteriores, Hacienda, Fomento y Trabajo. Caracas 24 de octubre de 1951” en AHM, sección inventarios, serie E, caja 25, documento 3.

²⁹⁷ José González González, “Ensamblaje” en Diario *El Universal* N° 15615, Caracas 11 de noviembre de 1952, p. 4.

generación de nuevos puestos de empleo y el ahorro de divisas. Pero a pesar de contar con un “ambiente amistoso, justo y favorable”²⁹⁸, según palabras del gerente de la General Motors Interamericana, Richard L. Ehrlich, con motivo de la ampliación de las instalaciones de la planta en Caracas a finales de 1952, la esperada reducción en el precio de venta de los vehículos no llegó a materializarse.

Por el contrario, lo que sí se acentuó fue la rebaja en las cuotas de importación de vehículos desarmados a partir de la suscripción del Convenio Supletorio del Tratado de Reciprocidad Comercial entre Venezuela y los Estados Unidos el 28 de agosto de 1952, muy a pesar de las objeciones formuladas. Este convenio incrementó el número de excepciones a varios artículos que no se producían en el país, correspondiendo en la mayoría de los casos a materias primas o semi manufacturas requeridas por la industria nacional.

En contrapartida, Venezuela obtuvo la disminución del impuesto de importación al petróleo crudo y el mineral del hierro en los Estados Unidos, medida esta que tendría implicaciones favorables sobre las utilidades de las compañías concesionarias, las cuales debían dispensar una parte al fisco nacional.

Después de la suscripción del referido convenio, el ensamblaje de vehículos registró un notable repunte, tal como se puede observar en el cuadro siguiente:

²⁹⁸ “Más de 3000 automóviles ha producido la nueva planta de la GM” en Diario *El Heraldo* N° 317, Caracas 21 de noviembre de 1952, p. 7.

Producción anual de vehículos ensamblados en Venezuela

Año	Vehículos para pasajeros		Vehículos para carga	
	Automóviles	Camionetas	Camiones	Camionetas
1948	—	—	—	9
1949	—	—	648	586
1950	24	47	1236	1634
1951	1572	325	1866	2738
1952	3858	—	1949	2764
1953	5608	276	1784	2727
1954	6965	926	3180	3110
1955	9994	1964	1946	4193
1956	7364	1850	2674	1942
1957	7266	1618	3627	2301

Fuente: Marco Aurelio Vila, *Geoeconomía de Venezuela*, Tomo III, p. 151.

Nótese como el interés inicial de la industria estuvo centrado en sus primeros años en atender la demanda nacional de vehículos de carga. A partir de 1953, primer año de vigencia del Convenio Supletorio, el ensamblaje de vehículos “de paseo” evolucionó satisfactoriamente hasta posicionarse como un artículo de primer orden, imbuido por las facilidades de crédito y las campañas publicitarias cuyo destinatario principal sería una ascendente clase media, formada por profesionales y técnicos y empleados públicos que hacían vida en los grandes centros urbanos.

Sin embargo, la expansión del montaje de automóviles en general alcanzó su máximo pico de producción en 1955, observándose una notable desaceleración durante el bienio 1956-1957 debido a la saturación del mercado interno generada por la fuerte competencia entre la producción nacional y los importadores de vehículos ensamblados.

Ante los cambios morfológicos que estaban experimentando las principales ciudades del país, debido al auge de la construcción pública y privada y la adopción de una organización funcional del espacio urbano mediante zonas especializadas en

residencia, trabajo, servicios y tiempo libre, el vehículo automotor aseguró su primacía como el medio por excelencia para el desplazamiento de las personas dentro de la ciudad.

La publicidad desplegada en medios audiovisuales y escritos hacía gala de los más llamativos recursos para promocionar las mejoras introducidas en los modelos de vehículos año tras año. Un sugerente rótulo de la época exponía lo siguiente:

... su elegante estilo, su maravillosa combinación de colores y el perfecto funcionamiento de sus potentes motores de 6 y 8 cilindros lo ponen al mismo nivel de los carros de mayor precio. Sin embargo, su costo es sorprendentemente bajo (...) Toda mujer necesita un segundo amor, un nuevo Chevrolet²⁹⁹.

Bajo el influjo de estos ardides se estimuló en gran medida las necesidades del uso vehicular insertándolos en la esfera de la cotidianidad, al punto que “... el papel cultural del carro y la velocidad penetró todos los grupos sociales, constituyendo una poderosa simulación de las emociones fugaces y rápidas de la agitada vida moderna”³⁰⁰.

Los valores implícitos dentro de la renovada lógica productiva y urbana se ajustaban a la idea de desarrollo que el sistema capitalista expandía por el mundo de la postguerra: la masificación del consumo, la reafirmación de la propiedad privada, el culto a la libertad individual y la posibilidad de aumento del nivel de vida.

El cambio en los patrones de consumo adoptado por los venezolanos de entonces, se vio reflejado en el auge de las compras al exterior que entre 1952 y 1957 ascendieron de Bs. 1.244.931 a Bs. 2.644.886, resultando en una balanza de pagos favorable a los Estados Unidos con un porcentaje promedio del 62% correspondiente al monto total de las importaciones³⁰¹.

Este escenario fue propicio para el establecimiento de nuevas factorías industriales, muchas de ellas representantes de firmas trasnacionales norteamericanas

²⁹⁹ Dexi Argüelles y José Jacobi, *Ob. Cit.*, p. 44.

³⁰⁰ Lorenzo González Casas, “Autopía en Caracas: Historias de la ciudad motorizada” en Claudio A. Briceño Monzón y José Alberto Olivar (Compiladores), *Ob. Cit.*, p. 355.

³⁰¹ Banco Central de Venezuela, *Memoria correspondiente al ejercicio anual 1957*, p. 216.

que aprovechaban las bondades de un mercado cautivo donde la reducción de los costos les permitía incrementar las utilidades.

Hasta 1957 se habían constituido aproximadamente catorce *compañías anónimas* de capital mixto o totalmente extranjero, dedicadas a la fabricación o ensamblaje de baterías, radiadores, reguladores de voltaje, cables y otros menesteres³⁰² demandados por los propietarios de automóviles. Empero, no será sino hasta 1963 cuando el Estado venezolano en el marco de la política de sustitución de importaciones, obligue a los grandes fabricantes de automóviles a incorporar renglones producidos por la “industria nacional” de autopartes.

En suma puede afirmarse que la industria automotriz durante su etapa inicial de operaciones en Venezuela contribuyó muy poco a la diversificación del aparato productivo y por el contrario ahondó el proceso de descapitalización nacional a través de la salida de divisas y la dependencia tecnológica con el exterior. Su único interés se centró en la monopolización del mercado y en la imposición de patrones de consumo ajenos a las verdaderas necesidades del país.

Por último, vale la pena acotar que la política económica emprendida por el pretorianismo gobernante entre 1948 y 1958, pretendió estimular el desarrollo del país a través de la creación de condiciones favorables para la llegada de nuevos capitales extranjeros, estos a su vez supieron aprovechar la coyuntura por medio de una estrategia de negocios que les garantizara la rápida recuperación del capital invertido.

De cualquier forma, la vasta red vial dejada por el régimen afianzó el fortalecimiento de nuevos patrones demográficos y el fortalecimiento de sectores económicos que contribuyeron al impulso modernizador del país en las décadas subsiguientes.

³⁰² Revista *Manufactura Automotriz*, Caracas marzo-abril de 1980.

CONCLUSIONES

El desarrollo vial registrado durante la década 1948-1958 formó parte de un proceso de modernización de más largo aliento, dirigido por el Estado venezolano sobre la base de un importante excedente monetario. El flujo de ingresos fiscales generado por la industria petrolera en Venezuela desde la segunda década del siglo XX, comenzó a abrir una brecha muy profunda en el tradicional escenario económico nacional, caracterizado por las limitaciones de la producción agropecuaria y los escasos incentivos para la acumulación de capital.

No será sino a partir de 1936 cuando el Estado asume el papel de promotor del crecimiento económico, mediante la aplicación de fórmulas y mecanismos en materia de educación, salud, comunicaciones e infraestructura en general que concitaron una serie de cambios, tendentes a surcar el camino de la modernización urbana e industrial.

A nuestro modo de ver, el Plan Preliminar de Vialidad de 1947 fue una de las primeras expresiones de la acción interventora del Estado, cuyos lineamientos fundamentales tuvieron solución de continuidad por parte de los gobiernos encargados de su ejecución. Su elaboración por parte de la Comisión Nacional de Vialidad significó además el inicio de un moderno sistema de planificación pública que junto a los planes sectoriales diseñados por la Corporación Venezolana de Fomento creada en 1946, incorporó criterios técnicos y económicos para dar una mayor coherencia a las metas formuladas.

Muy a pesar de las críticas a la que fue sometida la gestión de los civiles que dirigieron la Junta Revolucionaria de Gobierno entre 1945 y 1948, los militares pretorianos asidos del poder desde el 24 de noviembre de 1948 luego del golpe contra Gallegos, siguieron casi a pie juntillas los lineamientos del mencionado Plan.

Por esos años la adopción de un modelo de desarrollo enmarcado en la sustitución de importaciones, demandó de un modo de transporte más rápido y eficiente que a diferencia de los desgastados ferrocarriles, asegurara el éxito de las actividades industriales en auge. El transporte automotor representó la mejor respuesta a esa necesidad, pero su plena expansión exigía la introducción de amplias

mejoras en la red vial existente para incorporar los cada vez más modernos medios de carga procedentes del exterior.

En ese propósito los garantes del régimen pretoriano que dominó el país entre 1948 y 1958 pusieron el mayor empeño – a parte de buscar la legitimación de sus procedimientos – en poner en marcha lo más aceleradamente posible la primera fase del Plan Preliminar de Vialidad que contemplaba la construcción de rutas troncales, en sentido norte-sur y de oeste-este. Durante el período en cuestión, la mayor parte de la inversión pública estuvo centrada en comunicar las regiones más pobladas ubicadas al norte del río Orinoco, esto respondía al proceso de concentración urbana e industrial focalizado en aquellas ciudades que accedían directamente a las principales vías de comunicación terrestre.

Ciudades como Caracas, Maracaibo, Valencia, Barquisimeto, entre otras, ampliaron su original base mercantil y administrativa para erigirse en epicentros de complejas actividades industriales, comerciales y financieras. Es allí donde las modernas carreteras y amplias autopistas vinieron a cumplir una función esencial para garantizar la adquisición de materias primas, la distribución de los productos manufacturados destinados al consumo interno y la constante reposición de la oferta laboral.

La construcción de obras de vialidad urbana e interurbana, trajo además, la valorización de los terrenos adyacentes, los cuales fueron en buena parte urbanizados o destinados al uso industrial. Contribuyó asimismo, al aumento de los flujos migratorios desde el campo hacia las grandes ciudades, incidiendo en la transformación de la estructura social de Venezuela de mediados del siglo XX.

Por otro lado, observamos que el tradicional patrón de uso de las vías de comunicación terrestres varió significativamente en tres aspectos fundamentales: Primero, la planificación y construcción de carreteras estuvo dirigida a atender las necesidades del mercado interno en lugar del sempiterno interés de transportar para el mercado externo. Segundo, el moderno sistema de carreteras trascendió los límites del tráfico entre localidades cercanas y amplió sus miras a facilitar el transporte de carga a largas distancias. Y tercero, las carreteras dejaron atrás el rol meramente

accesorio que las caracterizó frente a las otrora líneas de ferrocarril y pasaron a ocupar la primacía en el sistema nacional de comunicaciones terrestres.

Durante la década de los cincuenta la dinámica del transporte terrestre cambió sustancialmente, del antiguo camino macadamizado y las cortas rutas ferrocarrileras, se pasó a las carreteras pavimentadas y a las autopistas de amplios canales destinados al tráfico automotor en masa.

En el otro ángulo de la cuestión se situaba el propósito de horadar nuevas zonas potencialmente aptas para el desarrollo agropecuario, por lo que se requería la apertura y/o mejoramiento de las rutas de penetración rural. Sin embargo, observamos que pese al impulso de obras viales como la carretera panamericana y la carretera San Juan de los Morros a San Fernando de Apure tendente a favorecer la colonización de tierras vírgenes, muy poco se hizo en materia de caminos o ramales secundarios. Estas obras se dejaron más bien a cargo de las gobernaciones estatales que no contaban con el aparato presupuestario del Ministerio de Obras Públicas.

El interés más urbano que rural de los militares que ejercían el gobierno, no propició en los círculos económicos favorecidos por los jugosos contratos de obras públicas, las bondades de llevar a cabo un sinnúmero de proyectos de vialidad rural que hubiesen complementado las rutas troncales.

Por el contrario, las obras ejecutadas durante el período guardaron más relación con la expansión registrada en los sectores secundario y terciario de la economía, dado que el desarrollo industrial y el auge del comercio y los servicios, en especial del subsector transporte. Estos sectores cobraron relevancia hasta posicionarse como importantes contribuyentes a la formación del Producto Interno Bruto en buena parte del decenio en estudio.

No obstante, es conveniente acotar que la inversión en mejoras y construcción de carreteras, puentes y autopistas absorbió casi un tercio del presupuesto nacional, cuestión que se hizo en detrimento de otras áreas prioritarias para el desarrollo del país como la educación, vivienda y salud pública. Esto nos lleva a considerar que las bondades del crecimiento económico alcanzado en el período no llegaron a favorecer

a todos los venezolanos por igual, sino que más bien fue usufructuado por sectores dominantes de la sociedad en franca alianza con inversores de capital extranjero.

En efecto, las obras públicas emprendidas por el régimen militar permitieron ofrecer un escenario sumamente favorable para las negociaciones entre el Estado y empresarios particulares relacionados con la naciente industria de la construcción. De hecho el negocio de construcción de carreteras facilitó la transferencia al sector privado de buena parte de la renta petrolera a través de contratos, créditos, exoneraciones aduaneras, adquisición de maquinarias y equipos, etc.

En este último caso podemos destacar las ventajas obtenidas por la industria automovilística instalada en Venezuela a finales de los años cuarenta que siguiendo los lineamientos de expansión del capital norteamericano en el mundo de la segunda postguerra, logró insertarse en un mercado cautivo que demandaba año tras año gran cantidad de vehículos, piezas y repuestos automotores.

En definitiva, la red vial edificada hacia finales de la segunda mitad del siglo XX muestra la manera como influyó notablemente en el ritmo y en la distribución geográfica del crecimiento económico. Se consolidó la integración nacional, se crearon nuevos espacios para la inversión pública y privada, la urbanización de la sociedad aceleró su marcha ascendente y el vehículo automotor se enseñoreó como el principal, sino el único, medio de transporte terrestre.

FUENTES

Un ensayo en torno a las fuentes

Hasta hace unos años los estudios más rigurosos en historia económica y geografía histórica de Venezuela realizados tanto por Eduardo Arcila Farías como por Marco Aurelio Vila y Pedro Cunill Grau, ofrecían dentro de su amplia temática una visión de conjunto acerca de la red de comunicaciones fluviales, marítimas y terrestres que facilitaban la conexión comercial y política entre los diferentes pueblos y ciudades esparcidos a lo largo y ancho del territorio nacional. A la larga, sus obras se convirtieron en el punto de partida obligatorio de quienes se interesaren en abordar el tema del transporte y las comunicaciones y su influencia en el desarrollo de la estructura económica venezolana.

El paso del tiempo ha permitido paulatinamente ir llenando los grandes vacíos historiográficos, donde lo cotidiano hasta entonces accesorio, pasó a convertirse en objeto del conocimiento histórico. Aquello era el fruto de los avances en la formación profesional de historiadores egresados de las aulas de la Universidad Central de Venezuela y Universidad de los Andes, los cuales fueron planteando nuevos problemas e hipótesis de investigación cada vez más innovadores, dando pie al estudio, entre otros temas, del transporte y las comunicaciones.

De acuerdo con la revisión historiográfica que hemos efectuado, en torno a la producción biblio-hemerográfica sobre el tema en cuestión, es posible distinguir seis grandes líneas de trabajo a saber:

- La primera se inscribe dentro de una corriente revisionista que se propuso descifrar nuevos conocimientos históricos a partir de un examen crítico de las fuentes.
- La segunda va a estar enmarcada dentro de los preceptos de la Geografía Histórica que tiende a la comprensión temporo-espacial de los distintos procesos que intervienen en la ocupación de un territorio específico.
- La tercera, cobijada bajo el manto prolífico de la microhistoria que incentivó la posibilidad cierta de realizar estudios espaciales sobre ciudades, pueblos y regiones.

- La cuarta, inmersa en los temas vinculados al estudio de la ciencia y la tecnología en Venezuela, en donde el análisis de las particularidades relacionadas con las categorías ciudad y modernización ha ofrecido importantes aportes.
- La quinta referida a la publicación de estudios o compilaciones independientes sobre el tema, patrocinadas por entidades públicas o privadas en el marco de algún motivo en específico.
- Y una sexta línea, cuya orientación general es proveer al gran público lector una perspectiva global acerca de la evolución de los distintos tipos de transporte y la conformación de sus redes sus principales.

Como representantes de la primera corriente figuraron, entre otros, Mariano Picón Salas, Enrique Bernardo Núñez, Mario Briceño Iragorry y Eduardo Arcila Farías. Para nuestros efectos, la obra intelectual de Arcila Farías reviste particular importancia.

Correspondió a este historiador marabino, egresado del Colegio de México bajo la influencia de maestros como Silvio Zavala ser el pionero en el cultivo de los estudios referidos a la historia económica de Venezuela. Desde esta perspectiva, Arcila Farías trascendió las fronteras del historicismo narrativo y descriptivo para plasmar en sus escritos nuevas categorías de análisis que revolucionaron la comprensión del pasado.

En medio de su acreditada bibliografía sobre la economía colonial, destacan dos obras que guardan relación con la historia de los transportes y las comunicaciones: *Historia de la ingeniería en Venezuela* (1961) y *Centenario del Ministerio de Obras Públicas, influencia de este ministerio en el desarrollo (1874-1974)* (1974), ambas no sólo reconstruyen la trayectoria institucional de la profesión de ingeniero y su principal aparato de labor, sino que dedica enjundiosos capítulos a bosquejar el proceso que derivó en la construcción de las primeras carreteras y líneas de ferrocarril entre los siglos XIX y XX. Con el transcurrir de los años y a medida que las temáticas históricas se iban diversificando, estos títulos se convirtieron en obras de obligada referencia para los iniciados en el campo de la historia de los transportes.

De la misma manera podemos inscribir en esta línea, *Camino a la mar* (1970) de Manuel Rafael Rivero, quien pese a no ser historiador profesional logró bosquejar la historia de los primigenios caminos que dieron salida al mar a la ciudad de Caracas, desde su fundación hasta 1845 cuando es inaugurada una rústica carretera. Ofrece Rivero, en su libro un sin fin de detalles en cuanto a los conflictos de intereses, ataques de piratas y corsarios que pusieron en entredicho la construcción de un buen logrado camino real hacia La Guaira en tiempos de la colonia, así como las dificultades económicas que retrazaron la construcción de un camino carretero en tiempos de la república.

En esa misma tónica historiográfica se sitúa el libro *La ruta de Losada* (1971) elaborado por el destacado antropólogo español José María Cruxent, donde da cuenta del derrotero seguido por Diego de Losada en 1567, durante su marcha conquistadora desde los valles de Aragua hasta el valle de la tribu de los Toromaina, donde sería emplazada la ciudad de Caracas. Gracias a un meticuloso trabajo de campo, Cruxent logró identificar la ubicación de la toponimia antigua que delineó aquella ruta y aportó indudablemente nuevos conocimientos que contribuyeron a una mejor comprensión de la época indo hispana.

Otro trabajo que vale la pena mencionar es un artículo de Maria Elena de Planchart, “Los caminos en Venezuela como factor de integración política: 1830-1848” publicado en la revista *Politeia* en 1979. La autora siguiendo las pautas metodológicas de la historia política, elaboró un ingenioso estudio que partió de la premisa de que los caminos como vías de comunicación “son medios técnicos de dominación política”, los cuales influyen determinadamente en la consolidación de una vasta estructura de gobierno.

Planchart, luego de revisar el esquema político adoptado por la élite gobernante que asumió la conducción del país a partir de 1830, sostuvo que los principales esfuerzos por consolidar en Venezuela un Estado Liberal semejante a los arquetipos de civilización europea, consistieron en la implantación del orden interno, la correcta organización del tesoro nacional y la construcción de una infraestructura de comunicaciones que asegurase la integración de todo el territorio. Sin embargo, la

autora enfatizaba que los fracasos en la “política caminera” del período, repercutieron en la consecuente inestabilidad de las instituciones político-administrativas y obstaculizó sobremanera el progreso del país.

Por otro lado, en lo que respecta a la línea casada con el esquema de análisis geohistórico, los eruditos trabajos de Marco Aurelio Vila, Pascual Venegas Filardo y Pedro Cunil Grau, se inscriben dentro de la diversidad de contribuciones que han permitido comprender mejor la significación de los transportes y las vías de comunicación en el proceso de ocupación y poblamiento del territorio venezolano.

La vasta obra de Marco Aurelio Vila, así lo refrenda. Pionero junto a su padre Pau Vila, en los estudios de geografía humana en Venezuela, publicó bajo los auspicios de la Corporación Venezolana de Fomento varios artículos dentro de la serie Cuadernos de Información Económica, destacando entre ellos *Estudios de las vías de transporte en Guayana* (1950) y *Función de los transportes en las órbitas económicas venezolanas* (1961). Su más renombrada creación lo representó el conjunto de veinticuatro monografías sobre la dinámica geográfica de cada una de las entidades federales del país, donde aborda aspectos esenciales como por ejemplo los rasgos generales de las redes de transporte.

Años más tarde, logra sistematizar las nociones fundamentales de la geografía humana con las particularidades que han dado forma al espacio urbano venezolano. En *Conceptos de geografía histórica de Venezuela* (1970) el autor pone énfasis en el papel de los transportes como elementos propiciadores de redes urbanas que dan vida a circuitos económicos, los cuales al interconectarse contribuyen a la integración plena del territorio nacional.

No menos importante es *Síntesis geohistórica de la economía colonial de Venezuela* (1980) en cuyo título reconstruye los orígenes de los primeros asentamientos urbanos durante el período colonial, resaltando en el capítulo correspondiente a las “Comunicaciones y Transporte” las características de los tráficos marítimos y terrestres, las variaciones en las disposiciones en la legislación “indiana” que regía a esta parte del *nuevo mundo*, así como las redes de comercio interior delineadas a partir de entonces.

Por su parte, Venegas Filardo deja para la posteridad su manifiesto interés por analizar detenidamente las dimensiones del paisaje venezolano y su proceso de estructuración desde los ámbitos regionales y microregionales. Sus libros: *Notas de economía colonial venezolana* (1947), *Aspectos geoeconómicos de Venezuela* (1970) y *Estudios regionales* (1983), arrojan datos de extraordinario valor en los cuales refleja la influencia de las rutas históricas de comunicación en la conformación del entramado paisajístico venezolano.

Más recientemente, Pedro Cunill Grau, ha legado una fecunda obra geohistórica a su patria adoptiva que apenas puede sintetizarse en dos voluminosas obras de obligada consulta: *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX* (1987) (tres tomos) y *GeoVenezuela* (2007) (diez tomos). En el primero, Cunill ofrece una panorámica completa de los cambios registrados en cada una de las “regiones geohistóricas decimonónicas” que a su entender tuvieron su propio proceso de homogenización hasta constituirse en referentes claves para entender la paulatina ocupación del territorio venezolano. A medida que Cunill va detallando los rasgos de cada región, salen a relucir las redes y microrredes de comunicación que hicieron posible la movilidad espacial de los grupos humanos. El segundo es un denso trabajo multidisciplinario donde tuvieron cabida diversos especialistas, todos coordinados por renombrado el académico y bajo los auspicios de la Fundación Empresas Polar. Cada tomo está dedicado a examinar detenidamente los aspectos referidos a la geografía histórica, física, económica, cultural y política del país, con una perspectiva optimista en cuanto a las posibilidades de aprovechar los inmensos recursos que atesora nuestro territorio.

Fruto de su tesonera labor como educador en las escuelas de geografía e historia de la Universidad Central de Venezuela, Cunill inculcó a sus estudiantes el interés por abocarse a formular novedosos planteamientos a través de un prisma interdisciplinario de vastos alcance, de allí el surgimiento de una camada de potenciales geohistoriadores, algunos de los cuales se embarcaron en el tema del transporte y las comunicaciones. Por sólo mencionar dos: *Los suburbios caraqueños*

del siglo XIX (1986) de Margarita López Maya y *Los paisajes del riel en Trujillo (1880-1945)* (1994) de José Ángel Rodríguez.

En cuanto a la línea consustanciada con la microhistoria, esta ha tenido una prolífica creación. El *boom* de la historia regional y local ocurrido entre las décadas de los ochenta y noventa del siglo pasado y la aparición de novedosas plataformas hemerográficas como las revistas *Tierra Firme*, *Tiempo y Espacio*, *Mañongo*, *Presente y Pasado*, entre otras. Así como el sello editorial de Tropycos, amén de la apertura en las políticas de publicaciones de las principales casas de educación superior del país, permitieron a nuevas firmas de autores ver publicados sus inéditos trabajos de grado, ascenso o ensayos históricos de forma satisfactoria.

Dentro de este contexto se distinguen los títulos de Tarcila Briceño, *Las ganaderías en los llanos centro-occidentales venezolanos 1910-1935* (1981); Ciro Caraballo Perichi, *Obras públicas, fiestas y mensajes (Un puntal del régimen gomecista)* (1981); Nelson Paredes Huggins, *Vialidad y comercio en el occidente venezolano, principios del siglo XX* (1984), Alicia Ardao, *El café y las ciudades en los andes venezolanos* (1984); María D. Pérez Hidalgo, *El Transporte y comunicaciones en la provincia de Mérida 1830-1864* (1996); Raúl López Alacayo, *El eje económico La Guaira- Caracas y su área de influencia* (1997) y Blanca de Lima, *Coro: fin de diáspora* (2002).

Otras publicaciones no casadas propiamente con esta corriente historiográfica, también vieron luz durante el período, aportando desde sus particulares enfoques novedosos elementos para la discusión en lo que respectan al sempiterno tema los ferrocarriles. Se trata de libros como *Ferrocarriles y proyecto nacional en Venezuela: 1870-1925* (1990) de Samuel Hurtado Salazar; *Negocios y política en tiempos de Guzmán Blanco* (1991) de María Elena González Deluca; *The Coro and La Vela railroad and improvement company 1897-1938* (1995) de Blanca De Lima; y *Construcción, ocaso y desaparición de los ferrocarriles en Venezuela* (1997) de José Murguey Gutiérrez.

En la cuarta línea que hemos precisado, sobresale la contribución de J.J. Martín Frechilla, ya sea como autor de obras individuales y colectivas, como por ejemplo

Planes, planos y proyectos para Venezuela 1908-1958, publicado en 1994; así como la recopilación de valiosos testimonios de personalidades que tuvieron participación directa en la construcción de obras públicas y privadas, todos ellos calzados bajo el título de *Diálogos reconstruidos para una historia de la Caracas moderna* (2004).

Asimismo, cabe mencionar las compilaciones realizadas junto a Yolanda Texera Arnal, *Modelos para desarmar. Instituciones y disciplinas para una historia de la ciencia y la tecnología en Venezuela* (1999); también *Petróleo nuestro y ajeno. La ilusión de modernidad* (2005), en donde se reúne a diferentes autores para reflexionar desde sus perspectivas disciplinares el proceso histórico que ha determinado el desarrollo de la ciencia y la tecnología en Venezuela. La construcción de obras de vialidad es justamente uno de los ámbitos abordados.

La quinta corriente ha quedado circunscrita a las iniciativas de organismos públicos y de fundaciones privadas sin fines de lucro que patrocinan ediciones especiales de orden más divulgativo. En el primer caso encuadran por ejemplo, el trabajo de Rafael Valery, *Los caminos en Venezuela* (1978) el cual forma parte de los prestigiosos Cuadernos Lagoven. También, Rafael Arráiz Lucca, *El ferrocarril en Venezuela: una historia sobre rieles* (2006) editado por el Consorcio Contuy Medio y Alfredo Schael, *Ferrocarriles en Venezuela: una historia complicada* (2006) publicado por el Instituto Autónomo Ferrocarriles del Estado (IAFE), ambos títulos formaron parte de las actividades protocolares desarrolladas en el marco de la inauguración del tramo ferroviario Caracas-Tuy ese año. En el segundo caso, cabe destacar *Evolución del transporte en Venezuela* (1970) editada por la Fundación Eugenio Mendoza. Más recientemente *Transportes en Venezuela* (2000) y *Venezuela: 100 años en automóvil* (2004) ambos escritos por varios autores y publicados por la Fundación Museo del Transporte “Guillermo José Schael” conjuntamente con otras empresas.

Finalmente, en cuanto a la quinta línea de desarrollo historiográfico, es apreciable el compendio realizado por el equipo hacedor del *Diccionario de Historia de Venezuela* (1989) editado por la Fundación Empresas Polar, al recoger gran parte del quehacer en esta materia, poniéndolo a la disposición del lector en la entrada

correspondiente a “Servicios”, específicamente en artículos como “caminos y carreteras”, “comunicaciones y transporte” y otros.

Cabe hacer mención a la importante contribución de Rafael Cartay, *Historia Económica de Venezuela 1830 – 1900* (1988), quien condensó los principales aspectos involucrados en la conformación de la economía política venezolana prevaleciente a lo largo del siglo XIX. Uno de los aportes de este estudio fue haber tomado en consideración las acotaciones más recientes de diferentes autores que habían escrito sobre las variables de la economía. Particularmente, al referirse al ámbito de las comunicaciones, Cartay destaca la condición de “nación desarticulada” que ostentaba Venezuela, pese a los intentos por adelantar la modernización económica y política del país.

Suscribiendo, estudios anteriores, el autor distingue la existencia de una red principal y complementaria de transporte de personas y mercancías ya claramente definida hacia el último tercio del siglo XIX. Para explicitar mejor su planteamiento, establece una división territorial del país en seis zonas o regiones, en donde transcurrió la dinámica económica de aquella centuria.

En conjunción con esta panorámica que hemos expuesto, podemos señalar que el saldo hasta la fecha es positivo, logrando con ello cubrir en parte los inmensos vacíos que hasta hace poco arrastraba la historiografía venezolana, confirmando una tendencia cada vez creciente por parte de quienes se dedican al oficio de la investigación histórica. Aún así, es mucho el trecho que falta por recorrer. Queda pendiente aunar mayores esfuerzos para profundizar en la explicación de los distintos procesos que intervinieron en la apertura, expansión e incluso declive de un sin fin de caminos, carreteras, ferrocarriles, rutas de navegación, transporte aéreo y demás comunicaciones que han contribuido en la estructuración de la sociedad venezolana.

En ese sentido, es importante ir deslastrando cualquier viso de añoranza bucólica que pueda colocar en entredicho la relevancia de llevar a cabo este tipo de estudios, sobre todo si se trata de investigaciones de corte microhistórico. De igual modo se aplica al riesgo de cultivar una historia complaciente donde el énfasis recaee en forzar un contraste maniqueo, entre un tiempo cargado de limitaciones y fracasos y

la perspectiva favorable de proyectos grandilocuentes que bien pueden repetir los errores del pasado.

Por último haremos mención a las fuentes que han nutrido esta investigación. Es conveniente destacar la importancia que revistió para nosotros la revisión de los repositorios documentales ubicados tanto en el Archivo Histórico de Miraflores como en el Archivo Histórico del Ministerio del Poder Popular para Relaciones Exteriores, sobre todo el primero.

Pese a las dificultades para acceder a las instalaciones del Palacio de Miraflores, dadas las extremas medidas de seguridad impuestas en la sede del Poder Ejecutivo Nacional, logramos gracias a la colaboración de algunos empleados administrativos asignados al Archivo Histórico, ingresar casi recurrentemente a lo largo del sexenio que duró el levantamiento del arqueo de fuentes y revisión del material propiamente dicho.

En principio consultamos la *Guía al Archivo Histórico de Miraflores*³⁰³ para precisar las secciones en que está dividido el mencionado archivo, centrando nuestra atención en la sección cartas que recopila la correspondencia dirigida al despacho de la Presidencia de la República. No obstante, la búsqueda fue escasamente satisfactoria. Un giro diferente al trajín del investigador, lo representó la recomendación del Sr. Noel Montero encargado de la sala de lectura, quien amablemente nos sugirió la revisión de una sección poco examinada: la sección inventarios.

Dadas las características diversas de los documentos, esta sección tiene en su haber gran cantidad de hojas sueltas, informes confidenciales, memorandum, exposición de motivos, recortes de prensa, borradores de decretos ejecutivos, esquelas, entre otros. Es así como nuestra pesquisa se topó con este invalorable reservorio, poco consultado.

Cabe destacar que buena parte de los trabajos de investigación más renombrados sobre el periodo “perezjimenista” fueron realizados hacia finales de la

³⁰³ Vid. Luisa Herrera de Weishaar y Carmen Alida Soto, *Guía al Archivo Histórico de Miraflores*, Caracas, ediciones de la Presidencia de la República, 1987.

década de los setenta y mediados de los ochenta del siglo pasado. Para entonces los documentos primarios sobre el período resguardados en el Archivo Histórico de Miraflores, no estaban a la disposición del público debido a la normativa legal que establece un lapso de treinta años a partir de su emisión para ser desclasificados como material reservado³⁰⁴. En esta ocasión el tiempo ha estado a nuestro favor, por lo que tuvimos la oportunidad de revisar exhaustivamente documentación que hasta los momentos se encuentra gran parte inédita.

La sección inventarios está dividida alfabéticamente en series desde la letra A hasta la letra F, y a medida que nos dedicábamos más y más a escudriñar su contenido, salió a relucir abundante documentación sobre los pormenores de los proyectos de obras públicas, en especial de vialidad, emprendidos durante la década militar 1948-1958. Hasta ahora, muy pocos de los documentos consultados han sido editados en el *Boletín del Archivo Histórico de Miraflores* y sólo la agudeza de investigador del Dr. Juan José Martín Frechilla, ha permitido divulgar en forma de índice temático parte del contenido de la sección a través de la base de datos INFODOC BD/JJMF/SEU-FAU-UCV® perteneciente a la Unidad de Documentación del Sector de Estudios Urbanos de la escuela de arquitectura de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central de Venezuela³⁰⁵.

Por otro lado, visitamos el Archivo Histórico del Ministerio del Poder Popular para Relaciones Exteriores, ubicado en la Casa Amarilla. Allí localizamos más documentación sobre el periodo de estudio en las divisiones denominadas internamente, Dirección General, Dirección de Política Económica y Dirección de Información Exterior, cada una de estas contiene variedad de informes diplomáticos y jurídicos sobre diversos tópicos que atañen las relaciones de Venezuela con sus pares del mundo.

Centramos nuestro interés en indagar los escritos oficiales que analizaban los pro y contra de la revisión del Tratado de Reciprocidad Comercial entre Venezuela y los Estados Unidos en 1952, que a nuestro modo de ver favoreció la entrada de

³⁰⁴ Vid. *Gaceta Oficial de la República de Venezuela* N° 5301, Extraordinario, Caracas 29 de enero de 1999.

³⁰⁵ Véase el portal: www.fau.ucv.ve/infodoc/

capitales norteamericanos en nuestro país, de manera particular en la industria de ensamblaje. Encontramos además documentos que trataban de aspectos puntuales referidos a iniciativas de asistencia técnica y económica gestionadas por los gobiernos venezolanos entre 1943 y 1955 ante las autoridades norteamericanas y su vinculación con la construcción de obras públicas en el país.

De igual modo, debemos destacar la importancia de los medios impresos para la época, sobre todo periódicos y revistas. Contrario a lo que comúnmente se da por descontado en cuanto a la censura de la prensa, pudimos observar que durante el lapso comprendido entre noviembre de 1948 y diciembre de 1952, los artículos de opinión relativos a aspectos económicos de orden interno poseían un margen de libertad de expresión considerable. No así, entre los años que van de 1953 a 1957 cuando funcionaba la estricta Comisión del Examen de Prensa. Muy importante fue la consulta en la Hemeroteca Nacional de la revista *El Automóvil*, editada en Caracas en dos épocas, a saber de 1926 a 1931 y de 1946 a 1952, respectivamente. En esta publicación puede seguirse la progresiva penetración del uso del vehículo automotor en los modos y costumbres de la sociedad venezolana durante la primera mitad del siglo xx. Finalmente revisamos una importante cantidad de libros y colecciones documentales editas en la Biblioteca Nacional, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Biblioteca “Pedro Grases” de la Universidad Metropolitana y Biblioteca de la UCAB, entre otras.

A continuación las fuentes que sustentan esta tesis doctoral.

A.- Primarias.

Documentación de Archivo:

Archivo Histórico de Miraflores.

- Sección cartas:

“Carta de William H. Phelps al general Juan Vicente Gómez, Caracas 1 de enero de 1926”. , caja 548-C.

- Sección inventarios, serie B:

“Eduardo Mier y Terán, Ministro encargado de Obras Públicas. Estado actual de todas las obras públicas decretadas por el gobierno después de octubre y razón por la cual no se ha cubierto el programa previsto por el departamento vías de comunicación, 1946”, caja 15, carpeta 13.

“La Construcción”. Sección inventarios, serie B, caja 15, carpeta 15, documento 5.

“Memorandum varios”, caja 18, carpeta 1 y 14.

“Cámara Venezolana de la Construcción, Informe sobre los principios que deben regir el otorgamiento de los contratos de obras públicas, Caracas 24 de febrero de 1958”, caja 33, carpeta 1, documento 27.

“Milo Perkins, Report on the Venezuela Economy. Septiembre 19, 1958”, caja 36, carpeta 14, doc. 13.

“Ministerio del Trabajo, Aplicación del artículo 18 de la Ley del Trabajo. La Inmigración”, caja 41, carpeta 30, documento 14.

“Intervención del Presidente de la República, coronel Marcos Pérez Jiménez en la segunda sesión ordinaria de la V Convención de Gobernadores de estado y territorios federales, Caracas 10 de junio de 1953”, caja 42, carpeta 2.

“Raúl Soules Baldó, Secretario de la Presidencia de la República. Circular dirigida a los Ministros y demás Presidentes de Institutos Autónomos, Caracas 5 de noviembre de 1956”, caja 52, carpeta 23, documento 6.

“Informe de la Misión Económica Venezolana, noviembre 1946”, caja 54, carpeta 3.

“Exposición que los organismos económicos del Zulia presentan a la consideración del Ciudadano Presidente Constitucional de la República, Maracaibo, diciembre 6 de 1954”, caja 63, carpeta 8, documento 8.

“Marcos Pérez Jiménez, Discurso del General Marcos Pérez Jiménez, Presidente de la República en la clausura del primer curso de la escuela superior de las Fuerzas Armadas y de los cursos de las Fuerzas Terrestres y de las Fuerzas Navales, Caracas 22 de diciembre de 1955”, caja 98, carpeta 1, documento 9.

- Sección inventarios, serie C:

“Leo Sabater, Consideraciones acerca del ferrocarril de Calabozo”, caja 2, carpeta 5, documento 8.

“Comisión Interministerial creada para el estudio de la política ferroviaria del país. Acta del día lunes 20 de octubre de 1947”, caja 2, carpeta 5, documento 13.

“Las empresas de transporte propondrán a la C.N.A. subir en un treinta por ciento el costo de los fletes”, caja 2, carpeta 5, documento 38.

“Informe de las actividades realizadas por el Consejo Nacional de Economía durante el año 1951”, caja 6, carpeta 4, documento 1.

“Puntos de meditación sobre aspectos de la situación fiscal del país en 1951”, caja 7, carpeta 16, documento 1.

- Sección inventarios, serie D:

“B. Lugo Escobar, “El General Juan Vicente Gómez y las Carreteras de Venezuela, Caracas, Abril de 1932”, caja 42, carpeta 6, documento 34.

“Mensaje Especial presentado por el General Marcos Pérez Jiménez, Presidente de la República al Congreso Nacional en sesiones extraordinarias, Caracas 4 de noviembre de 1957”, caja 42, carpeta 11.

“Laureano Vallenilla Lanz, Exposición de la Memoria y Cuenta del Ministerio de Relaciones Interiores correspondiente al año 1955”, caja 43, carpeta 23.

“Memorandum para el Dr. Miguel Moreno, Secretario de la Junta Militar de Gobierno sobre el Plan de Emergencia, Caracas 21 de noviembre de 1950”, caja 52, carpeta 17, documento 14.

- Sección inventarios, serie E:

“Exposición de las Compañías Automotrices establecidas en Venezuela dirigida a los Ministros de Relaciones Exteriores, Hacienda, Fomento y Trabajo. Caracas 24 de octubre de 1951”, caja 25, documento 3.

“Luis Roche, Conveniencia de cobrar peaje en la autopista Catia-La Guaira”, caja 58, carpeta 17, documento 21.

“Cámara del Senado de la República, Informe de la Comisión Especial designada para dictaminar acerca del informe presentado por el Contralor General de la Nación de conformidad con lo dispuesto en el acuerdo del Congreso Nacional de fecha 29 de mayo de 1959”, caja 58, documento 20.

“Gobernación del estado Bolívar, Plan de vialidad para el estado Bolívar 1951”, caja 59, carpeta 3, documento 2.

“Sindicato Patronal de Comerciantes del Distrito Federal. Comunicación dirigida a la Junta de Gobierno, Caracas 24 de septiembre de 1951”, caja 66, carpeta 2.

“Expediente sobre proyecto de construcción de la autopista Caracas-La Guaira 1949”, caja 66, carpeta 16, documentos varios.

“Informe sobre estudios, levantamientos de los trayectos para carreteras, Caracas 29 de febrero de 1940”, caja 68, carpeta 13, documento 2.

“John Boulton, Memorando referente a la necesidad de incrementar la producción industrial de la república”, caja 69, carpeta 6, documento 3.

- Sección inventarios, serie F:

“Rafael Pinzón, Bases para un programa de desarrollo económico, según la orientación del Coronel Marcos Pérez Jiménez 1952”, caja 7, carpeta 22.

“Ministerio de Obras Públicas, Programa de construcción de carreteras y construcción autopista Caracas – La Guaira, Caracas 22 de julio de 1949”, caja 8, carpeta 3, documento 3.

Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores.

“Expiración de los créditos del Export Import Bank a favor del Gobierno y del Banco Agrícola, 1945”. Dirección General, sección EEUU 1945, expediente 42.

“Proposición para la construcción de obras de importancia para el país, mayo 1948”. Dirección General, sección interior 1948, expediente 112.

“Transporte de maquinarias a Venezuela por la empresa constructora Morrison, Knudse Co. Inc., Junio 15, 1943”. Dirección de Política Económica, sección EEUU 1943, expediente 428.

“Sobre licitaciones de contratos para construcciones en Venezuela Junio 1946”. Dirección de Política Económica, sección EEUU 1946, expediente 666.

“Discurso del Sr. Nelson Rockefeller ante la Federación de Cámaras de Comercio y Asociaciones de Producción e Industrias, Caracas 25 de enero de 1947”. Dirección de Política Económica, sección interior 1947, expediente 212.

“Invitación que hace el Ministerio de Obras Públicas de Venezuela a los Srs. Wythe, Courand y Fernández del Departamento de Comercio de los EEUU, 1951”. Dirección de Política Económica, sección interior 1951, expediente 220.

“Asuntos económicos”. Dirección de Información Exterior, sección interior 1949, expediente 22.

“George W. Hill y Ruth Oliver Hill, La inmigración y colonización en Venezuela. Bases sociales y económicas”. Dirección de Información Exterior, sección interior 1949, expediente 13.

Publicaciones periódicas:

El Economista, Caracas, 1890.

El Herald, Caracas, 1950-1952.

El Nacional, Caracas, 1950.

El Nuevo Diario, Caracas, 1913 -1932.

El Universal, Caracas, 1949-1952.

La Esfera, Caracas, 1950.

La Opinión Nacional, Caracas, 1881.

Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas, 1932-1956.
Construcción, Caracas, 1952-1956.
Cuadernos de Información Económica, Caracas, 1950-1951.
Manufactura Automotriz, Caracas marzo-abril de 1980.
Revista El Automóvil. Caracas, 1929 - 1952.
Revista Elite, Caracas N° 1647, 1957.
Revista del Colegio de Ingenieros de Venezuela, 1923-1947.
Revista del Ejército, Marina y Aeronáutica. Caracas, N° 45, 1934.
Revista de las Fuerzas Armadas, Caracas, N° 123, 1956.
Revista del Ministerio de Fomento, 1939.
Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas, 1933-1967.

Publicaciones Oficiales:

BANCO CENTRAL DE VENEZUELA. *Memoria correspondiente al ejercicio anual 1946*. Caracas, Litografía del Comercio, 1946.
 _____. *Memoria correspondiente al ejercicio anual 1956*. Caracas, Artegrafía, C.A. 1956.
 _____. *Memoria correspondiente al ejercicio anual 1957*. Caracas, Artegrafía, C.A. 1957.
 _____. *Memoria correspondiente al ejercicio anual 1959*. Caracas, Artegrafía, C.A. 1959.
 _____. *Memoria correspondiente al ejercicio anual 1960*. Caracas, Artegrafía, 1960.
 _____. *La economía venezolana en los últimos treinta años*. Caracas, Banco Central de Venezuela, Colección XXX Aniversario, 1971.
 BANCO INTERNACIONAL DE RECONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO. *El desarrollo económico de Venezuela*. Caracas, Imprenta Nacional, 1963.

COMISIÓN DE ESTUDIOS FINANCIEROS Y ADMINISTRATIVOS. *Evolución de los gastos del gobierno nacional 1954-55 – 1958-59*. Caracas, Ministerio de Hacienda, 1959.

COMISIÓN NACIONAL DE VIALIDAD. *Plan Preliminar de Vialidad*. Caracas, Ministerio de Obras Públicas, 1947.

VI Congreso Panamericano de Carreteras Caracas Julio de 1954. *Memorias, temario, reglamentos y programas*. Caracas, Ministerio de Obras Públicas, Tomo VI, 1954.

CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD. *Diagnóstico del sector Transporte*. Caracas, Talleres tipográficos y litografía de la Dirección de Cartografía Nacional, Tomos I, II, III, IV y V, 1970.

_____. *Algunos comentarios sobre el transporte por carretera en Venezuela*. Caracas, Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Vialidad, 1975.

Gaceta Oficial de los EEUU de Venezuela, N° 22796, Caracas 16 de diciembre de 1948.

Gaceta Oficial de los EEUU de Venezuela, N° 22800, Caracas 21 de diciembre de 1948.

Gaceta Oficial de los EEUU de Venezuela, Extraordinario, N° 236, Caracas 30 de junio de 1949.

Gaceta Oficial de los Estados Unidos de Venezuela, N° 23.356, Caracas 18 de octubre de 1950.

Gaceta Oficial de los Estados Unidos de Venezuela, N° 24003, Caracas 03 de diciembre de 1952.

MINISTERIO DE FOMENTO. *Memoria del Ministerio de Fomento presentada al Congreso de los Estados Unidos de Venezuela 1941*. Caracas, Cooperativa de Artes Gráficas, 1941.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. *Memorias y Cuentas del Ministerio de Obras Públicas (1910 a 1957)*. Caracas, Tipografía y Litografía del Comercio – Imprenta Nacional.

Pensamiento político del Presidente de Venezuela. Caracas, Imprenta Nacional, 1954.
PERKINS, Milo. *Por el desarrollo y estabilidad de Venezuela: principios de acción.* Caracas, Banco Central de Venezuela, 1952.

Primer Congreso de Agricultores, Ganaderos, Industriales y Comerciantes de Venezuela, celebrado en Caracas del 2 al 23 de Julio de 1921. Caracas, Litografía del Comercio, Tomos I y II, 1921.

Venezuela, bajo el Nuevo Ideal Nacional. Realizaciones durante el segundo año de gobierno del General Marcos Pérez Jiménez, 2 de diciembre de 1953 – 19 de abril de 1955. Caracas, Imprenta Nacional, 1955.

Colecciones documentales:

Pensamiento Político Venezolano del siglo XX. Documentos para su estudio. Gobierno y época del Presidente Eleazar López Contreras. Mensajes y Memorias 1935-1941. Caracas, Ediciones del Congreso de la República, N° 17, 1985.

Pensamiento Político Venezolano del siglo XX. Documentos para su estudio. Gobierno y época del Presidente Isaías Medina Angarita. El Pensamiento Oficial 1941-1945. Caracas, Ediciones del Congreso de la República, N° 33, 1987.

Pensamiento Político Venezolano del siglo XX. Documentos para su estudio. Gobierno y época del Presidente Isaías Medina Angarita. El Pensamiento Oficial 1941-1945. Caracas, Ediciones del Congreso de la República, N° 34, 1987.

Pensamiento Político Venezolano del siglo XX. Documentos para su estudio. Gobierno y época de la Junta Revolucionaria de Gobierno. Opinión política a través de la prensa 1945-1948. Caracas, Ediciones del Congreso de la República, N° 67, 1989.

B.- Bibliográficas.

AAVV. *Estado y Grupos Económicos en Venezuela. Su análisis a través de la tierra, construcción y banca.* Caracas, Editorial Ateneo de Caracas, 1981.

AAVV. *Sembrando el petróleo: 100 años de historia.* Caracas, Fundación Venezuela Positiva, 2001.

- AAVV. *Venezuela: 100 años en automóvil*. Caracas, Fundación Museo del Transporte, 2004.
- AAVV. *Celso Furtado. In memoriam. Homenaje de la Academia Nacional de Ciencias Económicas*. Caracas, Academia Nacional de Ciencias Económicas, 2006.
- AAVV. *Tierra Nuestra*. Caracas, Fundación Venezuela Positiva, Tomo II, 2009.
- ADRIANI, Alberto. *Labor Venezolanista*. Caracas, Academia Nacional de Ciencias Económicas, sexta edición, 1989.
- AGUERREVERE, Enrique Jorge. *Aspectos económicos de la construcción de carreteras*. Caracas, Tipografía Americana, 1947.
- ALMANDOZ, Arturo. *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)*. Caracas, Fundación para la Cultura Urbana – Editorial Equinoccio, Universidad Simón Bolívar, N° 53, 2006.
- ANGULO, Luis Alfredo. *Venezuela, gobierno y fuerzas armadas (crónica política de una época: 1948-1958)*. Mérida, Universidad de los Andes, Consejo de Publicaciones, 2007.
- ARCAYA, Pedro Manuel. *Estudios de sociología venezolana*. Caracas, Editorial Cecilio Acosta, 1941.
- ARCILA FARÍAS, Eduardo. *Historia de la Ingeniería en Venezuela*. Caracas, Colegio de Ingenieros de Venezuela, 1961.
- _____. *Centenario del Ministerio de Obras Públicas. Influencia de este Ministerio en el Desarrollo*. Caracas, Publicaciones del Ministerio de Obras Públicas, 1974.
- ARELLANO CÁRDENAS, Alfonso J. *Arquitectura y urbanismo moderno en Venezuela y en el Táchira 1930-2000*. San Cristóbal, Universidad Nacional Experimental del Táchira, FEDUNET, 2000.
- ARGÜELLES, Dexi y JACOBI, José. *General Motor, 60 años acelerando el progreso de Venezuela*. Valencia, C.A. Editora de El Carabobeño, 2009.
- AVENDAÑO LUGO, José Ramón. *El militarismo en Venezuela. La dictadura de Pérez Jiménez*. Caracas, Ediciones El Centauro, 1982.

- BANKO, Catalina. *El régimen medinista e intervencionismo económico*. Caracas, Ediciones de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales-Universidad Central de Venezuela, 2001.
- BAPTISTA, Asdrúbal. *Bases cuantitativas de la economía venezolana 1830-2002*. Caracas, Fundación Empresas Polar, 2006.
- _____. *El relevo del capitalismo rentístico. Hacia un nuevo balance de poder*. Caracas, Fundación Polar, 2004.
- BARRIOS, Sonia. *Urbanización y crecimiento regional en Venezuela. Etapa petrolera*. Caracas, Cuaderno N° 15, CENDES-UCV, 1977, (Mimeo).
- _____. *El moderno Estado intervencionista en Venezuela. El caso de la Corporación Venezolana de Fomento*, Caracas, publicaciones del CENDES-Universidad Central de Venezuela, colección Luis Lander N° 5, 1998.
- BATTAGLINI, Oscar. *El betancourismo 1945-1948: rentismo petrolero, populismo y golpe de estado*. Caracas, Monte Avila Editores Latinoamericana, 2008.
- BERGLUN, Susan y HERNÁNDEZ, Humberto. *Los de Afuera. Un Estudio Analítico del Proceso Migratorio en Venezuela 1936 – 1985*. Caracas, Centro de Estudios de Pastoral y Asistencia Migratoria, 1985.
- BETANCOURT, Rómulo. *Venezuela, política y petróleo*. Caracas, Monte Avila Editores, 1ª edición, 1986.
- BLANCO MUÑOZ, Agustín. *Habla el General Marcos Pérez Jiménez*. Caracas, Universidad Central de Venezuela, Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, editorial José Martí, testimonios violentos tomo 8, 1983.
- BRICEÑO MONZÓN, Claudio A. y OLIVAR, José Alberto. (Compiladores). *Vías de comunicación y geohistoria en Sudamérica*. Mérida, Universidad de los Andes, Consejo de Publicaciones, 2009.
- BUSTAMANTE, Nora. *Isaías Medina Angarita. Aspectos históricos de su gobierno*. Caracas, Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, N° 145, 1998.
- BUTTO, Luis Alberto. “Octubre de 1945: Las causales militares de la insurrección”. *Revista Tiempo y Espacio* N° 41, enero-junio 2004.

- CABALLERO, Manuel. *Las crisis de la Venezuela contemporánea*. Caracas, Monte Avila Editores-Contraloría General de la República, 1998.
- CALVO, Roberto. *La doctrina militar de la seguridad nacional. (Autoritarismo político y neoliberalismo en el cono sur)*. Caracas – San Cristóbal, Universidad Católica Andrés Bello, 1979.
- CAPRILES AYALA, Carlos. *Pérez Jiménez y su tiempo*. Caracas, Consorcio de Ediciones Capriles C.A. Ediciones Bexeller, 1987.
- CARABALLO PERICHI, Ciro. *Obras públicas, fiestas y mensajes (Un puntal del régimen gomecista)*. Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, N° 19, Estudios, Monografías y Ensayos, 1981.
- CARTAY, Rafael y DÁVILA, Luis Ricardo. (Compiladores). *Discurso y economía política de la década militar (1948-1958)*. Mérida, Universidad de los Andes-Consejo de Desarrollo Científico, Humanístico y Tecnológico, 2000.
- CARRERA DAMAS, Germán. *Una nación llamada Venezuela*. Caracas, Monte Avila Editores Latinoamericana, 5ta. Edición, 1997.
- CARRERO, Manuel. *Cipriano Castro, el imperialismo y la soberanía nacional venezolana 1895-1908*. Caracas, Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, N° 172, 2000.
- CARRILLO BATALLA, Tomás Enrique. *Análisis y ordenación de la obra económica de Arturo Uslar Pietri*. Caracas, Academia Nacional de Ciencias Económicas, Tomo I, 1990.
- CASTILLO, Ocarina. *Agricultura y política en Venezuela 1948-1958*. Caracas, Universidad Central de Venezuela, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, División de Publicaciones, 1985.
- _____. *Los años del Buldózer. Ideología y política 1948-1958*. Caracas, Ediciones FACES Universidad Central de Venezuela - Fondo Editorial Tropykos, 2da. Edición, 2003.
- _____. *Carlos Delgado Chalbaud*. Caracas, Biblioteca Biográfica Venezolana, El Nacional-Fundación Bancaribe, Volumen 33, 2006.

Chi-Yi Chen. *Economía social del trabajo. Caso de Venezuela*. Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, 1969.

_____. *Desarrollo regional-urbano y ordenamiento del territorio: mito y realidad*. Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, colección Manoa, 1978.

CONSALVI, Simón Alberto. *Auge y caída de Rómulo Gallegos*. Caracas, Monte Avila Editores, 1991.

CORONIL, Fernando. *El Estado mágico. Naturaleza, dinero y modernidad en Venezuela*. Caracas, Editorial Nueva Sociedad – Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico de la Universidad Central de Venezuela, 2002.

CURTIS, William Eleroy. *Venezuela país de eterno verano 1896*. Caracas, Ediciones del Congreso de la República, 1977.

CUNILL GRAU, Pedro, (coordinador). *GeoVenezuela*. Caracas, Fundación Empresas Polar, Tomo 3, Medio humano, establecimientos y actividades, 2008.

DALTON, Leonard V. *Venezuela*. Caracas, Fundación de Promoción Cultural de Venezuela, 1989.

DANZER, Gerald, A. *The Americans*. Florida Edition, Mc Dougal Littell, 2005.

DOSMAN, Edgar. “Los mercados y el Estado en la evolución del ‘manifiesto’ de Prebisch”. *Revista de la CEPAL* N° 75, diciembre 2001.

DUPRAY, Norman. *Huyen las aves de rapiña*. Buenos Aires, Talleres La Técnica Impulsora, 1959.

EGAÑA, Manuel R. *Tres década de producción petrolera*. Caracas, Tipografía Americana, 1947.

El Puente sobre el Lago de Maracaibo en Venezuela. Berlín-Alemania, Edición publicada por Bauverlag GMBH, 1963.

EPSTEIN, Ralph, C. *The Automobile Industry: its economic and commercial development*. Chicago, A.W. Shaw, 1928.

GARCÍA LARRALDE, Humberto. *El Fascismo del siglo XXI*. Caracas, Grupo editorial Random House Mondadori, S.A. 2009.

GÓMEZ, Carlos Alarico. *Marcos Pérez Jiménez. El último dictador*. Caracas, Los Libros de El Nacional, 2007.

GONZÁLEZ ABREU, Manuel. *Auge y Caída del Perezjimenismo. El Papel del Empresariado*. Caracas, Universidad Central de Venezuela, Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico – Fondo Editorial Acta Científica, 1ª edición, 1997.

GONZÁLEZ Casas, Lorenzo y MARÍN, Orlando. “Caracas al mar: El acceso de Caracas al Litoral y el proyecto de túnel por Altamira 1948-1958”. Revista *Tiempo y Espacio* N° 51, enero-junio de 2009.

GONZÁLEZ, Lorenzo. “Modernity for Import and Export: The United States’ Influence on the Architecture and Urbanism of Caracas”. *Colloqui*, Cornell Journal of Planning and Urban Issues, 11th edition, spring 1996, Vol. XI.

_____. “Los grandes espacios de la modernidad caraqueña: el corredor de la Avenida Urdaneta” en Revista *Edificar*, N° 4/5, Centro de Estudios Históricos de Arquitectura “Alfonso Vanegas”, Universidad de los Andes, Facultad de Arquitectura y Arte, 1997.

GONZÁLEZ DELUCA, María Elena. *Los comerciantes de Caracas. Cien años de acción y testimonio de la Cámara de Comercio de Caracas*. Caracas, Cromotip C.A., 1994.

GUTIÉRREZ, José Murguey. *Construcción, Ocaso y Desaparición de los Ferrocarriles en Venezuela*. Mérida, Consejo de Publicaciones – Universidad de los Andes, 1997.

HERNÁNDEZ RON, Santiago. *Biografía del Dr. Manuel Cipriano Pérez*. Caracas, Publicaciones de la Biblioteca de la Academia de Ciencias Físicas, Matemáticas y Naturales, 1975.

HURTADO SALAZAR, Samuel. *Ferrocarriles y Proyecto Nacional en Venezuela*. Caracas, Ediciones de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Universidad Central de Venezuela, 1990.

IRWIN, Domingo. *Relaciones civiles-militares en el siglo XX*. Caracas, El Centauro ediciones, 2000.

IRWIN, Domingo y MICETT, Ingrid. *Caudillos, militares y poder. Una historia del pretorianismo en Venezuela*. Caracas, Universidad Católica Andrés Bello – Universidad Pedagógica Experimental Libertador, 2008.

JIMÉNEZ SÁNCHEZ, Iván Darío. *Los golpes de estado desde Castro hasta Caldera*. Caracas, Centralca, 1996.

KORNBLITH, Miriam y MAINGON, Thais. *Estado y gasto público en Venezuela 1936-1980*. Caracas, Universidad Central de Venezuela, ediciones de la biblioteca, 1985.

LÓPEZ MAYA, Margarita. *EEUU en Venezuela:1945-1948 (revelaciones de los archivos estadounidenses)*. Caracas, Universidad Central de Venezuela-Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, colección estudios, 1996.

LÓPEZ PORTILLO, Felicitas. *El perezjimenismo: génesis de las dictaduras desarrollistas*. México, Universidad Autónoma de México, 1986.

LOVEMAN, Brian. *For la Patria. Politics and the armed forces in Latin America*. Wilmington, Delaware, A Scholarly Resources Inc. Imprint, 1999.

LUGO, Francisco Aniceto. *Pérez Jiménez, fuerza creadora*. Caracas, Editorial Ragón C.A., 2da. Edición, 1954.

MALDONADO MICHELENA, Víctor. *Las naciones y su defensa integral*. Caracas, Editorial DUSA, C.A., 1962.

MARTÍN FRECHILLA, Juan José. “Emergencia y transición. La actuación de Tomás Pacanins como Ministro de Obras Públicas, 1936-1938”. Revista *Politeia* N° 24, primer semestre 2000.

_____. *Diálogos reconstruidos para una historia de la Caracas moderna*. Caracas, Universidad Central de Venezuela, Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, 2004.

MARTÍN FRECHILLA, Juan José y TEXERA ARNAL, Yolanda. *Petróleo nuestro y ajeno. Ilusión de modernidad*. Caracas, Universidad Central de Venezuela-Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, 2005.

MARTÍN FRECHILLA, Juan José y CILENTO, Alfredo. “Para razonar un desastre. La comunicación Caracas-La Guaira, la autopista, los viaductos y la ingeniería nacional”. Revista *Tecnología y Construcción*, volumen 22, N° 1, Caracas enero 2006.

MARTÍNEZ, Armando Luis. “Historia urbana de Valencia, crecimiento poblacional y cambio contemporáneo (1547-2000)”. Revista *Mañongo*, N° 20 volumen XI, enero-junio de 2003.

MAZA ZAVALA, Domingo F. *Los mecanismos de la dependencia*. Caracas, Fondo Editorial Salvador de la Plaza, 2da. Edición, 1973.

OCHOA, Orlando. “La institución fiscal y el rentismo en el desempeño económico de Venezuela”. Revista *Nueva Economía* N° 28, Noviembre 2008.

ORTA, Celio Segundo. *El sistema de transporte interno en el área metropolitana*. Caracas, Ediciones del Cuatricentenario de Caracas, 1966.

PARRA, Ileana, ALTEZ, Rogelio y URDANETA QUINTERO, Arlene. “Senderos, caminos reales y carreteras: el sentido histórico de la comunicación andino-lacustre (Venezuela)”. Revista *Geográfica Venezolana*, Vol. 49, N° 2, Mérida diciembre 2008.

PERLMUTTER, Amos & Valerie Plave Bennett (Editores). *The Political Influence of the Military. A comparative reader*. New Haven and London, Yale University Press, 1980.

PERLMUTTER, Amos. *Political Roles and Military Rulers*. Londres, Frank Cass and Co., 1981.

QUINTERO, Inés. *El ocaso de una estirpe*. Caracas, Fondo Editorial Acta Científica Venezolana- Alfadil Ediciones, 1ra. Edición, 1989.

QUINTERO TORRES, José Gilberto. *Venezuela-USA. Estrategia y seguridad en lo regional y en lo bilateral 1952-1958*. Caracas, Fondo Editorial Nacional, José Agustín Catalá, editor, 2000.

RABE, Stephen G. *Eisenhower and Latin America. The foreign policy of anticommunism*. Chapel Hil, The University of North Carolina Press, 1988.

R.H. “Nuevo estilo” en *Editoriales de El Heraldo*. Caracas, Ediciones de El Heraldo, s/f.

RINCÓN N. Fredy. *El Nuevo Ideal Nacional y los planes económicos-militares de Pérez Jiménez 1952-1957*. Caracas, Ediciones El Centauro, 1982.

- RODRÍGUEZ CAMPOS, Manuel. *Venezuela 1902, La crisis fiscal y el bloqueo: perfil de una soberanía vulnerada*. Caracas, Fondo Editorial de Humanidades y Educación-Universidad Central de Venezuela, 1983.
- _____. *Pérez Jiménez y la Dinámica del Poder 1948 – 1958*. Caracas, El Dorado Ediciones, 2ª edición, 1991.
- ROMERO, Aníbal. *Fascismo, democracia y teoría política*. Caracas, Editorial Panapo, 2004.
- RUIZ CALDERÓN, Humberto. “La Oficina de Estudios Especiales (OEE). Los inicios de la industrialización de Guayana: 1953-1958”. *Revista Tierra Firme*, N° 41, Caracas Enero-Marzo de 1993.
- SEGNINI, Yolanda. *Las luces del gomecismo*. Caracas, Alfadil ediciones, colección trópicos, 1987.
- SOSA, Arturo. *Modernización y democracia*. Caracas, Comisión Presidencial V Centenario de Venezuela, 1999.
- STOKES, Charles J. “Autopista Tejerías-Valencia. Estudio de un caso específico de desarrollo: Impacto de una autopista venezolana”. *Revista de Economía Latinoamericana*, N° 15, Caracas octubre-diciembre de 1964.
- TARNOI, Ladislao. *El nuevo ideal nacional en Venezuela. Vida y obra de Marcos Pérez Jiménez*. Madrid, Ediciones Verdad, 1954.
- URBANEJA, Diego Bautista. *Pueblo y Petróleo en la política venezolana del siglo XX*. Caracas, Monte Avila Editores Latinoamericana, 1995.
- URQUIDI, Víctor L. *Otro siglo perdido. Las políticas de desarrollo en América Latina (1930-2005)*. México, El Colegio de México - Fondo de Cultura Económica, 2005.
- VALECILLOS, Héctor y BELLO RODRÍGUEZ, Omar. (Compiladores). *La economía contemporánea de Venezuela. Ensayos escogidos*. Caracas, Banco Central de Venezuela, colección cincuentenaria, Tomo I, 1990.
- VALLENILLA LANZ, Laureano. *Cesarismo Democrático*. Caracas, Monte Avila Editores, 2da. Edición, 1994.

VILA, Marco Aurelio. *Goeconomía de Venezuela*. Caracas, Corporación Venezolana de Fomento, Tomos I, II y III, 1976.

VILA, Marco Aurelio y PERICCHI, Juan Jacobo. *Zonificación geoeconómica de Venezuela*. Caracas, Corporación Venezolana de Fomento, Tomo I, 1968.
