

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA EDUCACIÓN SUPERIOR  
UNIVERSIDAD DE LOS ANDES  
MÉRIDA ESTADO MÉRIDA

# **Vialidad en Venezuela en el Gobierno de Juan Vicente Gómez (1908 – 1935)**

ALUMNA:

MEDRANO. GONZÁLEZ. DAYANA. ANDREINA.

TUTOR:

RAMÓN. RIVAS. AGUILAR.

**Vialidad en Venezuela en el Gobierno  
de Juan Vicente Gómez (1908 – 1935)**

## AGRADECIMIENTO

**A Dios**, Por haberme permitido llegar hasta este punto y haberme dado salud para lograr mis objetivos, además de su infinita bondad y amor.

**A mi madre Noemí**, Por haberme apoyado en todo momento, por sus consejos, sus valores, por la motivación constante que me ha permitido ser una persona de bien, pero más que nada, por su amor.

**A mi tío Iván**, Por los ejemplos de perseverancia y constancia que lo caracterizan y que me ha infundado siempre, por el valor mostrado para salir adelante y por su amor.

**A mis profesores**, Gracias por su tiempo, por su apoyo así como por la sabiduría que me transmitieron en el desarrollo de mi formación profesional, en especial: **al Profesor Ramón Rivas**, por haber guiado el desarrollo de este trabajo y llegar a la culminación del mismo, al Lic. Alejandro Guerrero por su apoyo ofrecido en los momentos difíciles en este trabajo; por su tiempo compartido y por impulsar el desarrollo de este trabajo.

**A la Universidad Central de Venezuela**, por haberme dado el apoyo en la búsqueda y realización de este trabajo.

**A la Universidad de Los Andes** y en especial a la **Facultad de Humanidades y Educación** por permitirme ser parte de una generación de triunfadores y gente productiva para el país.

## **DEDICATORIA**

A la memoria de mi abuela **María Rafaela González Hernández**.

**A ti Abuela**, que lamentablemente no estas aquí a mi lado para reír-sufrir conmigo en este momento, a ti abuelita te dedico este trabajo por haber confiado en mi, siempre viste lo que muchos no vieron en mi y siempre me lo hiciste saber, quiero decirte que poco a poco lo logre, y aquí estoy luchando por ser aquella mujer que tu querías que yo fuera, aquí no termina esta lucha abuela, donde estés, tratare de hacerte llenar de alegrías...

**A ti Mamí**, mas que dedicarte esto, te lo entrego, esto es tuyo, esto es tu obra, gracias a tu temple, gracias a tu lucha, gracias a no dejarme caer nunca es que hemos logrado esto, esto te lo has ganado con tus trasnochos, con tus preguntas, con tu cara tratando de entender lo que hacia, por todo Noe, tu mas que nadie te lo mereces, ¿Porqué sabes algo?... Eres grande...

## INDICE

	Pág.
INTRODUCCIÓN	
<b>I. EL REGIMEN DE JUAN VICENTE GOMEZ Y LA POLITICA DE CARRETERAS. FUNDAMENTOS HISTORICOS DEL PROYECTO VIAL GOMECISTA.</b>	1
<b>A. PRINCIPIOS JUSTIFICATIVOS DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA DOCTRINA POSITIVISTA.</b>	10
a) La Noción de “Orden” expresada en el Control Político – Militar del país.	13
1. Movilización de Tropas	18
2. Dominio de Regiones Vitales.	24
b) La Noción de “Progreso” materializada en la dinámica socio-económica interna y externa	33
1. Modernización de las vías de comunicación y medios de transporte.	38
2. Carreteras, Inmigración Europea e Inversiones Extrajeras.	72

<b>B. FACTORES CONDICIONANTES DEL PROYECTO VIAL</b>	78
a) Basamento Jurídico y Reajustes Administrativos.	81
1. Promulgación de Leyes, Decretos y Reglamentos.	87
2. Participación del Ministerio de Obras Públicas y las Presidencias de Estado en la Política vial.	97
b) Recursos Financieros y Humanos aplicados al Programa de Carreteras.	107
1. Recursos Fiscales y Política de Carreteras.	111
2. Recursos Humanos Incorporados al Proyecto. La División del trabajo.	120
<b>II. IMPORTANCIA GEOECONOMICA DEL SISTEMA DE CARRETERAS.</b>	129
<b>A. ORGANIZACIÓN Y ALCANCE GEOGRAFICO.</b>	135
a) Integración de los espacios regionales	149
1. Vialidad en la Región Centro-Norte-Costera	153
2. Vialidad en la Región Andina	157
b) Integración inter-regional.	162

1. Gran Carretera Occidental de Venezuela	168
2. Gran Carretera de Los Andes	172
3. Gran Carretera Oriental de Venezuela	175

**B. ALGUNAS INCIDENCIAS DE LAS CARRETERAS EN LA ESTRUCTURA ECONOMICA.** 179

a) Comercio Externo: Vínculos urbano-portuarios	189
b) Comercio Interno: articulación del mercado interno.	194

CONCLUSIONES

ANEXO 1. Disposiciones Jurídicas Relacionadas con el Proyecto Vial Gomecista.

ANEXO 2. Variaciones en la Estructura Organizativa del Ministerio de Obras Públicas (1908-1935)

ANEXO N° 3 Descripción De Las Carreteras De Venezuela Presentada Al Vii Congreso Internacional De Carreteras Reunido En Munich (Alemania) En Septiembre De 1934

ANEXO 4 El Desarrollo De Las Vías De Comunicación En Venezuela

GLOSARIO.

FUENTES.

## INDICE DE CUADROS

	<b>Pág.</b>
Cuadro N° 1 Propiedades de Juan Vicente Gómez	16
Cuadro N° 2 Características de las Carreteras construidas entre 1910 y 1935.	40
Cuadro N° 3 Puentes de las Carreteras	58
Cuadro N° 4 Relación Costo medios de transporte.	63
Cuadro N° 5 Cuadro demostrativo del número de automotores que funcionan en la República.	67
Cuadro N° 6 Estadística de la importación de automóviles, Camiones, Accesorios para automóviles, llantas de caucho, gasolina y productos lubricantes en los años 1926 a 1931.	70
Cuadro N° 7 Erogaciones efectuadas por el Gobierno Nacional en la construcción, reparación y conservación de Carreteras (1909-1920).	113
Cuadro N° 8 Inversiones del Ministerio de Obras Públicas en obras de Carreteras 1909-1935.	114
Cuadro N° 9 Relación de lo invertido en las Actividades de las Comisiones Científico-Exploradoras del Occidente, Oriente y Centro del País (1910-1913)	116
Cuadro N° 10 Comportamiento de las inversiones en Obras de Carreteras (1913-1930)	120
Cuadro N° 11 Inventario de Ferrocarriles año 1911	133
Cuadro N° 12 Caminos remodelados entre 1910 y 1935.	141
Cuadro N° 13 Secciones de las Carreteras de la República año 1892.	143
Cuadro N° 14 Erogaciones realizadas en trabajos de Carreteras durante el año 1930	148

Cuadro N° 15 principales centros productores de Cacao en Venezuela año 1920.	181
Cuadro N° 16 Transporte por Carreteras año 1930.	196

## INDICE DE GRAFICOS

	<b>Pág.</b>
Gráfico N° 1 Ubicación relativa de las Capitales de algunos Estados Centrales.	27
Gráfico N° 2 Algunos elementos del trazado de Carreteras	48
Gráfico N° 3 Pavimento de Macadam	51
Gráfico N° 4 Pavimentos de Concreto	53
Gráfico N° 5 Pavimentos de Asfalto	54
Gráfico N° 6 Erogaciones para Carreteras y Caminos (1877 – 1921)	115
Gráfico N° 7 Patrones de trazado vial	137
Gráfico N° 8 Gran carretera Occidental de Venezuela	171

## **LISTADO DE MAPAS**

Mapa N° 1 Vialidad Terrestre finalizada la Dictadura Gomecista.	28
Mapa N° 2 Vialidad 1899	144
Mapa N° 3 Vías de Comunicación de Venezuela	167
Mapa N° 4 Vialidad 1928	178

## INTRODUCCIÓN

La escogencia del tema relativo a la construcción de carreteras en Venezuela durante el régimen gomecista, surge como una necesidad de ampliar el conocimiento historiográfico sobre un período donde acontece una serie de hechos que se proyectan en nuestra Historia Contemporánea más allá de los 27 años del mandato de Juan Vicente Gómez. Uno de estos hechos lo constituye la unificación parcial del territorio a través de la vialidad terrestre.

La presente investigación se sitúa en el contexto del Gomecismo para indagar cómo la dictadura de Gómez (1908-1935), a la par que configura un nuevo escenario político, introduce algunos elementos de corte modernizante a nivel de la estructura económica del período, entre ellos las carreteras.

En ese lapso surge y se consolida dicho régimen como fórmula gubernamental caracterizada por el funcionamiento de un Estado centralista y autoritario que en lo interno implanta un orden institucional y social basado en la represión, mientras que en lo externo, se acentúan los mecanismos de la Dependencia relación que alcanza su máxima expresión con el establecimiento de la industria petrolera en manos del capital extranjero.

Dicho Estado promueve una reforma fiscal que junto a los ingresos generados por la explotación del Petróleo le permiten iniciar un proceso de modernización que abarca, entre otros renglones, la reorganización del Ejército, el financiamiento e incorporación de tecnología al sector agropecuario y la apertura de carreteras en diversas regiones del país, aspecto este último que constituye el tema de la presente Monografía.

Del entorno descrito anteriormente, destacaremos sólo los elementos básicos vinculantes con el renglón de las Obras Públicas que nos ocupa por cuanto el objetivo y extensión de esta Tesis no permite un análisis detallado del Gomecismo en el proceso histórico venezolano, temática abordada desde distintos ángulos por investigadores en una serie de obras que circulan en el país, algunos de las cuales consignamos en la Bibliografía del presente trabajo.

Es necesario señalar que nuestro tema no ha sido tratado hasta el momento como un área específica de investigación histórica por cuanto en el arqueo bibliográfico realizado para el desarrollo del mismo, sólo hemos encontrado referencias parciales de algunos autores. En primer lugar Eduardo Arcila Farías, quien en su libro **Historia de La Ingeniería en Venezuela** Tomo II, describe algunos de los proyectos de vialidad ejecutados desde el período colonial hasta poco más de la segunda década del presente siglo. Dicho texto no establece distinción entre caminos y carreteras pues todos aparecen bajo un mismo título; allí se hace mención a los ingenieros responsables de los proyectos describiendo estos últimos principalmente en cuanto a costos e itinerarios se refiere.

En **Centenario del Ministerio de Obras Públicas**, del mismo autor, encontramos referencias a las obras ejecutadas por ese Despacho desde su fundación en 1874 hasta 1974. El libro trata algunos tópicos relativos a las carreteras como por ejemplo: la participación de los “Coroneles de Carretera”, el trabajo de los presos, extensión de la red de carreteras hasta 1929, introducción del pavimento de asfalto y el señalamiento de algunas cifras de los invertidos por el Despacho en diferentes ramas de las Obras públicas.

Igualmente, Ciro Perichi Caraballo en su libro **Obras públicas, fiestas y mensajes (un puntal del régimen gomecista)**, menciona el carácter propagandístico conferido por el Gomecismo a las Obras Públicas, las cuales son utilizadas como un medio para la promoción del régimen. Dentro de esta temática trata el punto denominado “Carreteras como arterias vitales del programa civilizador”, en el cual formula algunas consideraciones en torno al enfoque positivista de la vialidad.

Cabe mencionar además la obra de F. Benet. **Guía General de Venezuela**, donde encontramos algunas referencias escritas y materiales cartográficos acerca de la vialidad carretera en distintos Estados de la República.

A excepción de tales trabajos, no hemos encontrado otros tratamientos específicos acerca del tema que nos ocupa, razón por la cual la presente Tesis tiene un apoyo eminentemente documental.

A nivel de fuentes, ellas se centran en el arqueo documental de las Memorias del Ministerio de Obras Públicas y en la Revista Técnica del mismo Ministerio, publicados durante el período 1908-1935. Así mismo hemos utilizado como fuentes de primera mano la Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela, algunos Boletines del Archivo Histórico de Miraflores, el Tomo I del Anuario del Instituto de Estudios Hispanoamericanos de la U.C.V. y material de fotocopia del “Proyecto Castro-Gómez”, que desarrollaba ese mismo Instituto.

Es cuanto se refiere a las fuentes cartográficas necesarias para la reconstrucción del sistema vial, es de señalar que no abunda este tipo de información. Al respecto consultamos el Atlas Físico y Político de Vicente Lecuna y el Atlas de Venezuela publicado en 1979 por la Dirección de Cartografía Nacional del Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales y renovables.

Es de hacer notar que el Atlas de Lecuna si bien describe comunicaciones terrestres, no discrimina entre caminos y carreteras lo cual limita el uso del mismo. Por su parte, el Atlas de la Cartografía Nacional insertan entre otros, mapas viales de 1899 y 1928, reproducidos en esta Tesis.

También se incorpora como fuente cartográfica del presente trabajo, los croquis y mapas insertos en las Memorias del Despacho de Obras Públicas, de donde proviene la reproducción fotográfica del mapa “Vías de Comunicación en Venezuela”.

La presente Monografía consta de dos capítulos. El capítulo I “El régimen de Juan Vicente Gómez, y la política de carreteras. Fundamentos históricos del proyecto vial Gomecista”, trata lo relativo a las características de dicho régimen y a su política vial, destacando las vinculaciones de la misma con los postulados de Orden y Progreso de la Doctrina Positivista. En relación con el Orden, las carreteras son un instrumento de soporte al proceso de centralización del poder político por cuanto facilitan el acercamiento de regiones y la movilización militar y policial. En cuanto al progreso, esta vialidad representa la máxima escala alcanzada en la modernización de las comunicaciones terrestres de la época, por cuando además de permitir el uso de los novedosos vehículos automotores, las

carreteras sirvieron de estímulo a la inversión de capitales extranjeras, y en principio a la inmigración extranjera.

En el mismo capítulo también se plantea cómo el Estado gomecista establece los mecanismos jurídicos y administrativos necesarios para la ejecución de su política vial, la cual es encomendada al Ministerio de Obras Públicas. De igual forma, abordamos los aspectos concernientes al financiamiento del programa de construcción de carreteras mediante la transferencia de recursos fiscales al presupuesto del mencionado Ministerio y lo relativo a la mano de obra de los presos políticos y comunes, así como los militares de bajo rango.

En el Capítulo II “Importancia Neeconómica del sistema de carreteras” el enfoque del tema está dirigido a determinar la forma cómo se intenta unificar el territorio a través de las carreteras y algunos efectos que ello tiene sobre los espacios regionales en términos de integración y de los proceso de comercialización regional e inter-regional.

Allí se destaca el carácter parcial de la vialidad gomecista cuyas realizaciones tienden a concertarse en los estados Andinos y región centro-norte costera en detrimento de vastas porciones del territorio nacional que se ven obligadas a mantener un esquema comunicacional altamente dependiente de los antiguos caminos de recuas y caminos carreteras pre-existentes, así como de rutas fluvio-lacustre.

Igual importancia tiene en el desarrollo de dicho capítulo, el aspecto concerniente a la incidencia de este tipo de vialidad en el comercio externo e interno por las repercusiones que ella ejerce en la distribución de productor y los consiguientes beneficios que tal influencia reporta a productores y comerciantes.

En resumen, estos son los aspectos fundamentales tratados en la monografía que presentamos a consideración de la Escuela de Historia de la Universidad de Los Andes., para optar a la Licenciatura en esta especialidad.

## **I. EL REGIMEN DE JUAN VICENTE GOMEZ Y LA POLITICA DE CARRETERAS FUNDAMENTOS HISTORICOS DEL PROYECTO VIAL GOMECISTA.**

El régimen de Juan Vicente Gómez (1908-1935), se caracterizó por ser el marco y a veces el ejecutor de algunos cambios históricos en Venezuela que evidencian el inicio de la transición de una sociedad predominantemente agrícola a una sociedad predominantemente petrolera bajo el dominio del capital norteamericano y europeo. En ese período se elimina la forma más tradicional de caudillismo a favor de la centralización dictatorial del poder, enfrentándose también a partir de 1928, al activismo de nacientes grupos políticos de nuevo tipo, que se oponen al dictador y a los métodos represivos de dominación utilizados por el régimen.

La llegada de Gómez al poder, constituye un hecho cuyos antecedentes se remontan al triunfo de la llamada Revolución Liberal Restauradora (1) de 1899, cuyo proceso no detallaremos aquí. (2) Esta movimiento, encabezado por el General Cipriano Castro, expulsaría del gobierno al también General Ignacio Andrade, quien venía ejerciendo la Presidencia de la República desde 1898; dando lugar a la aparición en el

---

(1) A manera de síntesis de la actividad política del General Gómez, antes de que asumiera plenamente el poder, Germán Carrera Damas apunta lo siguiente..."si bien Juan Vicente Gómez parece haberse iniciado en la actividad político-militar (...) cuando contaba 29 años de edad, y combatió al lado de Cipriano Castro en 1892 contra la llamada Revolución Legalista de Joaquín Crespo, fue un actor sin especial significación hasta el momento cuando inició la que fue su marcha hacia el poder en 1899" ...(Germán Carrera Damas, Jornadas de Historia Crítica, p.27).

(2) En la bibliografía de la presente investigación se consignan los datos de trabajos realizados por Ramón J. Velásquez, Nemesio Parada, Domingo Alberto Rangel y otros autores, acerca de este proceso y la participación de los andinos en la vida política venezolana.

escenario político venezolano de los llamados “andinos”, grupo socio-regional politizado de fuerte estabilidad en el espacio geoeconómico de la Cordillera de los andes y localidades adyacentes de la frontera colombiana, donde algunos se hallaban exilados.

Gómez en su condición de Vicepresidente durante casi todo el gobierno de Cipriano castro, (1899-1908), además de tener destacada actuación militar a favor del Movimiento Restaurador, se ocupó también entretejer las combinaciones y alianzas políticas necesarias para, llegado el momento, suplantarlo a éste en la primera magistratura, hecho que acontece en diciembre de 1908, fecha a partir de la cual asume el ejercicio cada vez más absoluto del poder durante 27 años, mandato que sólo culminó con su muerte en 1935.

La participación de Gómez en el gobierno de Castro constituye un factor de suma importancia para que al momento en que éste asume la presidencia de la República pudiera establecer sin demora, las pautas de su actividad política, de manera tan efectiva que le permite consolidarse en el poder en un lapso relativamente breve (1908-1913), etapa en la cual prácticamente suprime la presencia de los últimos caudillos regionales como elementos con verdadero poder político y militar, (3) pues la participación de éstos en los llamados Consejos de Gobierno sólo persigue mostrar al régimen con una imagen de apertura que, en cuanto al ejercicio del poder se refiere, no se corresponderá con la realidad de los hechos.

Una prueba del grado apreciable de control interno que él alcanzó durante los primeros años de su mandato, la encontramos en los acontecimientos del año 1913:

---

(3) El tema de la consolidación del gomecismo, es la base de un estudio realizado por la Profesora Yolanda Segnini, cuyos datos de edición se consignan en la bibliografía del presente trabajo.

“Enfrentado el General Juan Vicente Gómez al problema de la elección presidencial y dispuesto a permanecer en el ejercicio del mando decidió suspender las garantías constitucionales, anunciar al país la inminencia del estallido de un movimiento revolucionario encabezado por el General Cipriano Casto, declararse en campaña y establecer sus campamentos en la ciudad de Maracay. Se paralizaba así el proceso electoral y se le brindaba así mismo la oportunidad de liquidar dentro del país los últimos restos de la organización que de manera provisional habría mantenido durante el período comprendido los años 1909 a 1913 para sustituirla definitivamente y hasta 1935 por un sistema de gobierno personalista y autocrático”. (4).

A partir de estos acontecimientos se desata una oposición al régimen que, sin éxitos concretos, no cesaría aún después de muerto el dictador. Al comienzo, los principales enemigos de la dictadura eran caudillos afecto o no al General Castro, quienes la mayor parte del tiempo estaban en el exilio y realizarían diversas incursiones en el territorio nacional bien sea a través de sus costas o por vía de las poblaciones fronterizas; entre ellos cabe mencionar a José Manuel Hernández (el Mocho Hernández) Régulo Olivares y Román Delgado Chalbaud.

Más tarde, para el año de 1928, se hizo presente un movimiento de oposición de nuevo tipo, de corte civilista el cual a pesar de que en cierto momento actúa en combinación con los viejos caudillos, preconiza métodos y consignas políticas diametralmente opuestas a las que en el quehacer público venezolano se habían conocido hasta ese momento:

“En febrero de 1928m Gómez va a enfrentarse a una nueva oposición en la cual figuran los hijos de muchos de sus amigos y colaboradores. Es otra generación, un nuevo estilo. Es una generación que no ha conocido la guerra civil, ni la división del país en liberales amarillos y godos nacionalistas”... (5)

---

(4) “León Jurado y la Segunda Invasión de Castro”. Boletín del Archivo Histórico de Miraflores, Caracas, julio-diciembre 1973, N° 76. p. 227.

(5) Ramón J. Velásquez, “La Epoca de Gómez”. Venezuela Moderna, p. 16

Las consignas que sirven de soporte a este movimiento, se inspiran en una serie de acontecimientos que sacuden el panorama político mundial y latinoamericano; tal y como lo afirma un testigo de la época, Rómulo Betancourt:

...”llegaban por los intersticios de la especie de muralla china tendida en torno al país, ráfagas de los vientos de fronda que sacudían al mundo, reflejos del conmocional episodio histórico que fue la revolución rusa de 1917 y de los cambios sociales que hubo en el occidente europeo al concluir la primera Guerra Mundial. Las noticias sobre la Revolución Mexicana, para aquellos años en su etapa de mayor resonancia americana, llegaban hasta nosotros como un estímulo poderoso. En alguna revista leíamos (...) las noticias de las luchas universitarias de Córdoba, de las manifestaciones callejeras de Lima, de los enérgicos inicios de la batalla que libraría Cuba contra el “machadato”. (6)

La actividad desplegada por los enemigos del régimen, si bien lo obligaba a mantenerse permanentemente en guardia, no constituía un peligro real para la estabilidad del mismo, gracias a la presencia de un aparato militar, policial y represivo, fortalecido durante el período y también por el apoyo que recibía tanto de los diferentes sectores que integraban la clase dominante, como de las potencias europeas y los Estados Unidos de Norteamérica, cuyos intereses estaban representados en el régimen gomecista. (7).

No obstante este panorama político, autocrático-conservador, en otros sectores de la vida venezolana se produjo algunos cambios, en ocasiones derivados de la aplicación por parte del gobierno, de políticas y programas hasta cierto punto

---

(6) Rómulo Betancourt, Venezuela, Política y Petróleo, p.87

(7) Respecto de los intereses de las potencias en nuestro país, Carlos Irazabal señala que...”El imperialismo (...) requería orden estable, incommovible paz y trabajo constante, es decir, necesitaba una situación interior enteramente adecuada a sus intereses a fin de aumentar hasta el límite de lo posible sus superbeneficios a costa de la explotación de las masas”... (Carlos Irazabal, Hacia la Democracia), p. 204)

Innovadores, relacionados con el quehacer administrativo del Estado; otras modificaciones, por el contrario, eran producto de factores externos como el surgimiento de la industria petrolera, actividad que le imprimió nuevos rasgos a la economía, cambios que...”configuran a Venezuela como país donde la actividad agrícola decrece mientras la riqueza petrolera se afianza, promoviendo un auge económico sin precedentes y un fortalecimiento del Estado como expresión e instrumento de las clases que dirigen el acontecer nacional”. (8)

El régimen inicia un proyecto para reorganizar la Hacienda Pública, sustentado en la mejora de sus métodos y niveles de recaudación, con miras a lograr mayores ingresos al Fisco Nacional:

“El ordenamiento de la hacienda pública nacional es una pieza fundamental del proceso de afianzamiento de régimen gomecista, en virtud a su importancia como instrumento para la estabilización del ingreso fiscal del Estado venezolano. En el fortalecimiento de su base de poder, Juan Vicente Gómez, necesita recursos fiscales suficientes para acometer la edificación del Ejército Nacional, cancelar la deuda externa y construir una red vial que unifique el territorio”. (9)

Los ingresos públicos se vieron estimulados por el incremento progresivo de la renta Petrolera lo cual permitió ampliar la capacidad financiera del Estado. En efecto, a

---

(8) Luis Cipriano Rodríguez, Gómez: Agricultura, petróleo y dependencia, p. 21 El tema de la relación entre petróleo y agricultura también es tratado en el siguiente trabajo: Francisco Mieres, “Los efectos de la explotación petrolera sobre la agricultura en Venezuela”, en Héctor Malavé Mata, Petróleo y desarrollo Económico de Venezuela, po. 343-368.

(9) Inés Quintero, “De la Alucinación a la Eficiencia (Román Cárdenas en el Ministerio de Hacienda)”. Tierra Firme, Caracas, octubre-diciembre 1985, N° 12, p. 599

partir de la década de los años veinte, el Estado comienza a recibir cuantiosos ingresos producto de las concesiones petroleras otorgadas a empresas anglo-holandesas y norteamericanas. Muchos de estos recursos pasaron a engrosar la fortuna personal del Dictador, sus allegados y los diferentes grupos de la clase dominante, principal beneficiaria del régimen; otra parte de ellos se aplicaría principalmente al pago de la deuda externa, a la reorganización del aparato represivo del gomecismo, así como a las obras públicas.

Dentro de ese contexto, el gobierno ejecutaría en algunos sectores y de manera todavía inicial, acciones de tendencia modernizante, entre las cuales destacan los trabajos relativos al mejoramiento de las vías de comunicación, concretándose dicha actividad en un programa de vialidad terrestre cuya base es la construcción de carreteras, (10) Dicho programa – que detallamos luego - tiene como principal referencia un conjunto de disposiciones legales y administrativas, que hemos calificado como “política de carreteras”, en virtud a que en ellas se ponen de manifiesto las expectativas del régimen y del país en relación con esta materia, aunque dichas disposiciones no lleguen a plasmarse en un Documento que, utilizando criterios de las ciencias administrativas contemporáneas, pudiéramos calificar como un Plan o Proyecto expresamente estructurado.

Con el objeto de satisfacer sus necesidades político-militares de movilización, el gobierno crea algunos instrumentos jurídicos acompañados de una serie de medidas de corte administrativo, tendientes a encauzar los trabajos de carreteras dentro de un esquema, hasta cierto punto normativo que permitiera asegurar que estas actividades

---

(10) En materia de comunicaciones es de hacer notar que durante el régimen de Gómez, surge la navegación aérea, actividad que si bien se inicia dentro del contexto de la modernización de las fuerzas armadas, constituye el embrión de la aviación comercial en Venezuela.

aunque con el mismo carácter incipiente, también se abordaría la modernización en otros sectores de la vida nacional, tal es el caso de los intentos realizados en el medio rural, aspecto que forma parte del trabajo de Luis Cipriano Rodríguez, citado anteriormente. Se ejecutarían conforme a sus designios. Al efecto, se tomaron algunas decisiones en materia de comunicación, donde se hizo énfasis en la necesidad de estructurar en el país una red de carreteras capaz de ponerle fin al secular aislamiento entre las regiones.

Los lineamientos básicos de la política de carreteras, comportan el establecimiento de los criterios técnicos y las normas que orientan este tipo de obras. Es así como el programa vial del gomecismo se nos manifiesta en la realidad como la puesta en marcha de una política contenido positivista, dirigida a servir de instrumento para el control político-militar del país, al mismo tiempo que opera como un elemento de soporte al sistema productivo y comercial característico de la estructura económica del período.

La puesta en marcha de este programa, también dio lugar a una naciente reorganización en algunas de las instituciones que conforman el aparato administrativo del Estado, estableciéndose –entre otras reformas- las atribuciones y competencias que en materia de vialidad, le corresponderían al Ministerio de Obras Públicas y a las Presidencias de Estado. (11)

El Ministerio antes nombrado, así como algunas Presidencias de Estado, -hoy Gobernaciones – emprendieron la ejecución de una serie de trabajos de carreteras con miras a satisfacer las necesidades inmediatas de movilización del personal militar y civil al servicio del Estado en su dimensión nacional, satisfaciendo también algunos de los requerimientos en materia de transporte, confrontados por los principales sectores de la economía interna. En el ámbito de las vinculaciones con el exterior, las

---

(11) En lo sucesivo, al referirnos a este Ministerio usaremos las siglas M.O.P.

carreteras deberían ser un factor de incentivo al capital extranjero y a la inmigración, además de facilitar la inserción de Venezuela dentro del contexto expansivo de la industria automovilística, principalmente la estadounidense.

En la estructuración de la red vial se hacen presentes una serie de factores condicionantes que afectan la cobertura de la misma. Estos factores tienen su expresión más significativa en el suministro de recursos financieros, la disponibilidad de mano de obra, así como en limitaciones de tipo técnico, algunas de ellas derivadas de la frecuente improvisación en la ejecución de las obras. A lo anterior debemos agregar que la localización de las carreteras depende en muchos casos de limitaciones de tipo geográfico y de la importancia estratégica concedida por el régimen a algunas porciones del territorio nacional.

A pesar de que el Programa de carreteras no alcanzó su completo desarrollo durante el período gomecista, las obras realizadas reflejan las prioridades establecidas por la Dictadura en materia de comunicaciones. El propio Gómez destaca la importancia que atribuye a la vialidad construida en ese lapso:

“Dentro de mí, siento (...) un inmenso anhelo por el bienestar de todos y cada uno de mis compatriotas. Por ello en el deseo de verlos a diario en comunicación provechosa he cruzado el territorio nacional de diversas vías carreteras que fomentarán el comercio, las industrias, la agricultura y los otros ramos de la riqueza pública. Hoy, casi podemos decirlo así, nos damos la mano del oriente al occidente de la República”  
(12)

La apertura de esta vialidad se vio favorecida por la presencia del fenómeno mundial del automovilismo, dado que la necesidad de incorporar vehículos automotores – por lo demás de combustión con base a la gasolina, derivado del

---

(12) Juan Vicente Gómez, (Discurso del 1º de enero de 1926”. Alocuciones Presidenciales de Año Nuevo (1901-1971), p. 48.

petróleo – al transporte de personas, productos y mercancías en nuestro país, constituye uno de los argumentos esgrimidos por el gobierno para justificar la preeminencia otorgada a las carreteras respecto a otros sistemas de comunicación terrestres, sobre todo el ferrocarril.

Esta vialidad pasó a formar parte del cuadro de realizaciones atribuidas al régimen, tal y como recoge un editorial de la época publicado en la Revista del Ejército, Marina Aeronáutica:

“En el mañana cuando se analice imparcialmente su Administración, será forzoso reconocer que constituye el moderno Ejército Venezolano, implantó paz y orden en un pueblo esencialmente levantisco, saneó las finanzas nacionales, cancelando las deudas exteriores, dio gran desarrollo a la instrucción pública, unió los pueblos de Venezuela con amplias carreteras y otras vías de comunicación y, por encima de todo acabó con los caudillos, plaga perniciosa que, constantemente, ensangrentó el suelo glorioso de la Patria para satisfacer ambiciones personales”. (13)

El sistema de carreteras es una de las expresiones de la modernidad alcanzada por el régimen, catalogado por sus seguidores y apologistas como el iniciador de la era de progreso en el país; progreso que se sustentaba en el establecimiento de un sólido sistema de dominación interna, de corte autocrático y centralista, capaz de instaurar y mantener “el orden en la nación”.

---

(13) “El Benemérito General Juan Vicente Gómez y nuestras Instituciones Armadas”. Revista del Ejército, Marina y Aeronáutica. Caracas, 1932. N° 32, p. 808.

## **A. PRINCIPIOS JUSTIFICATIVOS DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA DOCTRINA POSITIVISTA.**

El ejercicio del poder, durante el período 1908-1935, se inscribe dentro de un esquema que en esencia se nutre de los postulados del positivismo, los cuales fueron ampliamente difundidos en diferentes esferas de la actividad gubernamental.

La ausencia del debate ideo-político constituye uno de los aspectos centrales que caracteriza la actuación del régimen. Esto se expresa en la liquidación de las continuas y anarquizantes luchas por el poder que desde finales del Siglo XIX, sostenían los caudillos nacionales y regionales junto a los sectores afectos al bando liberal o conservador. Pedro Manuel Arcaya, alabaría la conducta política del Dictador en los términos siguientes:

...”jamás lo han movido ilusorios conceptos de pura teoría, sino que siempre ha tenido en cuanta la realidad nacional. Desde el primer momento hizo ver que él no fomentaría ningún partido, y sintetizó su programa en fórmulas sencillas: Unión, Paz y Trabajo. Los partidos, o mejor dicho, los círculos que se arrogaban el nombre de partidos, desaparecieron rápidamente. Hoy las antiguas denominaciones de liberales, amarillos, godos y nacionalistas, carecen de sentido. Su significación y origen da, apenas, motivo a estudios históricos”. (14)

Dentro del esquema político del gomecismo no tenía cabida la lucha caudillesca ni la práctica civil de la política por cuanto esta última también representaba un obstáculo al proyecto gubernamental, a este respecto Gil Fortoul era del criterio que:

---

(14) Pedro Manuel Arcaya, “La Obra del General Gómez”. Revista del Ejército, Marina y Aeronáutica, Caracas, 1935, Tomo IX, p. 235.

...”Generalizar y arraigar las tradiciones democráticas y los hábitos legales constituyen hoy el ideal político de la República, y se hace difícil creer que al realizarlo contribuirá la formación de partidos sectarios, cuyo resultado inmediato sería entregar la vida nacional a las intrigas de los politicastos, que reducen la política al arte de idear teorías, lógicas rara vez y casi siempre absurdas, para triunfar con ellas y satisfacer así o el apetito del mando o la ambición de renombre personal”...(15)

A lo anterior habría que sumar la imposibilidad a que estaba sujeto el ciudadano común para expresar cualquier forma de reflexión político-ideológica, diferente a las premisas sustentadas por el “Gobierno de la Rehabilitación Nacional”.

Ante la aparente carencia de principios teóricos referenciales que pudiera atribuirse al Dictador, desde el propio gobierno y aún al margen del aparato de Estado, se manejaron algunos criterios orientados a encuadrar y justificar la obra del régimen dentro de una determinada línea de acción, para lo cual se echaría mano a consignas de origen positivista, cuyo ocasional uso sistemático tenía por fin, demostrar el carácter supuestamente necesario y civilizador del gomecismo, antes que formular nuevas premisas de corte político o doctrinario. Esta práctica -más autocrática que deliberativa – se mantuvo inalterable a lo largo del mandato de Gómez por lo que se ha dicho que...”El Gomecismo, si así puede denominársele correspondió más a un estilo de gobierno que a una concepción política”... (16)

Este manejo autocrático del gobierno, condujo a la imposición en el país de un esquema de nominación que exhibe como principios rectorales nociones inspiradas en la Doctrina Positivista:

---

(15) José Gil Fortoul, Obras Completas, Vol. IV, p. 402

(16) Germán Carreras Damas, Ob.cit., p. 10.

“La Venezuela que entraba en el siglo XX (...) sin divorciarse de su trayectoria, debía ensayar una ruta vinculada al espíritu de los nuevos tiempos y preparar el advenimiento de un período de racionalidad cuyo norte serían los principios cardinales de “Orden y Progreso”... (17)

Autoritarismo y positivismo marchaban juntos a lo largo de este período. Por ello, las nociones de “Orden y Progreso” tuvieron plena cabida en este régimen expresándose en el plano político y socio-económico de manera tal que la acción gubernativa parte de un diagnóstico muy particular de nuestra realidad:

---“el país carece de conflictos económicos y problemas sociales, y está libre de manipulación foránea. Es simplemente una sociedad inestable cuyo progreso depende de una autoridad robusta. Es una sociedad con problemas políticos a la cual debe darse un desenlace político”... (18)

Bajo este esquema los postulados del positivismo se expresan en principio, como la necesidad de lograr estabilidad interna lo cual se tradujo en la liquidación del caudillismo y la supresión de cualquier forma de actividad política opositora, tanto a través del uso de la fuerza militar como de la civil, aplicando férreos mecanismos represivos dirigidos a lograr y mantener la centralización del poder en manos del dictador.

La implementación del Orden garantizaría a su vez el “progreso del país”, representado en el fomento de la inmigración europea, obras públicas, inversión de capitales e incremento del comercio exterior con los mercados de Europa y Estados Unidos de Norteamérica.

---

(17) Elías Pino Iturrieta, Positivismo y Gomecismo, p. 47

(18) Ibidem, p. 61

En concordancia con estos principios, el régimen gomecista adopta una serie de medidas en el campo específico de la vialidad que también se nutren del positivismo, básicamente en cuanto se refiere a la determinación de los objetivos perseguidos con el programa de carreteras, dentro del marco de las obras públicas con sentido no ornamental.

Partiendo de este criterio, la finalidad inmediata de este “programa” fue la de contribuir a hacer más efectiva la actuación del Ejército y autoridades político-administrativas en general, quienes encontraron en las carreteras una vía más directa de comunicación y transporte de tropas, armamentos y recursos.

Sobre la base de un control interno que garantice la continuidad del régimen, las carreteras también debieron fomentar el “progreso material de la nación”, por ser consideradas el instrumento para superar el aislamiento del país, calificado como una de las fuentes del atraso económico y social de Venezuela, dado lo restringido de las comunicaciones entre los centros productores, de consumo y exportación la escasez y mal estado de las vías constituye un factor que limita a su vez, el flujo de capitales e inmigrantes desde Europa y los Estados Unidos.

**a) La Noción de “Orden” expresada en el Control Político-Militar del País.**

Como quiera que el régimen de Juan Vicente Gómez en buena medida es producto de las luchas e intrigas caudillescas que dominan la escena venezolana desde el siglo XIX, el establecimiento del control interno en el país, vino a constituir la premisa básica que desde el punto de vista político caracterizaría la actividad del gobierno.

La imposición de orden significó en la realidad la centralización del poder a manos de la dictadura, mediante el uso de mecanismos de fuerza para suprimir definitivamente la lucha entre caudillos, manteniendo a raya la constante amenaza de las invasiones de Cipriano Castro o las del Arévalo Cedeño, Peñaloza, etc., e impidiendo también el surgimiento de cualquier forma de organización política dentro del país.

La consecución de este fin exigió además de la reorganización del Ejército el desarrollo de un Programa de carreteras capaz de intercomunicar regiones claves para los intereses del gobierno. Bajo el régimen gomecista, la noción de Orden comporta el establecimiento de nuevas comunicaciones por tierra, en procura de un efectivo desplazamiento de la acción dominadora, cohesionadora y represiva del personal militar y policial hacia diferentes regiones del país, facilitando de hecho, un mejor control de autoridades administrativas en aquellas zonas consideradas estratégicas para el ejercicio del poder.

El establecimiento de un Orden interno, dependería en parte, de las facilidades de movilización permitidas por las carreteras a efectivos militares y civiles; facilidades que estaban representadas en la mayor cobertura que ofrecía este tipo de vialidad respecto al ferrocarril. La apertura de carreteras posibilitó la circulación de los diferentes medios de transporte con que estaba dotado el aparato militar y represivo del régimen, vale decir: caballos, arcos de mulas, carretas y vehículos automotores. De esta manera, la modernización de la vialidad a través de las carreteras, vino a servir de soporte a la política de control interno, tal como lo reconoce un testigo de este proceso al señalar que:

...”Las carreteras han sido para el gobierno, una ayuda para el mantenimiento del orden y la paz y un factor poderoso de estabilidad política” (19)

Para alcanzar este objetivo el gobierno puso el acento en la construcción de carreteras y reparación de caminos, de las poblaciones andinas y el centro del país, especialmente en los Estados Táchira y Aragua, entidades que representan a lo largo del mandato gomecista, los puntos clave para la estabilidad del gobierno. La primera de ellas –concretamente el Estado Táchira- por su cercanía con la frontera colombiana era considerada un área de fácil acceso a nuestro territorio para los enemigos de gobierno asilados en Cúcuta y otras poblaciones de la República de Colombia; mientras que el área central fue el asiento de las principales instalaciones militares y administrativas del país cuyo control resultaba indispensable para mantener la continuidad en el ejercicio del poder:

...”Con la acogida y posterior masificación relativa del automóvil y el desarrollo de varias técnicas en la construcción de carreteras (...), los planes viales se aceleraron con la intención máxima de enlazar el poder central –simultáneamente instalado en Maracay y Caracas- con los núcleos más importantes de la política gomecista”.(20)

Sin atribuirle el mismo peso específico en comparación con los factores señalados anteriormente, es de hacer notar que en ambas regiones se concentró un muy apreciable número del total de los inmuebles propiedad de Juan Vicente Gómez (Ver cuadro N° 1), lo cual no deja de tener su importancia al momento de considerar la preeminencia otorgada por el régimen a tales áreas, en materia de vialidad.

---

(19) Alberto Adriani, “La Carretera y el Ferrocarril en Venezuela: Una Equiparación Imposible. Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas, Caracas, julio 1932. N° 224, p. 5541,

(20) Angel Ziems, El Gomecismo y La Formación del Ejército Nacional, p. 158

**C U A D R O N º 1**

**PROPIEDADES DE JUAN VICENTE GOMEZ**

	T I P O D E B I E N								CONCESIONES PETROLERAS
	CASAS	TERRENOS	POTREROS	FUNDOS	HACIENDAS	ISLAS	HATOS	ACCIONES	
	DISTRITO CAPITAL	45	35						
APURE			15						
ARAGUA	450	30		70	160	1			
BOLIVAR					7		10	VARIOS	
CARABOBO	20				90	3			
COJEDES					28				
GUARICO	25		VARIOS		50				
MIRANDA					8				
MONAGAS	4	VARIOS		2	3				
SUCRE		2			4				
TACHIRA	4				70				
YARACUY	3	VARIOS			15				
ZULIA	VARIAS				10			VARIAS	
<b>TOTALES:</b>	<b>551</b>	<b>67</b>	<b>15</b>	<b>72</b>	<b>445</b>	<b>4</b>	<b>10</b>		

Fuente: Datos obtenidos en la fuente siguiente: Crisálida Dupuy, Propiedades del General Juan Vicente Gómez, p. 9.

La red de carreteras estructurada entre 1910 y 1935, si bien no llega a extenderse por todas las regiones del país, alcanzó una cobertura lo bastante significativa como para garantizar los desplazamientos militares.

...”Todo el Territorio de la República está bajo la acción rápida, casi inmediata del Ejército Nacional. Las sabias órdenes del Comandante en Jefe son cumplidas en breves horas, y unos pocos batallones comandados por oficiales subalternos bastan para reprimir y castigar sólo en algunas semanas las raras intentonas revolucionarias que se han presentado”... (21)

Las obras de carreteras complementan el cuadro de las “garantías civilizadas” que ofrece la dictadura a las naciones imperialistas inversionistas de Europa y a los Estados Unidos de Norteamérica, cuyos intereses –de cierta manera- había sido afectados años antes por las medidas de corte nacionalista adoptadas por el General Castro, durante su ejercicio presidencial entre 1899 y 1908. De este modo el sistema de carreteras contribuyó al establecimiento y posterior fortalecimiento de un orden interno donde la “paz y estabilidad política” se logran a través de la supresión de todo tipo de libertades a la mayoría de la población en beneficio de la minoritaria clase dominante de la cual formaba parte el mismo Juan Vicente Gómez..(22)

Las carreteras fueron a la vez factor para mejorar las condiciones materiales que procuraría la dictadura en aras de una mayor penetración del capital extranjero, al hacer más expeditas las comunicaciones desde los principales puertos hacia el interior del país.

---

(21) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1930, Tomo I, p.s/d.

(22) Según el criterio de Héctor Malavé Mata:

...”La solución residía en promover el crecimiento de la riqueza social, pero esta existía en muy pocos habitantes, a quienes debía dispensar indemnidad y amparo para que logran fomentar sin perturbaciones. No de otro modo justifica el gobierno de Gómez, su actitud férrea y el conferimiento de privilegios a la clase propietaria” (Héctor Malavé Mata, Ob. cit., p. 207)

## 1. Movilización de Tropas

El control de los opositores al régimen, tiene entre sus fines mantener a raya a los caudillos regionales y nacionales no afectos al dictador, quienes actuando solo o en apoyo de posibles incursiones del derrocado Presidente Castro obligaron a una vigilancia permanente por parte del gobierno. Estas acciones se traducen en la aplicación de una serie de mecanismos de control interno a través de alas distintas unidades que conformaban el Ejército Nacional, los grupos armados al servicio de las Presidencias de Estado y los cuerpos de represión policial.

El dominio político-militar del gomecismo se apoyaba en las actividades desplegadas por elementos militares, paramilitares y civiles conformando el aparato represivo del régimen el cual ofrecía la siguiente configuración:

...”El ejército viene a estar formado por unidades armadas en servicio de guarnición cuyo núcleo central se dispone en Maracay en unidades que reciben poca instrucción militar y que prestan servicios agrícolas, pero que constituyen una especie de reserva. Además algunos Presidentes de Estado tienen autorización para armar batallones propios, fuera de línea. La policía ha mejorado accidentalmente puede incluirse en filas. Eventualmente se encuadran voluntarios, con sueldo especial en unidades de intervención callejera llamadas impropiedades (Sagradas)”... (23)

La mayoría de las operaciones encomendadas al Ejército fueron ejecutadas por batallones de Infantería, Caballería y Artillería; mientras que la Marina y Aviación Militar realizaban labores de patrullaje costero y vuelos de exhibición o entrenamiento, razón por la cual mantuvieron menos contactos con los enemigos del gobierno quienes por lo general, se desplazaban por tierra.

---

(23) Tomás Pérez Tenreiro Los Presidentes de Venezuela y su actuación Militar, p.190

Estas diferencias en la participación de las unidades que conformaban el Ejército, dentro de contexto de la lucha para controlar la oposición a la dictadura, genera un trato preferencial entre ellas:

“El gomecismo protegió y fortaleció a la fuerza terrestre porque su poder lo había construido en base a ella y no vacilaría durante veintisiete años en seguirle dando esa prioridad”... (24)

El régimen resolvió parte de las necesidades de movilización de dicho Ejército mediante una estrategia que combina la modernización de los medios de transporte militar con una vialidad de mayor cobertura que los ferrocarriles y antiguos caminos de recuas y caminos carreteros. Con ello se procuraba lograr el rápido desplazamiento de los efectivos militares, desde las más importantes guarniciones del país ubicadas principalmente en el Estado Aragua y en menor proporción en el Estado Táchira, hasta las zonas donde se localiza un conflicto:

...”Gómez aleja o aprisiona a los caudillos pequeños que no se sometieron, con medios policiales mejor organizados que antes, extiende su influencia por toda la República (...) y concentra efectivos armados, suficientes para la defensa de su estructura política. Coincidiendo también con la era del motor, desarrolla vías de comunicación y se hace capaz de llevar a todo punto de amenaza una fuerza suficiente como develar cualquier insurrección”... (25)

Con respecto a las actividades realizadas por la fuerza policial en la persecución de los enemigos del régimen, Arturo Cardozo señala que:

...”A lo largo de las montañas andina penetran las ‘Sagradas’. En el Estado Trujillo cumplen una misión muy precisa, destruir el poderío económico y militar del caudillismo, identificado con Baptista (se refiere a Leopoldo Baptista secretario de Gómez entre 1908 y 1913)” (26)

---

(24) Angel Ziemis, Ob. Cit., p.233

(25) Tomás Pérez Tenreiro, Ob.cit., p. 189

(26) Arturo Cardozo, Proceso de la Historia de Los Andes, p. 108

El sistema de carreteras junto a la modernización del Ejército, constituye uno de los elementos básicos para consolidar el gomecismo y asegurar su permanencia. De hecho, las ventajas que reportarían las carreteras para el traslado de tropas y equipos comenzaron a manifestarse al poco tiempo de iniciada la ejecución del programa vial, tal y como se aprecia en los acontecimientos del año 1913, cuando Gómez se declara en campaña y realiza el despliegue militar bajo su comando personal:

“Con tres Brigadas de Infantería, un Regimiento de Artillería un Escuadrón de Caballería marchó al Occidente por vía carretera, llegando a Maracay donde estableció su Cuartel General y dispuso las operaciones militares que debían practicar sus subalternos en los lugares en que actuaban con tropas a su mando”...(27)

Llama la atención la escogencia de una carretera para realizar este tipo de acciones en una zona que contaba con vías ferrocarrileras (Ferrocarril Caracas-Valencia) lo cual viene a ser una muestra de la modalidad que se impondría en el futuro para la movilización de tropas.

En materia de equipamiento y dotación de infraestructuras, el gobierno ejecutó algunas acciones tendientes a mejorar la capacidad operativa del Ejército, destacándose entre otras, la construcción y reparación de instalaciones cuartelarias así como la adquisición de nuevos equipos incluyendo...”la compra de vehículos automotores, los cuales acondicionados a la función militar dieron mayor fortaleza al Ejército reforzando su poder de movilización”. (28)

Entretanto, en el área de las comunicaciones terrestres se estructuraría una red de carreteras con la cual se esperaba alcanzar una mayor cobertura nacional a través de:

---

(27) Francisco Alejandro Vargas, “General en Jefe Juan Vicente Gómez.” Revista del Ejército Marina y Aeronáutica, Caracas 1933, N° 32, p. 875

(28) Angel Ziemis, Ob.cit., p. 196

...” un sistema de carreteras modernas implantado por (...) Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, amplificado por grandes vías de comunicación que con fines militares por su orden y bajo la dirección técnica del ministerio de Obras Públicas (...) pondrán en contacto (...) lugares apartados de la República llevando hasta ellos el impulso incontrastable del progreso triunfador”...(29)

El sistema de carreteras tuvo como núcleo principal además de Caracas a la ciudad de Maracay, capital del Estado Aragua; escogida por el propio Gómez para sede del gobierno y asiento de las más importantes instalaciones militares con que se dotó al Ejército durante su mandato.

Inicialmente la movilización terrestre de efectivos militares y equipos se realizaría utilizando los tradicionales medios de transporte conocidos para el momento, vale decir caballos, carretas, mulas y por supuesto el mismo ferrocarril. Progresivamente el régimen se planteó el uso de vehículos automotores movidos por derivados del petróleo para estos menesteres. En principio, las unidades adquiridas fueron destinadas a los servicios de enfermería, radiotelegrafía y aprovisionamiento, de lo cual varios años más tarde- informa el General Eleazar López Contreras quien fuera Ministro de Guerra y Marina, al referirse al equipamiento del Ejército, señala:

...”la adquisición por compra de 600 bestias con destino a completar la dotación de las plazas montadas y para carguío y transporte (sic). Mención especial requiere el tren completo de carros de ambulancia y de camiones, los primeros para el servicio de sanidad militar y los otros para el servicio de aprovisionamiento”. (30)

---

(29) José Luzón. “Breves Apuntes sobre la Mecánica Automotriz en el Ejército”. Revista del Ejército Marina y Aeronáutica, Caracas 1931, N° 5 p. 440.

(30) Eleazar López Contreras, “Informe del Estado Mayor General al Ministerio de Guerra y Marina.” Revista del Ejército, Marina y Aeronáutica, Caracas, julio 1931, N° 1, p. 10.

Las modificaciones que operan en el área de los transportes militares apuntan hacia una adaptación lenta y paulatina al medio automotor. Esto comienza a evidenciarse en el año de 1915 cuando se toman algunas decisiones en la materia:

...”En acato al Decreto Ejecutivo de (sic) 1° de junio del corriente año, que reglamenta el tráfico de las carreteras de la República, tengo el honor de solicitar de esa Superioridad, la orden para hacer enllantar los carros de (sic) Ejército Nacional, y aprovechando la oportunidad, se podrían hacer las reparaciones que ellos requieran”...(31)

La anterior solicitud formulada por el Inspector General del Ejército, José Vicente Gómez al entonces Ministro de Guerra y Marina C. Jiménez Rebolledo, tenía por objeto impedir los daños que ocasionaba en la calzada de las carreteras, las ruedas metálicas del referido medio de transporte, observando de esta manera las disposiciones contenidas en el “Decreto Reglamentario del Tráfico Terrestre” promulgado en ese mismo año.

En materia de adiestramiento para el uso de vehículos automotores fue en 1918 cuando...”se inició la formación de Cuerpo de Chaufferes Militares para el Servicio del Ejército”... (32). Esta medida se llevó a la práctica de la siguiente manera:

“El General Comandante en Jefe del Ejército ha dispuesto que se destinen dos números de cada uno de los Batallones que componen las Fuerzas de esta plaza (la de Caracas) y uno del Regimiento de Artillería Ayacucho Número 1, que sean jóvenes y reúnan (...) las mejores aptitudes para destinarlos al aprendizaje de mecánica en el ramo de chaufferes”. (33)

---

(31) Ministerio de Guerra y Marina, Memoria 1916, p.293.

(32) Ministerio de Guerra y Marina, Memoria 1919, p. XI

(33) *Ibidem*, p. 35

También formaba parte de las decisiones adoptadas por el régimen para mejorar la capacidad de desplazamiento del Ejército, la modernización de los medios de transporte de equipos, a través del acoplamiento de algunas piezas de artillería a cierto tipo de vehículo automotor; es así que...”el fusil ametralladora base en otros ejércitos de las células de la infantería, sirve para armar algunas motocicletas... (34)

Para el mejoramiento de los medios de transporte militar se dispuso la participación activa de algunos servicios como el Dique-Astillero de Puerto Caballo:

...” la actividad más importante de esta unidad de trabajo fue la fabricación de carros blindados (...) así como la de carrocerías metálicas para ametralladoras anti-aéreas (...), plataformas de camiones para el traslado de tropas y estructuras metálicas usadas en la radiotelegrafía militar. Vehículos automotores fueron acondicionados a las necesidades de los servicios”... (35)

La utilidad derivada de acoplar los tradicionales medios de transporte usados en el Ejército con el automóvil y las posibilidades de movilización que ofrece la vialidad carretera, proporcionaron una mayor cobertura y eficiencia a los desplazamientos de los efectivos militares incrementando los niveles de control político-militar en diferentes regiones del país. Esto –como ya hemos dicho– contribuyó a la centralización del poder político y a ponerle fin al caudillismo en sus formas tradicionales tal y como lo afirma un testigo de época:

...”Gracias a la posible movilización de la fuerzas armadas a través de carreteras en forma rápida y segura, se logró acabar con el caudillismo, germen de continuas contiendas intestinas y origen de malsanos regionalismos”... (36)

---

(35) Angel Ziem, *Ob.cit.*, p. 194

(36) Miguel Parra León, “Comunicaciones y Vialidad”. Venezuela 1945, p. 281

El traslado de tropas a través de las carreteras imprimió mayor efectividad a la actuación específica del Ejército. Según testimonio del General Eleazar López Contreras, los desplazamientos militares se podían realizar con mayor rapidez en virtud a la presencia de este tipo de vialidad:

“Probada la eficiencia del Ejército creado por Ud. (Juan Vicente Gómez); se han podido apreciar las grandes facilidades que prestan las carreteras para la movilización de las tropas, y a ese progreso alcanzado por sus esfuerzos de estadista, se debe el que la mayor parte de las Unidades Superiores pudieran recorrer centenares de kilómetros desde sus acantonamientos, concentrarse en el Campo Histórico (se refiere al Campo de Carabobo) y volver a su punto de partida en el limitado espacio de cuarenta y ocho horas”. (37)

Cabe señalar que buena parte de la infraestructura militar existente en el área central, estaba ubicada en la ciudad de Maracay, virtual sede gubernamental durante el mandato de Gómez e importante núcleo de la red de carreteras estructurada durante su gobierno.

## **2. Dominio de Regiones Vitales.**

El grado de control interno alcanzado por la dictadura es producto, en buena medida, del nexo comunicacional que se establece entre las principales instalaciones militares y el trazado del sistema de carreteras acometido durante el período. Esta infraestructura (militar y vial) se concentra en algunas secciones del territorio nacional, atendiendo a un esquema de dominación interna que contempla como prioridad la apertura de una red vial que permita la formación de vínculos entre la región andina y el área central, zonas particularmente importantes para la estabilidad

---

(37) Eleazar López Contreras. Páginas para la Historia Militar de Venezuela, p. 191

política del régimen; especialmente los estados Táchira y Aragua. Dichas entidades representan puntos clave para el gomecismo. La primera de ellas debido a las condiciones que ofrecía para las actividades de oposición a la dictadura, pues un buen número de exiliados se encontraban en la ciudad colombiana de Cúcuta, fronteriza con la población de San Antonio del Táchira. El Estado Aragua, por su parte, dotado de amplias costas y cercano a los llanos centrales, donde se habían escenificado innumerables combates por el control del país, debía convertirse en una zona para la defensa militar, de manera tal que se impidiera la continuidad de este tipo de acciones y el virtual acceso de los enemigos del régimen a la capital de la República.

Ambos estados fueron objeto de especial atención en materia de instalaciones militares y obras de vialidad. Así vemos que durante todo este lapso tendría lugar una serie de trabajos dirigidos a mejorar la infraestructura militar: ...”las construcciones de sedes amplias con los requisitos elementales de toda edificación militar fueron muchas (...) y buena parte de las mismas se concentraron en Aragua y en menor escala en los Andes”. (38) La preeminencia concedida a estas zonas en cuanto al aspecto militar se refiere, también se corresponde con la localización de la infraestructura vial, por cuanto las ciudades de Maracay y San Cristóbal constituyen junto con Caracas, los principales puntos nodales del sistema de carreteras estructurado durante el período, por ser sitios obligados en el itinerario de la mayoría de las vías que conformaban dicha red. (Ver Mapa 1).

El nexo establecido entre los más importantes centros de la actividad política militar y las carreteras, permite que las capitales de los Estados centrales queden enlazadas entre sí y con la capital de la República, a través de la Carretera Occidental,

---

(38) Angel Ziems, Ob. Cit., p. 191

antiguo camino carretero sometido durante el mandato gomecista a intensos trabajos de remodelación, ensanche y prolongación de su trazado, el cual en parte, corre paralelo con el Ferrocarril Caracas-Valencia. Esta carretera constituye el tramo inicial de la Gran Carretera Occidental y de la Carretera de Los Andes, en su desplazamiento centro-occidente, las cuales convergen en la ciudad de San Cristóbal siguiendo el itinerario que al efecto se explica en el Capítulo II del presente trabajo.

Dentro del contexto de la estrategia para el control político-militar del país, la ampliación de las comunicaciones terrestres en los Estados centrales, a través de las carreteras, estuvo acompañada de algunos cambios en materia de división político-territorial. (39) Por acuerdo de las Asambleas Legislativas correspondientes se escogieron nuevas capitales para los Estados Aragua, Miranda y Guárico, con miras a facilitar el traslado entre los centros administrativos de las mencionadas entidades. En el gráfico N° 1 se aprecia cómo las sedes de estos gobiernos locales, se ubicaron en línea con el trazado de la Carretera Occidental. La transferencia de las funciones administrativas de una población a otra se verificaría de la siguiente manera:

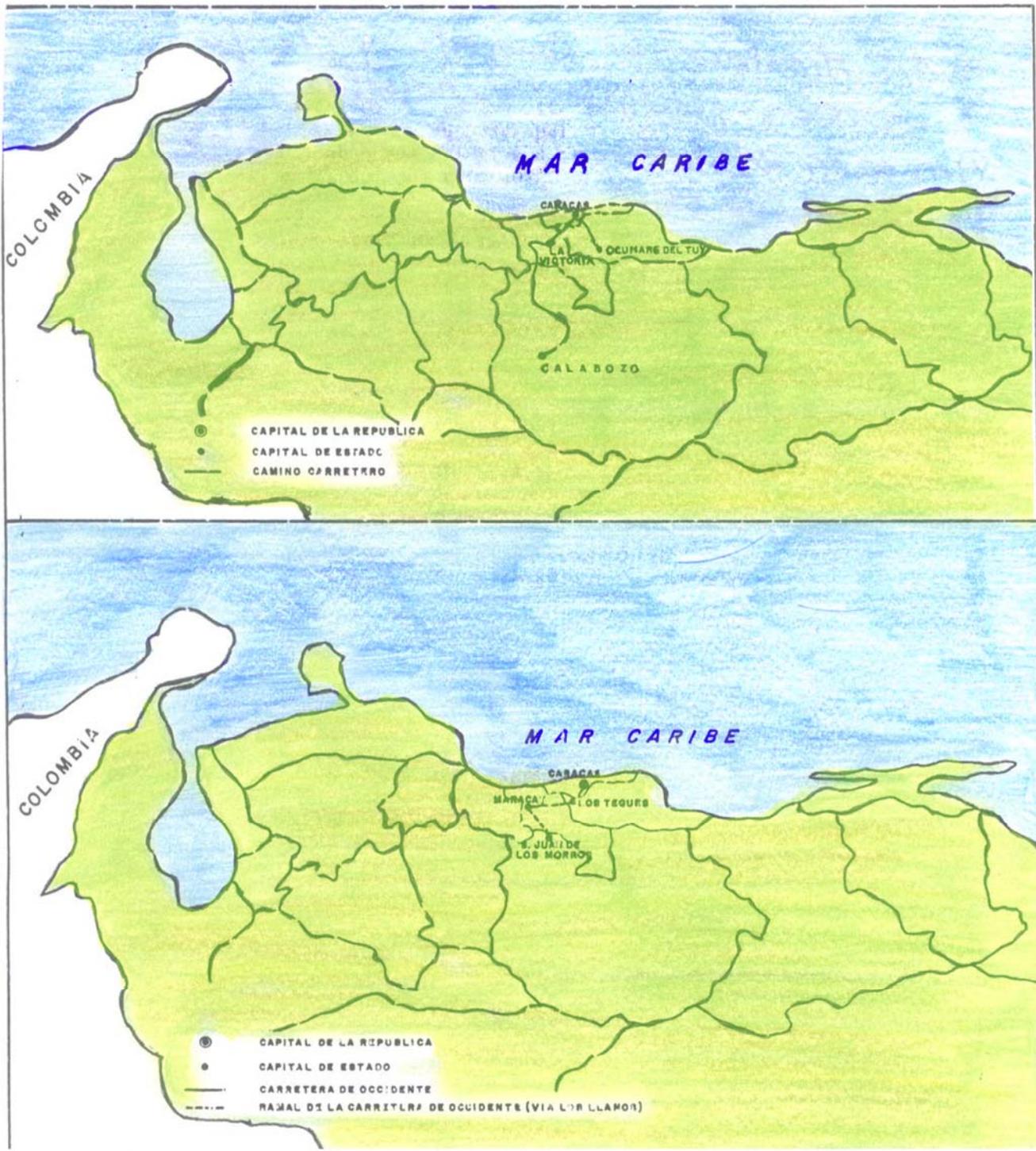
<b>ENTIDAD</b>	<b>ANTIGUA CAPITAL DEL ESTADO</b>	<b>NUEVA CAPITAL DEL ESTADO</b>
Estado Miranda	Ocumare del Tuy	Los Teques
Estado Aragua	La Victoria	Maracay
Estado Guárico	Calabozo	San Juan de Los Morros

Mientras que las comunicaciones por carretera entre la región central y los Estados Andinos se establece a través de la Gran Carretera Occidental y la Carretera

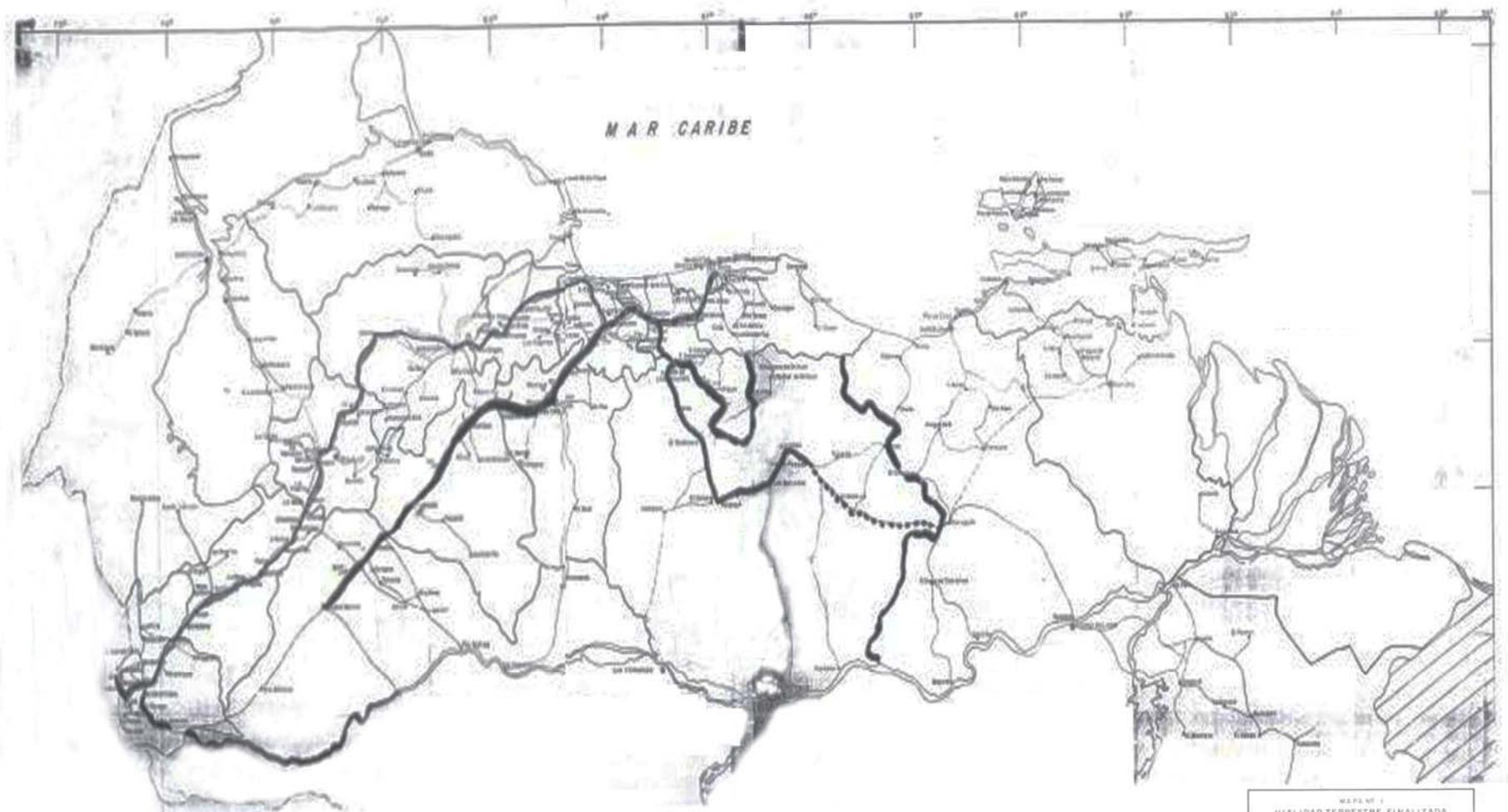
---

(39) Sabemos que este aspecto constituye el tema central de un trabajo presentado por Luís Briceño C. en la I Jornadas de Investigación de la Facultad de Humanidades y Educación, realizadas en diciembre de 1982, bajo el título de “Los Cambios de la División Política del Territorio Venezolano, un caso de estrategia para el control político Gomecista”. Lamentablemente resultó imposible obtener dicho material.

UBICACION RELATIVA DE LAS CAPITALES  
DE ALGUNOS ESTADOS CENTRALES



FUENTE: Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables, Dirección de Cartografía Nacional Atlas de Venezuela, pp.331



**FUENTE:** Datos obtenidos en la fuente siguiente: Ministerio de Obras Públicas. Memorias de 1937. Planos

de los Andes como dijéramos antes, la primera de las regiones nombradas se vincula con Los Llanos Centrales a través de la Carretera de Los Llanos (La Villa-San Juan de Los Morros-Calabozo) vía que parte desde Maracay como un ramal de la Gran Carretera Occidental y se prolonga hasta poco más allá de San Juan de Los Morros.

Conviene señalar la similitud existente entre la política vial y la política militar del régimen, pues si bien la desigual dotación de carreteras en las diferentes regiones del país constituye una de las características del sistema vial del gomecismo, esta práctica coincide en cierto modo con lo que según Angel Ziemis, acontecía en materia de defensa nacional:

...”se reducía en la frontera a la protección simple del régimen contra las acechanzas de los enemigos exilados. La política militar de defensa territorial no pasaba mas allá del espacio físico-militar y económico. Prueba evidente es el abandono relativo de las fronteras y demás regiones alejadas del centro del poder”... (40)

Estas características de la actuación político-militar del régimen, explica en parte, los matices que ofrece el papel asumido por los Estados Aragua y Táchira dentro de este contexto. En efecto, la ciudad de Maracay, vino a ser el centro piloto de la actividad político-militar del gomecismo, más aún cuando a raíz de los acontecimientos del año 1913, bajo el pretexto de un inminente levantamiento armado en contra del gobierno, Gómez convierte a esta localidad en el eje de sus operaciones:

“Maracay, la bella ciudad de Aragua (...) ha sido el lugar escogido como zona estratégica por el Jefe Supremo del Ejército Nacional, para campamento de este. Allí se perfecciona y familiariza el militar en la práctica diaria y constante, con los conocimientos indispensables a una campaña táctica, y se adiestra en facultades para arrasar al adversario en donde osare presentarse; como se está efectuando hoy en diversos puntos de la Republica, y se efectuará en toda ocasión futura, sea cual fuere el adversario”. (41)

---

(40) Ibidem., p. 215

(41) Ministerio de Guerra y Marina, Boletín Militar. Caracas, agosto 1913 N° 2. p. 65

La preeminencia de Maracay significó, de hecho, el traslado del centro de decisión político-administrativa desde la ciudad de Caracas a dicha localidad, llamada – por lo tanto- a convertirse en la más importante plaza militar del régimen. A partir de entonces, albergaría en sus alrededores instalaciones como el Cuartel de Caballería, el Cuartel de Infantería y el Depósito Nacional de Explosivos. Se dotó también al Estado Aragua con las instalaciones de la naciente Aviación Militar, ubicadas en Boca del Río.

Al momento de decidir la ubicación de esta infraestructura militar en los Valles de Aragua, se tomó en cuenta, las facilidades para las comunicaciones por carretera que ofrecía la zona, tal y como se aprecia en la descripción de algunas de las instalaciones existentes en la misma, para el año 1930:

“Para el servicio de defensa nacional y de conservación del orden público interno, se han construido dos grandes cuarteles, uno para infantería y otro para caballería, con capacidad para 3.000 y 1.000 soldados respectivamente, en la plaza militar de Maracay, cuya estratégica situación, en cruce de las grandes arterias del Oriente, del Sur y del occidente, reclamaba con urgencia tales edificios”. (42)

Las obras mencionadas anteriormente tenía como parte de sus funciones militares, el resguardo de este importante nódulo de las comunicaciones nacionales. Por esta circunstancia la Plaza militar de Maracay se constituyó en la puerta principal para el auxilio con tropas y suministro de pertrechos a las diferentes guarniciones del país.

La importancia que se atribuye a las carreteras respecto a la localización de edificaciones militares, es válida tanto en el caso del acantonamiento de tropa que mencionáramos en la cita anterior como para lo referente a las instalaciones destinadas al almacenamiento de material bélico:

---

42) Ministerio de Obras Públicas, Descripción de las Obras Conmemorativas de la Muerte del Libertador, p. s/d.

“Situado cerca de la carretera Maracay-Valencia está el Depósito Nacional de Explosivos, llegándose a él por un ramal de carretera que se deriva de aquella. El lugar donde se construyó está más o menos a 50 metros sobre el nivel del Lago de Valencia, y en opinión de peritos militares, reúne condiciones excelentes de estrategia”. (43)

Las comunicaciones por carreteras con las que se dotó a la ciudad de Maracay acrecentaron su valor estratégico al convertirla en punto obligado de los diversos tipos de movilizaciones por tierra, esta localidad pasó a ser:

...”punto estratégico de primera clase, porque desde Maracay se puede marchar con ventaja excepcional, ya para detener ejércitos que ventan de Occidente, del Llano o de Oriente, a tiempo que es magnífica base de operaciones para abrir campaña sobre cualquier dirección del país.” (44)

De esta manera, el equipamiento militar y la dotación de vialidad hicieron que esta zona resultara prácticamente inexpugnable para los enemigos del régimen.

El Estado Táchira, por su parte, ocupó el segundo lugar como Plaza militar del país aunque no tuvo por supuesto un desarrollo de su infraestructura militar comparable al alcanzado por Maracay; recibía auxilio en los casos que fuere necesario, de las guarniciones del Zulia, Lara y el área central, con las cuales mantendría comunicaciones por carretera ferrocarriles y vías acuáticas. Todo lo cual revela una vez más la unidad funcional de las carretera, el poder político y el poder militar.

Esta importante entidad de los Andes venezolanos fue escenario de constantes rumores de invasiones provenientes de Colombia donde se encontraba un número

---

(43) Ibidem, p. 391.

(44) Ministerio de Guerra y Marina, Revista de Ejército, Marina y Aeronáutica. Caracas, 1934, N° 45, p. 593.

Considerable de opositores al régimen y desertores del Ejército, generándose hechos como los ocurridos en 1920, cuando:

...”se produce la rebelión de los campesinos de Pregonero, respaldando una invasión de Juan Pablo Peñaloza (...) durante 19 días el Distrito Uribante permanece en poder los revolucionarios, “apoyados por toda la población”...(45)

Para solventar situaciones como estas, la Presidencia del Estado contaba con otros recursos además de los señalados anteriormente, producto de la puesta en práctica de una política represiva que permitía a estos funcionarios disponer de:

...”sus propias fuerzas para – militares a las cuales recurrían en caso de emergencia. Constituían una fuerza de reserva del régimen fundamentalmente estaban ubicados en los sitios de mayor conflictividad política como en el caso de los Llanos o el Táchira. En esta región existía un batallón, El Libertador, integrado por campesinos que armaban cada vez que Juan Pablo Peñaloza invadía”. (46)

Al Táchira se le comunicaría con el centro del país y por ende con la fortaleza militar de Maracay a través de la Gran Carretera Occidental y la Carretera de los Andes. Además de estas obras, dicho Estado fue dotado de una vialidad interna que le permitiría mantener comunicaciones terrestres con un buen tramo de a línea fronteriza e inclusive enlazar las poblaciones de San Antonio, en territorio venezolano, y Cúcuta perteneciente al Departamento Norte de Santander de la República de Colombia, a través del Puente Internacional “Simón Bolívar”.

El carácter estratégico, que en buena medida otorga el régimen gomecista a la vialidad carretera, ocasionaría el abandono parcial de importantes secciones del territorio nacional, las cuales, en el mejor de los casos, apenas si fueron dotadas con algunas vías que no llegaron a estructurarse en una red de verdadero alcance regional.

---

(45) Arturo Cardozo, Ob. Cit., p. 108.

(46) Angel Ziemis, Ob. Cit., p. 166

Esta situación se corresponde con lo que paralelamente ocurría en el sector militar donde las prioridades en materia de infraestructura, fueron establecidas en función del Centro y Los Andes, en esta última región más específicamente en el Estado Táchira. En cambio, hacia la parte Este y meridional del país, hubo menos vigilancia y menos realizaciones en lo defensivo, lo cual incidiría negativamente en lo comunicacional y de transporte.

**b) La noción de “Progreso” materializada en la dinámica socio-económica interna y externa.**

En concordancia con los postulados de la Doctrina Positivista, que como hemos señalado tuvo plena cabida en el gomecismo, el régimen además de procurar la imposición del “Orden”, pondría similar empeño en alcanzar el “Progreso material” del país. Esto desde el punto de vista doctrinario resulta comprensible, si tomamos en consideración que ambos conceptos (Orden y Progreso) tienen un carácter complementario:

...”Orden y progreso no son conceptos que se excluyen ni contradigan. Es el uno condición indispensable del otro, sobre todo en un Estado nuevo, con historia corta y tradiciones recientes”...(47)

En el contexto del gomecismo la búsqueda del “Progreso” es concomitante a la lucha para mantener el control interno del país. En tal sentido, las carreteras surgen como un factor convergente que permite canalizar una parte considerable de los esfuerzos del régimen para materializar ambas nociones.

Desde el punto de vista de las necesidades socio-económicas del país, la vialidad construida por la Dictadura gomecista contribuyó no sólo al establecimiento

---

(47) José Gil Fortoul, Ob.cit., p.402

Del orden “necesario” en el país para el “crecimiento” interno, sino también a crear un clima de “Progreso material” basado principalmente en el mejoramiento de las comunicaciones y en la incorporación de algunos elementos de carácter modernizante entre ellos nuevas técnicas de construcción y los medios de transporte automotor. Al respecto, el régimen concede a las carreteras particular importancia en la búsqueda del referido Progreso material de la nación, dado que a través de ellas se esperaba propiciar el poblamiento de nuestro territorio por inmigrantes europeos y fomentar el crecimiento económico mediante el incremento de las relaciones comerciales con Estados Unidos y Europa, principalmente en el renglón correspondiente a las inversiones extranjeras y las exportaciones primarias.

Documentos del Ministerio de Obras Públicas, dan cuenta del valor que se atribuye a las vías de comunicación y de su finalidad inmediata como factor de progreso en la sociedad. Uno de ellos, correspondiente a la Memoria ministerial de 1915 destaca lo siguiente:

- Las vías de comunicación constituyen la primera prioridad después del “orden público”.
- Dichas vías pueden reducir los “contínuos disturbios” que han afectado nuestra vida republicana.
- Las facilidades en los transportes, el amparo del “orden y las garantías civilizadas”, junto con las condiciones geográficas y naturales de nuestro país, son factores que propiciarían las inversiones extranjeras y la “inmigración de gente civilizadora.

Para una apreciación global de estos planteamientos, copiamos todo el párrafo que hemos enunciado:

“Si todos nuestros gobiernos desde la Independencia hasta hoy, se hubieran posesionado de su trascendental función en cuanto se refiere a la construcción y fomento de las vías de comunicación libres, que casi puede decirse es la más importante función del Gobierno después de la conservación del orden público; si se hubieran persuadido de que el progreso no marcha sino por buenos caminos (...) no habrían ocurrido los continuos disturbios que nos fueron llevando siempre de mal en peor hasta los bordes del abismo; y al amparo del orden, de las garantías civilizadas, y atraídos por el halagador, irresistible aliciente que les habría ofrecido la facilidad de los transportes (sic), dados además los privilegios naturales de nuestro suelo y nuestra ventajosa situación geográfica, el capital, la industria, la ciencia y con ellos la inmigración de gente civilizadora, habrían acudido presurosos a enriquecer, fomentar y poblar, abundante y prósperamente, nuestro hasta hoy, en su mayor parte, desierto y desolado Territorio”. (48)

Atendiendo a estas expectativas y procurando también atenuar parte de la problemática que afectaba entonces al sector rural, caracterizada entre otros factores por el prolongado estancamiento de la riqueza agropecuaria, (49) el gobierno emprendió la ejecución de su Programa vial. Dicho Programa estuvo concebido en su aspecto socio-económico como un medio necesario para proporcionar el “progreso” en el país mediante la estructuración de las comunicaciones regionales, intentando el inicio de una red de carreteras que facilitara tanto la circulación de los medios tradicionales de transporte terrestre (arreas de mulas, burros, caballos, carretas, etc.) como de los modernos vehículos automotores.

---

(48) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1915, Tomo I, p.s/d.

(49) Algunos autores han caracterizado la economía general de este período en los términos siguientes:

“La Venezuela de las dos primeras décadas del presente siglo se caracterizó, desde un punto de vista económico, por un marcado acento que le imprimía a su economía la orientación productiva hacia la exportación de renglones agrícolas y pecuarios”...

(Irene Rodríguez Gallad. “La Economía Venezolana en 1900-1908”

Semestre Histórico Caracas, 1976, N° 4-5, p. 62.).

Por su parte Luis Cipriano Rodríguez apunta lo siguiente:

“La actividad agrícola, que hasta esos años había constituido la base económica de la vida nacional, entra en una larga etapa de estancamiento con motivo de la depreciación de sus frutos en el mercado externo y de la creciente importancia del petróleo como nuevo factor clave de la economía”...

(Luis Cipriano Rodríguez, Ob.cit., p. 21)

En principio las carreteras deberían constituir un instrumento de enlace para estructurar las comunicaciones nacionales, permitiendo organizar itinerarios donde se combinaran las vías fluviales y terrestres, principalmente con el ferrocarril por cuanto estaba previsto que:

...”si el desarrollo de la respectiva comarca exigiese la construcción de una línea férrea, la misma carretera podrá servir de base para el establecimiento de una nueva vía”. (50)

No obstante que se manejaron criterios como el señalado en la cita anterior, en realidad la adopción del binomio carretera-automóvil como base del sistema de comunicación por excelencia, significó de hecho, el comienzo de la decadencia del sistema ferrocarrilero. A ello contribuyó también la presencia del petróleo que movilizaba a aquel frente al carbón –menos explotado- que movía a éste.

Con la programación y posterior cumplimiento de estas obras de vialidad el gobierno esperaba también aminorar los efectos de la crisis que venía afectando al sector agrícola al superar las limitaciones operativas de los precarios sistemas tradicionales de transporte, incentivando el mercado interno de productos agropecuarios al agilizar el traslado de frutos desde los centros productores a los de consumo y exportación. De esta manera mostraba igualmente su interés de favorecer a la clase detentadora de la gran propiedad y a los grupos que controlaban los circuitos de comercialización. Al efecto el Ejecutivo ordena mediante Decreto de fecha 24 de junio de 1910...”la construcción en cada Estado, de una o más vías

---

(50) “Decreto del 24 de junio de 1910 referente a la construcción de carreteras centrales en los Estados de la República”. Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela. Tomo XXXIII, p. 104.

carreteras centrales que, pasando por las ciudades y sitios convenientes, constituyan las vías principales de la localidad, para el movimiento de importación y exportación”. (51)

La construcción de tales obras se inicia en los Estados Táchira, Mérida y Trujillo e irían a empalmar con los Terminales ferrocarrileros del Sur del Lago de Maracaibo en cuyos puertos se verificaba la mayor parte del intercambio agrícola y comercial de estas entidades, incluyendo lo relativo al embarque del café para su exportación, actividad a la cual los ferrocarriles se vinculaban de la siguiente manera:

“El ferrocarril de la Ceiba-Motatán facilitaba la salida de los productos de las tierras trujillanas y del norte de la Cordillera de Mérida e inclusive su influencia se extendía hasta las tierras larenses; el tramo Santa Bárbara-El Vigía comunicaba con las tierras de Mérida y el ferrocarril del Táchira permitía la salida de los productos de esta entidad, extendiendo sus áreas de influencia hasta el Departamento Norte de Santander, en tierras colombianas”. (52)

En cuanto se refiere a los vínculos con el exterior, el principal objetivo de progreso expresado por el régimen, estaba representado en el logro de una mayor apertura de nuestra economía a las potencias capitalistas, representadas en las empresas comerciales de los Estados Unidos y Europa las cuales nos traerían adelantos y capitales a cambio de la explotación de nuestros recursos.

De manera general, la vialidad construida por el gomecismo complementa diferentes mecanismos creados por el régimen en beneficio de la oligarquía terrateniente (de la cual formaba parte el Dictador) productora de los principales renglones agrícolas de exportación. El programa vial favoreció así mismo, al sector

---

(51) Idem.

(52) Nallery Pinto Rondón, Microregiones y paisajes de tráfico en el Zulia, Siglo XIX. P. 118

De comerciantes que manejaba el comercio interno y externo de frutos y manufacturas. Era, en primer término, una programación integrada a varias actividades, y en beneficio principal de las clases poderosas. El resto de la población activa integrada en su mayoría por trabajadores agrícolas y artesanos, escasamente aprovecharon las ventajas que ofrecen estas realizaciones, ya que oficialmente se daba poca importancia al papel que jugaban estos elementos en la búsqueda del progreso de la nación, antes por el contrario se concedió mayor relevancia a la participación de los inmigrantes en el crecimiento económico del país.

Como puede apreciarse en líneas generales, la materialización de la noción de progreso durante el gomecismo, alcanza una de sus principales manifestaciones en el programa de carreteras ejecutado por el régimen, el cual desde el punto de vista de los intereses económicos estuvo dirigido a atenuar en parte, los problemas que afectaban la estructura económica del período, básicamente en cuanto se refiere a paliar los efectos de la crisis del sector agropecuario. En un sentido más general y apuntando hacia la caracterización de nuestro país en el contexto del sistema capitalista, los objetivos del programa de carreteras, procuraban también mantener e incrementar el comercio con los países europeos y los Estados Unidos, formando parte de un conjunto de elementos que evidencian la acentuación de la Dependencia la cual comienza a manifestarse con mayor énfasis a partir del mandato gomecista.

### **1. Modernización de las vías de comunicación y medios de transporte.**

El conjunto de las carreteras construidas por el gomecismo representa un sistema donde se aprecia uno de los intentos de modernización llevados a cabo por el régimen. La apertura de estas obras trajo consigo el uso de técnicas de reciente aplicación en el ramo de las construcciones viales, difundidas a la par que tomaba auge la industria automovilística, cuyo crecimiento y expansión internacional requería de medios de comunicación aptos para el tráfico automotor.

Dicha modernización hizo énfasis en los aspectos concernientes a las condiciones que debía reunir la calzada o plataforma de rodamiento, en cuanto se refiere al ancho, pendientes, radio de las curvas y pavimentación. (Ver Cuadro 2). Así mismo, se incluyen una serie de trabajos complementarios relacionados con la construcción de puentes, alcantarillas, cunetas de desagüen muros de contención, etc., conocidos bajo la denominación de obras de arte.

Esta vialidad revela los intentos de aplicación en el país, de conocimiento y técnicas provenientes en su mayoría de la experiencia acumulada en naciones con un desarrollo más avanzado en sus comunicaciones por carreteras. Con estos países se establecería contacto principalmente a través de la participación de ingenieros venezolanos en los diferentes congresos y reuniones internacionales sobre la materia. A tal efecto Venezuela envió delegados a diferentes eventos entre los que cabe mencionar los siguientes:

- Reunión de la Comisión Panamericana de Carreteras, celebrada en Washington D.C. en junio de 1924; delegado: J. M. Ibarra Cerezo.
- 1er. Congreso Panamericano de Carreteras, celebrado en Buenos Aires, en octubre de 1924; delegado: Alfredo Jahn.
- VI Congreso Panamericano de Carreteras, celebrado en Washigton, D.C., en el mes de octubre de 1930; delegado: Francisco J. Sucre.
- VII Congreso Internacional de Carreteras, celebrado en Munich, en septiembre de 1934; delegado: Federico Alvarez Feo y Eduardo Tamayo G.

Además de este vínculo directo, el M.O.P. promueve otras iniciativas tendientes a recopilar nueva información relacionada con este tipo de trabajos:

## CUADRO N° 2

### CARACTERISTICAS DE LAS CARRETERAS CONSTRUIDAS ENTRE 1910 Y 1935

ANCHO MINIMO	CURVAS (1)	PENDIENTE	FORMA FIRME	BOMBEO DE CALZADA		DESAGUES LONGITUDINALES	
				ARCO DE CIRCULO	ALTURA	ANCHO	PROFUNDIDAD
CORTES DE TIERRA	CORTES DE ROCA	RADIO MINIMO	MAXIMA (2)	FLECHE DE 1/50 DE ANCHO DEL FIRME.	0,10 MTS.	0,50 MTS.	0,50 MTS.

(1) PARA EVITAR UN COSTO EXCESIVO EN LOS MOVIMIENTOS DE TIERRA PODRA BAJARSE A 15 METROS

(2) PARA LOGRAR ECONOMIAS DE CONSIDERACION PODRA LLEGAR DE 6% A 7% EN TRAYECTOS MUY CORTOS

DATOS OBTENIDOS EN LAS FUENTES SIGUIENTES:

"DECRETO DE 14 DE ABRIL DE 1909 REGLAMENTARIO DE LAS OBRAS PUBLICAS". Recopilación De Leyes Y Decretos De Venezuela, TOMO XXXII, PP.69'83

"REGLAS DICTADAS EL 03 DE AGOSTO DE 1910 PARA LA EJECUCIÓN Y CONSERVACION DE LOS TRABAJOS DE CARRETERAS"

Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela, TOMO XXXII. 387-388

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, Memoria 1915, TOMO 1, P. IX

...”el Ministro de Obras Públicas (Román Cárdenas) ha ordenado a la Sala Técnica de este Despacho, practicar un estudio detallado de los métodos modernos usados en otros países para construir las carreteras, con el fin de adaptarlos a los elementos aquí disponibles y de llegar a establecer un formulario claro y preciso que sirva de guía a los prácticos en el particular”. (53)

De esta manera Venezuela se vincula al conocimiento sobre la materia existente en los Estados Unidos de Norteamérica y Europa, regiones consideradas “civilizadas” e inscritas en la órbita del “progreso”, representado en este caso en el uso generalizado del automóvil en carreteras debidamente pavimentadas. La importancia atribuida a la experiencia acumulada pro estos países en este renglón de las obras públicas, se evidencia en el testimonio de Ingeniero J. M.- Ibarra Cerezo, delegado venezolano ante la Comisión Panamericana de Washington en 1924, quien señala que:

... (“los delegados se reunieron) con los norteamericano; funcionarios de la Unión Panamericana, de la Junta de Educación en lo relativo a caminos y el Departamento de Caminos de los Estados Unidos, con el objeto de hacer un viaje de inspección y de estudio de las carreteras construidas y en construcción en diez de los Estados de la Unión Americana cuyas condiciones topográficas, geológicas, etc., son similares a las de los países latinoamericanos” (54)

Este encuentro internacional permitió no sólo el recorrido por las carreteras estadounidenses sino también conocer los centros experimentales de pruebas de materiales y exposiciones de maquinarias utilizadas en estas labores, asunto del que da cuenta el mismo funcionario del M.O.P. al destacar la visita de los delegados a:

---

(53) “Las Carreteras Macadamizadas en Venezuela”. Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas. Caracas, febrero 1912, N° 13. p.58.

(54) J. M. Ibarra Cerezo, “La Comisión Panamericana de Carreteras”. Revista del Colegio de Ingenieros de Venezuela. Caracas, octubre 1924, N° 22, p. 154.

...”la estación experimental de Arlington, donde se hacen muy interesantes experimentos sobre diversos pavimentos para caminos y otros elementos de su construcción (...) Así mismo tuvieron la ocasión de visitar la exposición de máquinas y útiles para la construcción de caminos organizada por la American Road Builders Association, observando el funcionamiento de (...) palas mecánicas, compresores, taladros, bombas, tractores, niveladoras, traillas, mezcladoras de concreto, pavimentadoras, etc., (...) (equipos que) habíamos ya visto trabajando en los caminos estudiados y recorridos”. (55)

Cabe destacar en esta reseña los contactos establecidos con los fabricantes de autor, en la oportunidad en que los delegados se trasladaron a Detroit:

...”centro de la industria automovilística del país (...) (para visitar) las diversas fábricas de automóviles que allí existen, comenzando por la interesantísima de la Ford Motor Company (...) Visitamos también la fábrica de automóviles Lincoln que también pertenece a Ford y las de Cadillac, Studebaker, Packard, Humpmobile, Rickembacker, Buick y Jewit”. (56)

En las citas anteriores se aprecia cómo el aspecto técnico del desarrollo de la vialidad carretera en el país, estuvo ligado a “lo extremo”, lo cual es una muestra de las formas en que se expresa la materialización de la noción de “progreso”.

Junto a los conocimientos adquiridos en el exterior, el M.O.P. procuró difundir entre su personal de Ingenieros, algunos criterios esenciales para la construcción de carreteras, entre ellos cabe mencionar los siguientes:

- Técnicas para la construcción de puentes de madera y montaje de puentes colgantes.

---

(55) Idem.

(56) Idem

- Métodos y procedimientos establecidos para ejecutar la apertura y reparación de carreteras en el país.
- Movimientos de tierra para carreteras.
- Consolidación y drenaje de taludes.
- Construcción de pavimentos de macadam, asfalto y concreto.
- Precauciones que deben observarse para el manejo de explosivos.
- Organización del personal de trabajadores y sistemas de remuneración del trabajo.
- Reforma y perfeccionamientos de las vías existentes.

En la puesta en marcha del programa vial, encontramos que las mayores exigencias técnicas corresponden, en primer lugar al trazado de la vía, seguida de los trabajos relativos a la pavimentación de la calzada por cualesquiera de los métodos conocidos para el momento (macadam, asfalto y concreto) y por último, los aspectos concernientes a la montura de puentes, elemento básico dentro del renglón de las obras de arte, por cuanto, frecuentemente la instalación de los mismos resultaba determinante para el establecimiento de las comunicaciones terrestres, en aquellas zonas dotadas de numerosos ríos y quebradas que mantenían un nivel alto de sus aguas durante casi todo el año.

**Trazado:** Los trabajos correspondientes al trazado de la vía presentaban el mayor número de dificultades técnicas, sobre todo si el mismo se realizaba sobre una topografía accidentada, como en el caso de las carreteras ubicadas en los Andes Venezolanos cuya geomorfología presenta el predominio de las estructuras de fallas en forma de bloques gigantes, elevados unos y deprimidos otros. Dicha estructura se manifiesta en un complejo relieve constituido por elevadas montañas donde había sido imposible el uso de medios de transporte diferente de las mulas, asnos y

caballos, pues las desigualdades de terreno obstaculizaban el trazado de vías con una inclinación menor a un 10 ó 12 por ciento, válida para caminos.

La solución al problema relativo a las pendientes de las carreteras a construir en las zonas montañosas era de suma importancia por cuanto de ello dependía el que esta vialidad fuese apta para el tráfico automotor, asunto que se destaca como una limitante en los trabajos de remodelación de la carretera Caracas-La Guaira:

...”la carretera de La Guaira a Caracas, con sus fuertes pendientes de 10 y 12%, es, en su estado actual y aunque se reparase su pavimento, absolutamente inadecuada para el tráfico de automóviles; pues es sabido que estos vehículos, muy eficientes cuando recorren terrenos llanos o poco inclinados, son de rendimiento muy mediocre, cuando se trata de pendientes tan fuertes como las existentes en estas carreteras”...(57)

Luis Vélez en su condición de Ministro de Obras Públicas (antes fue Director Técnico de la Carretera Central del Táchira) señala lo siguiente en torno a la importancia del trazado:

...”Creemos que no haya peor pecado técnico que el trazado descuidado y malo de las vías de comunicación; porque es de todos los errores el más difícil, si no imposible de corregir en el porvenir; porque (...) cuando más tarde se advierten los errores del trazado malo es quizás prácticamente imposible enmendarlos porque (...) innumerables y poderosos intereses se oponen desesperada e incontrastablemente al cambio de posición de la vía que los alimenta. Aparte de que too camino, al cabo de algún tiempo representa en sí un cuantioso capital invertido enél, que se hace insoportable perderlo”...(58)

---

(57) Ministerio de Obras Públicas, Revista Técnica de Ministerio de Obras Públicas. Caracas, junio 1912, N° 18, p. 218.

(58) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1918. Tomo I, p. 4.

A partir de la construcción de la carretera Central del Táchira, cuyos trabajos se inician en 1910, comienza a difundirse entre el personal de Ingenieros al servicio del M.O.P. el método de trazado denominado Nivel de Burbuja o sistema Locke, también conocido como método gráfico, el cual consiste en:

...”la aplicación del nivel de mano de burbuja, sistema Locke, a los trazados (...) Este instrumento tiene la preciosa propiedad de ser ‘auto-verificador’ de la observación; pues en virtud a su ingenioso espejo interior, el observador ve la burbuja y el objeto o mira simultáneamente (...) no pesa ni una libra (...), se carga en el bolsillo (...), no se desarregla (...) y no requiere trípode sino un simple bastón, útil más bien para apoyarse”...(59)

El uso de este instrumento comportaba un mínimo margen de error, según lo explica el Ingeniero Vélez:

“Para una persona que empieza a manejar el nivel Locke, el error puede ser hasta de dos (2) centímetros por cadenada de veinte (20) metros, o sea 1/10 por ciento, despreciable en trazado de carreteras”...(60)

El trazado de una primera línea de ensayo utilizando el referido nivel, debía seguir cuatro pasos esenciales, a saber:

1. Determinar con un instrumento barométrico la diferencia de nivel entre los dos puntos obligados principales del trazado general.
2. Tantear a la vista o al paso el desarrollo uniforme natural de esa diferencia de nivel, siguiendo las ondulaciones del terreno entre los dos puntos obligados, adaptándose a ellos sin zig-zag, túneles, grandes cortadas de dos taludes ni otras obras forzadas.

---

(59) Luis Vélez “Carretera Central del Táchira”. Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas Caracas, abril 1912, N° 16, p. 168.

(60) Idem.

3. Hallar la pendiente uniforme entre los dos puntos obligados, dividiendo la diferencia de nivel por el desarrollo.
4. Trazar la primera línea de ensayo con el nivel Locke, siguiendo la pendiente hallada, en dirección del desarrollo natural. (61)

El trazado preliminar se ejecuta en secciones de 20 metros cada una, medidas con cadena de esa longitud. Una vez realizados los ajustes necesarios a este primera línea de ensayos se procedía a la apertura del camino de la rasante constituido por:

...”un caminito de un metro a metro y medio (1m. a 1m.50) de ancho, especie de embrión o bosquejo de la futura carretera; para los cual se emplea una cuadrilla de diez a veinte hombres de picos, palas y herramientas de roza, bajo la dirección de un caporal (...) en los terrenos donde hay monte, hierbas o malezas, los peones limpian previamente, a un lado y otro de la línea definitiva, una amplia faja de 20 a30 metros de ancho total, para facilitar las operaciones ulteriores de los ingenieros y demás trabajadores”. (62)

La apertura del camino de la rasante como trazado preliminar, reportaba una serie de ventajas par el desarrollo posterior de los trabajos, que se pueden resumir en la forma siguiente:

- Sirve para demarcar el terreno a los trabajadores de manera que no haya dudas al momento de ejecutar los trabajos en toda su extensión.
- Es una demostración de todas las clases de terreno donde se ha de construir la vía, lo cual proporciona datos acerca de la fijación de los taludes de los cortes de la obra y también permite calcular los costos a fin de determinar el sistema de pagos a los trabajadores en la zona donde se localiza la obra.

---

(61) Ibidem. Pp. 168-169

(62) Ibidem, p. 170

- Constituye un trazado indeleble que perdura por años, a diferencia de lo que sucedía con el sistema de estacas las cuales por lo general, eran arrancadas de su sitio. (63)

En la fase de trazado se utiliza además del nivel Locke, otros instrumentos de medición como el hipsómetro, aplicado al cálculo de la diferencia de nivel entre dos puntos, obligados y consecutivos del trazado general; el clinómetro de Abney, que es un nivel Locke con círculo vertical graduado y se usaba para medir la inclinación transversal de terreno.

En el gráfico N° 2 se aprecian algunos de los elementos del trazado a que hemos hecho mención.

El uso del método antes descrito comenzó, como hemos señalado, con los trabajos de la carretera Central del Táchira, haciéndose extensivo al resto de la vialidad acometida durante el período. Su difusión se debió en parte, a las ventajas que el mismo reportada y también a las limitaciones que confrontaba el M.O.P. ante la ausencia de material cartográfico que permitiera la incorporación de otras técnicas en el país, problema que el mismo Ingeniero Vélez, planteaba de este modo:

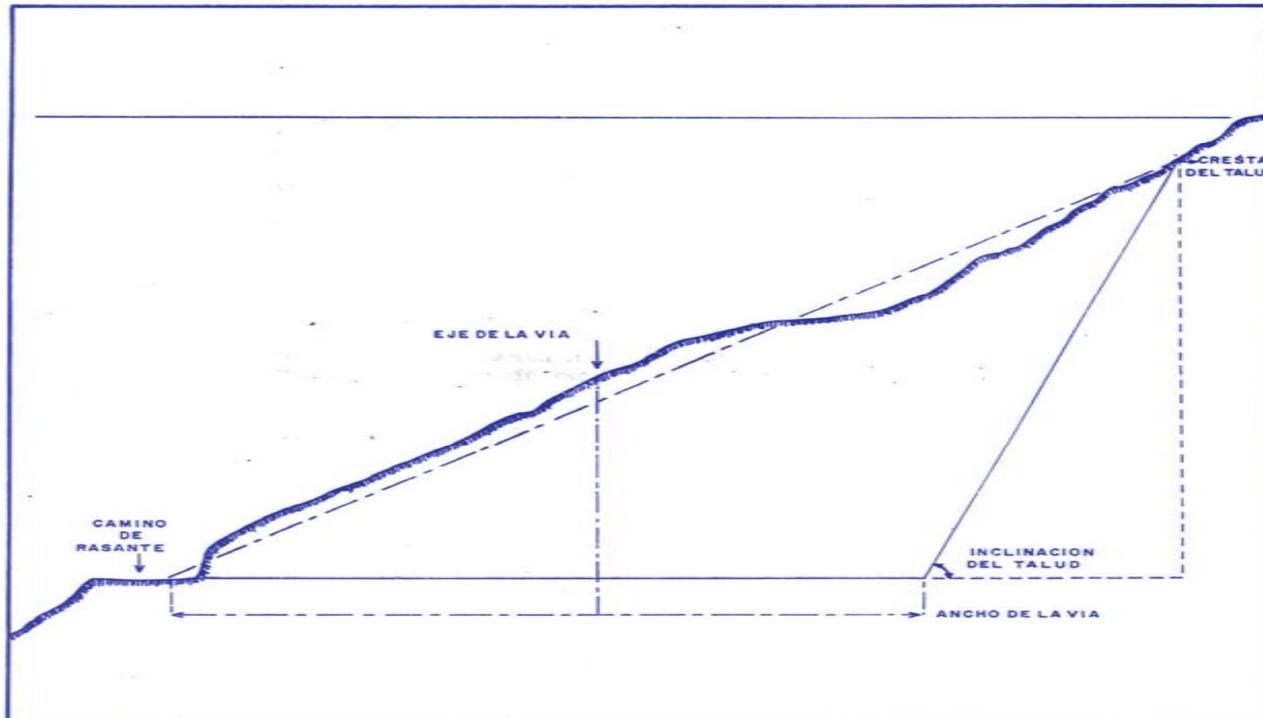
...”el método de trazado de vías de comunicación, usado casi exclusivamente en países donde existen planos catastrales y mapas acotados exactos de todas las localidades no es todavía (...) adaptable entre nosotros; y si tratáramos de aplicarlo rigurosamente, no seríamos capaces de concluir de todo una sola siquiera de nuestras importantes vías, y fracasaríamos en un esfuerzo de resultados en absoluto nulos, por ser sencillamente superior a nuestros esfuerzos” (64)

---

(63) Ibidem, p. 171

(64) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1914, Tomo I. p. XXI

**GRAFICO N° 2**  
**ALGUNOS ELEMENTOS DEL TRAZADO DE CARRETERAS**



**FUENTE:** Luis Vález, "Carreteras Central del Táchira".  
Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas, Caracas, Abril 1912, N°16,p.175

Al margen de las dificultades que pudieran surgir en su apertura, las carreteras debían ajustarse a los requisitos que se detallan en el cuadro N° 2 donde apreciamos las características necesarias en una vía para la circulación de automóviles.

**Pavimentación:** Concluido el trazado definitivo de la carretera se procedía a recubrir la plataforma natural de la misma, con materiales que facilitarían la circulación de los medios de transporte y evitarían su deterioro.

Los trabajos de pavimentación de carreteras procuraron adaptarse lo más posible a las técnicas utilizadas en otros países, principalmente las aplicadas en las naciones productoras de automóviles, debido a la importancia que reviste para la circulación de estos medios de transporte, las condiciones de la superficie de la calzada, pues de ello depende en mucho, la seguridad y el rendimiento que se pueda obtener con estos vehículos. Alfredo Jahn quien dirigió la Sala Técnica del M:O:P., recomendaba que la pavimentación se efectuara en forma progresiva a fin de:

...”comenzar por establecer caminos de tierra que respondan a las primeras exigencias de una región determinada. Cuando el tráfico de los caminos ha alcanzado cierta importancia se afirma la plataforma de tierra con una capa de cascajo o piedra picada apisonada y cuando el tráfico llega a desarrollarse hasta alcanzar una importancia mucho mayor, se procede a la pavimentación de concreto y al macadam petrolizado”... (65)

**Pavimento de Macadam:** Consiste en la aplicación sobre la calzada de piso natural, de un revestimiento de piedra picada compuesto de la siguiente manera:

...”dos capas a saber: una inferior de 0,15 metros de espesor, formada por piedras de 0,07 a 0,10 metros de grueso, y otra superior que constituye el macadam de 0,10 de espesor después de ser apisonada con cilindro, formada por piedra picada de 0,30 a 0,06 de grueso”. (66)

---

(65) Alfredo Jahn, El desarrollo de las Vías de Comunicación en Venezuela, p. 38.

(66) Eduardo Arcila Farías, Centenario del Ministerio de Obras Públicas, p. 222.

Este pavimento cuya estructura describimos en el gráfico N° 3 era susceptible de mejorar mediante la aplicación de un recebo bituminoso que permitía aglutinar las capas de piedra:

...”el macadam (...) complementado con un recebo coagulante para evitar el polvo, es el medio práctico y económico por excelencia de obtener carreteras apropiadas al tráfico de automóviles, que es la nota palpitante de la movilización terrestre en los últimos tiempos”. (67)

Con este revestimiento también se evitaba el desgaste de la superficie de la vía por la acción del rodamiento de los vehículos de gran peso y alta velocidad; problema no muy frecuente en los primeros años de construidas las carreteras, pues la mayoría de los automóviles que circulaban en el país, eran coches particulares, cuya velocidad máxima oscilaba entre 15 y 20 kilómetros por hora, de conformidad con lo establecido en el Decreto reglamentario del Tráfico en las Carreteras de la República, promulgado en 1915, en él se tomaba muy en cuenta el aspecto relacionado con la conservación de la vialidad.

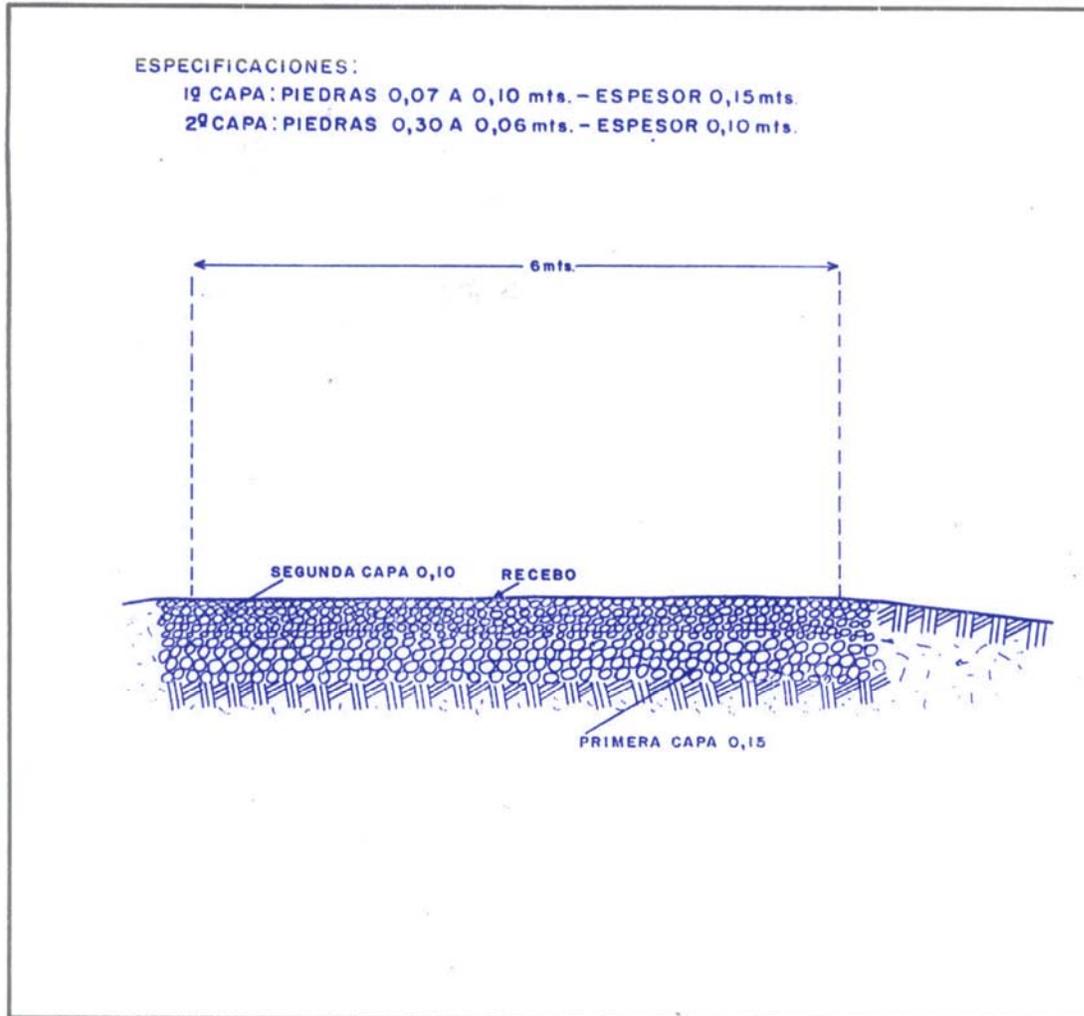
**Pavimento de Concreto:** La pavimentación por el sistema de concreto se inició en los años veinte, siendo el uso del mismo común en calles y avenidas de la capital de la República y en las ciudades importantes del interior del país; su aplicación en las carreteras fue restringida, circunscrita, a algunas de las principales carreteras del centro y occidente, a veces con exclusividad en las secciones que ofrecían mayores dificultades para el tráfico automotor.

El procedimiento para aplicar el pavimento de concreto aparece claramente reseñado en el informe que presenta al M.O.P. el Ing. R. Valery Pinaud, encargado de dirigir estos trabajos en la Carretera Caracas-Maracay, sección Antemano-Los Teques, quien señala que se aplicaba:

---

(67) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1914, Tomo I, p. XXVIII

**GRAFICO N° 3**  
**PAVIMENTO DE MACADAM**



FUENTE: Eduardo Arcilla Farías, Centenario del Minsiterio de Obras Públicas, p.222.

...”primero una capa de piedra suelta de 0m, 10 de espesor, la cual queda muy bien apisonada, y encima otra de concreto constituyendo el piso con un espesor de 0m, 10 y dosificada en la proporción 1:2:3 (cemento:arena:piedra picada); en algunos puntos en que ha habido necesidad de grandes rellenos, este espesor se ha aumentado a 0m,12 para evitar en lo posible la ruptura del pavimento que puede ocasionar el asiento del relleno”...(68).

Este tipo de pavimento descrito en el gráfico N° 4, requería la modificación de las medidas inicialmente previstas para las carreteras con pido de macadam (ver cuadro N° 2) en cuanto se refiere al radio de las curvas, bombeo de la calzada y ancho de la vía. A este respecto, el autor del trabajo citado anteriormente, explica en qué consiste dicha modificación: “En las curvas se ha aumentado el ancho de la calzada así como también se ha tenido en cuenta la inclinación, sobrealzando su lado exterior. Para calcularlo ha empleado las reglas americanas”...(69).

**Pavimento de Asfalto:** Las carreteras pavimentadas con asfalto, son el producto de la combinación de los sistemas descrito anteriormente (macadam y concreto), por cuanto este revestimiento se aplicaba una vez que la calzada natural había sido cubierta con piedras o concreto. El uso de una u otra base incidía en el volumen de la carpeta de asfalto cuyo grosor oscilaba entre 2 ½ y 5 centímetros, tal y como se aprecia en el gráfico N° 5.

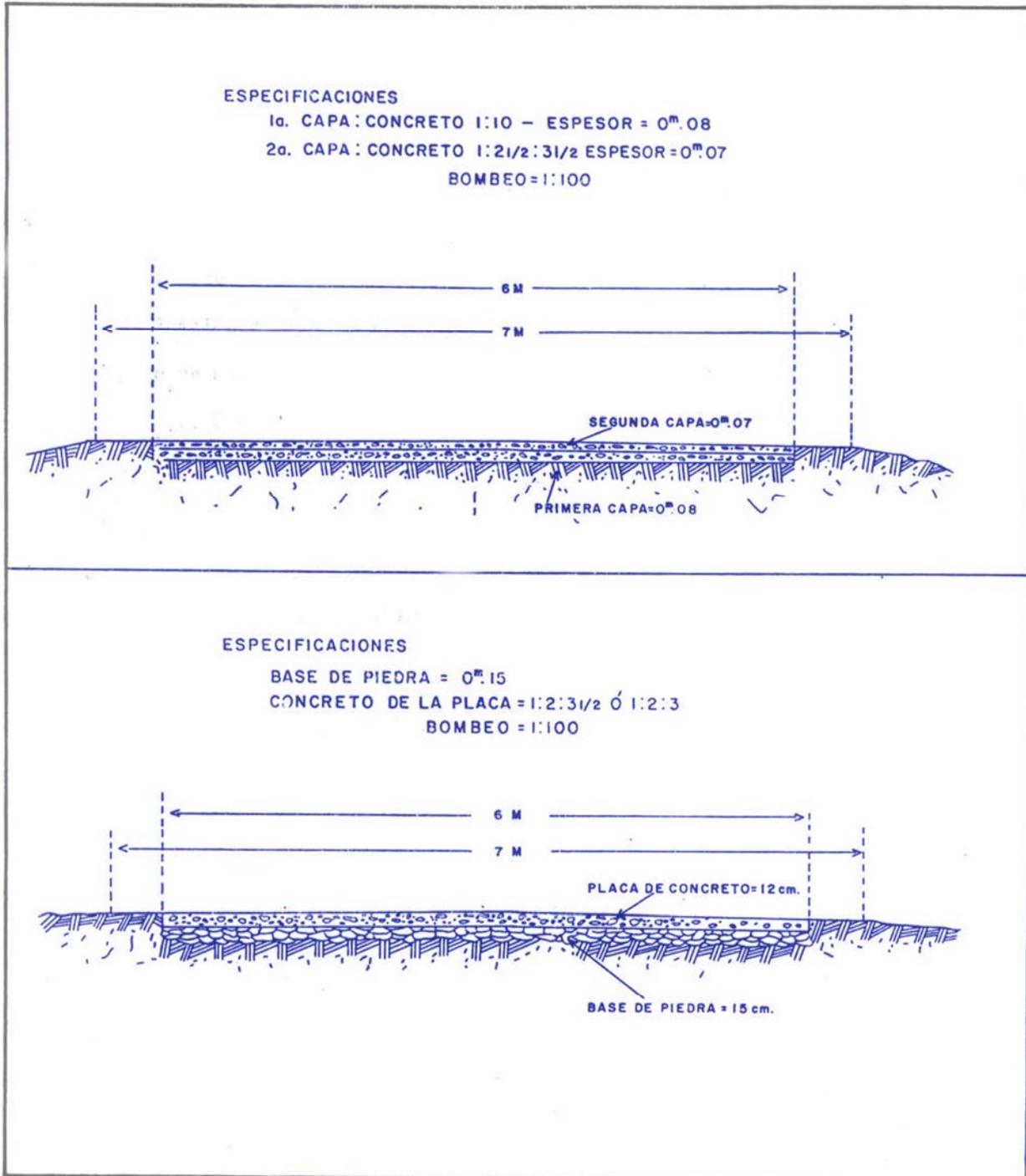
A finales del período este tipo de pavimento alcanzó un apreciable grado de aplicación, favorecido por la presencia de reservas de asfalto en nuestro país (Lago de Guanaco en el Estado Sucre), parte de los cuales fueron procesadas en una instalación industrial creada al efecto:

---

(68) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1925, Tomo I, p. 95

(69) Idem.

**GRAFICO N° 4**  
**PAVIMENTOS DE CONCRETO**

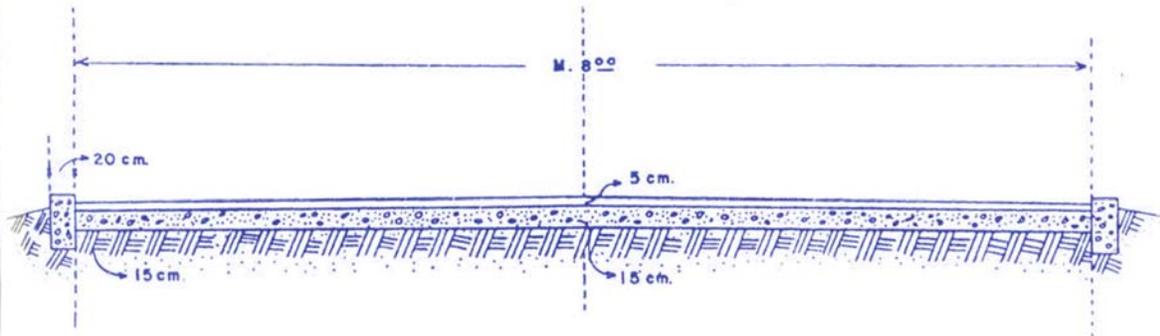


FUENTE: Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Vías de Comunicación. Pavimentos de Concreto: (Hoja suelta), Academia Nacional de la Historia, Mapoteca, Caracas, S/F

**GRAFICO N° 5  
PAVIMENTOS DE ASFALTO**

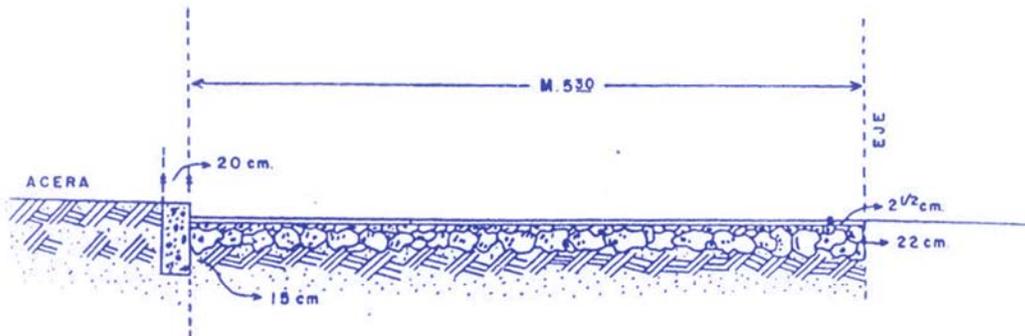
**ESPECIFICACIONES**

CARPETA DE ASFALTO - ESPESOR: 5 cm.  
 BASE DE CONCRETO - ESPESOR: 15 cm.  
 PROPORCIONES: 1:3:4.



**ESPECIFICACIONES**

CARPETA DE ASFALTO - ESPESOR: 2 1/2 cm.  
 BASE DE PIEDRA - ESPESOR: 22 cm.  
 FLECHA: 1/100



FUENTE: Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Vías de Comunicación. Pavimentos de Asfalto: (Hoja suelta), Academia Nacional de la Historia, Mapoteca, Caracas, S/F

“Durante el año en curso (1932) fue erigida (...) una planta para elaborar Emulsiones de Asfalto para la construcción de carreteras y avenidas, con cuya creación ha logrado el Benemérito General Presidente de la República, reducir el costo de estas obras (...) El rendimiento de esta planta es de treinta toneladas por mes (...), a fin de atender a las necesidades del Ministerio de Obras Públicas, la producción fue aumentada hasta sesenta toneladas mensuales (...) a un 30% menos que las importadas”.. (70)

La pavimentación por cualesquiera de los sistemas reseñados requería además de un trazado adecuado, la incorporación de maquinaria y equipo especializado para este tipo de trabajo; así tenemos que en el pavimento de macadam se utilizaba la trituradora de piedra conjuntamente con el rodillo de vapor de 5 a 10 toneladas y la rastra; los dos últimos aplicados a labores de conservación:

...“El rodillo de vapor tiene por objeto probar, afirmar y consolidar la calzada cualquiera sea su naturaleza; (mientras que la rastra permite) emparejar la plataforma de las vías de piso natural subsanándose así los desperfectos ocasionados por el tráfico”...(71)

El uso de las máquinas mezcladoras se aplicaba al pavimento de concreto así como en otras obras públicas construidas con base a este material, como por ejemplo los acueductos. La aplanadora era utilizada en los trabajos de pavimentación con asfalto.

Al grupo de máquinas que hemos mencionado se sumaron las excavadoras raspadoras y las máquinas de aire comprimido, utilizadas en labores de movimientos de tierra.

---

(70) Ministerio de Obras Públicas, Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas, Caracas, diciembre 1932, N° 50, p. 104.

(71) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1915, Tomo I, p. 3

Las herramientas manuales (picos, palas, chompas, pizones, etc.), son de suma importancia para complementar el cuadro de la tecnología incorporada al proceso de construcción de carreteras, habida cuenta que el grueso de estas labores fue ejecutado por una mano de obra no especializada, constituyendo para muchos de los hombres que la integraban, su primera experiencias de trabajo en un área diferente al medio agropecuario.

La importancia del uso de herramientas manuales queda explicado en el hecho de que por lo general, la apertura de las carreteras era realizada por los trabajadores utilizando, picos y palas, a veces se recurría al auxilio de explosivos, esto cuando el trazado iba sobre roca compacta.

### **Obras de Arte**

Las obras de arte, como ya se dijo, constituyen una serie de trabajos complementarios a las carreteras, por lo que la mayoría de las veces eran ejecutadas con posterioridad a la puesta en servicio de la vía. Dentro de este tipo de obras hay que destacar los puentes, ya que en no pocas ocasiones ellos representaban una parte importante del trayecto de la carretera, pues en algunas secciones, ésta incluía cursos de agua que, de no existir el puente, tenían que ser atravesados con chalanas, ocasionando un retraso notable en los traslados.

En materia de puentes el M.O.P. trató de solventar los problemas técnicos que ocasionaba la instalación de una obra de arte tan importante en las carreteras del país, mediante el diseño de modelos-tipo de puentes de hierro, fijos y colgantes, que por lo general eran comprados en el exterior. Para ello se tomaba como base las diferentes aberturas que podían tener estos puentes, y una vez elaborado los modelos se procedía a solicitar el pedido a las casas proveedoras. Algo similar se hizo con los puentes de madera, los cuales eran construidos en el país bajo la responsabilidad de los Ingenieros Directores de las obras, a quienes se facilitaban los modelos-tipo

correspondientes, para que pudieran echar mano de las indicaciones allí señaladas, cada vez que tuvieran que acometer un trabajo de esta naturaleza, cosa que sucedió con bastante frecuencia, sobre todo durante la Primera Guerra Mundial, cuando se produjo una escasez de hierro en Europa, debido a las necesidades de la industria bélica.

El número de puentes construidos en las carreteras del país fue considerable, especialmente a lo largo del itinerario de la Gran Carretera de Los Andes, vía que vinculó por primera vez los Estados Andinos y la región Central. El cuadro N° 3 representa una muestra de estos puentes, algunos de ellos localizados en el trayecto de la mencionada carretera.

Las carreteras construidas conforme a las pautas de modernización impuestas por el automovilismo, debían facilitar el enlace entre los sistemas-ferrocarrileros y fluvio-lacustres existentes, para lo cual se tenía previsto establecer en cada Estado una o más carreteras centrales, alimentadas por los caminos de recuas y caminos carreteros que harían el papel de vías secundarias. También se manejó la posibilidad de que las rutas fluviales fuesen las vías principales o secundarias de una localidad, según la rapidez y economía implícitas en el uso de las mismas.

Dentro de este enfoque, el régimen esperaba que el sólo hecho de la construcción de la carretera se tradujera en “Progreso” para el país, al vencer las limitaciones que impone a la producción y al comercio, las deficiencias en los transportes. El relativo estancamiento o el insuficiente “desarrollo” de algunas regiones y subregiones agrícolas se debió, en parte, a las deficiencias e insuficiencias comunicacionales. Esto era así desde el inicio de la República.

**CUADRO N° 3**  
**PUENTES DE LAS CARRETERAS**

LONGITUD MTS.		MATERIALES	OBSERVACIONES
PUENTE SOBRE EL RIO GUAIRE	30,48	ESTRUCTURA METALICA TIPO WARREN CON BARRAS VERTICALES DE REFUERZO	ESTA CALCULADO PARA EL PASO DE UN RODILLO APLANADOR DE 15 TONELADAS
PUENTE GUAYAS	39,50	ACERO ESTRUCTURAL CON PISO DE CONCRETO ARMADO.	
PUENTE SOBRE EL RIO TUY	80	ARMADURA METALICA DE VIGAS WARREN, CON PLACAS DE CONCRETO SOBRE VIGAS DE ACERO,	ESTA CALCULADO PARA UN PESO DE 15 TONELADAS.
PUENTE SAN JOAQUIN	60	VIGAS ARMADAS DE ACERO ESTRUCTURAL CALZADA DE CONCRETO Y CABILLAS.	
PUENTE TABORDA	45	ESTRUCTURA METALICA Y CALZADA DE CONCRETO	
PUENTE EL CASTAÑO	40	ESTRUCTURA METALICA Y PISO DE CONCRETO ARMADO	
PUENTE SOBRE EL RIO YARACUY	25	ESTRUCTURA METALICA DE VIGAS WARREN ESTRIBOS DE MAMPOSTERIA.	
PUENTE SOBRE EL RIO TOCUYO	100,95 DE CENTRO A CENTRO DE LAS TORRES	ESTRUCTURA DE ACERO CON PISO DE MADERA. TIENE 1570 METROS CUBICOS DE MAMPOSTERIA DE CONCRETO EN LAS OBRAS DE FUNDACION, ESTRIBOS Y APOYO DE LAS TORRES.	PUENTE COLGANTE
PUENTE SOBRE EL MOTATAN.		ESTRUCTURA METALICA CON VIGAS DE ACERO Y PISO DE CONCRETO ARMADO.	SON CUATRO PUENTES: DOS DE 25 METROS Y DOS DE 20 METROS, CALCULADOS PARA EL PASO DE UN RODILLO APLANADOR DE 15 TONELADAS.
PUENTE SOBRE EL RIO CHAMA.	34	ESTRUCTURA METALICA SOBRE ESTRIBOS DE MAMPOSTERIA DE CONCRETO, CON PISO DE CEMENTO ARMADO.	CALCULADO PARA EL PASO DE RODILLO APLANADOR DE 15 TONELADAS.

LONGITUD MTS.		MATERIALES	OBSERVACIONES
PUENTE SOBRE EL MUCUJUN	25	ESTRUCTURA METALICA CON PISO DE CONCRETO ARMADO.	
PUENTE SOBRE EL ALBARREGAS	25	ESTRUCTURA METALICA	
PUENTE SOBRE EL RIO SAN PABLO	25	ESTRUCTURA METALICA CON PISO DE CONCRETO ARMADO	
PUENTE SOBRE EL MOCOTIES	15	ESTRUCTURA METALICA CON PISO DE CONCRETO ARMADO.	
PUENTE SOBRE EL RIO LA GRITA.	25	ESTRUCTURA METALICA SOBRE ESTRIBOS NATURALES DE ROCA.	
PUENTE SOBRE EL RIO TORBES.	175	TORRES METALICAS, CABLES PARABOLICOS DE 169 HILOS DE ACERO DE 4 MILIMETROS DE DIAMETRO MACIZOS DE ANCLAJE CONSTRUIDOS DE CONCRETO ARMADO. TABLERO CONSTRUIDO DE CONCRETO ARMADO CARGADO SOBRE VIGAS DE ACERO.	
PUENTE INTERNACIONAL "SIMON BOLIVAR"	300	SISTEMA DE ARMADURA BOWSTRING CON UN PESO TOTAL DE LA PRTE METALICA DE 386 TONELADAS Y UN CUARTO. PISO DE CONCRETO ARMADO CON FAJA CENTRAL RECUBIERTA DE ASFALTO.	
PUENTE GÓMEZ	125	TORRES Y ARMADURAS METALICAS CON PISO DE CEMENTO ARMADO.	ES UN PUENTE COLGANTE SOBRE EL RIO GUARICO, CALCULADO PARA EL PASO DE UN RODILLO APLANADOR DE 19 TONELADAS.
PUENTE SOBRE EL RIO SAN JUAN.	24	ARMADURA METALICA SISTEMA WARREN CON PISO DE CONCRETO REFORZADO POR CABILLA CUADRADA.	ESTA CALCULADO PAR EL PASO DE UN RODILLO DE 15 TONELADAS.
PUENTE SOBRE EL RIO PAYA.	101,25	ALAMBRES Y MADERAS	PUENTE COLGANTE
PUENTE SOBRE EL RIO URIBANTE.	162	ARMADURA DE MADERA, TORRES Y PISO DEL MISMO MATERIAL.	PUENTE COLGANTE

**FUENTE:** Ministério de Obras Públicas. Memoria 1931, Tomo III, pp, 149 -224.

No obstante que en el plano teórico se estableció un aparente equilibrio entre los diferentes tipos de vialidad, el régimen, al llevar a la práctica su propuesta, manifestó su abierta preferencia por las carreteras. Esto –que se explica por las razones ya expuestas- se tradujo a la larga, en una clara tendencia a relegar a un segundo plano los otros sistemas de comunicación, principalmente el sistema ferroviario cuya decadencia comienza a principios de la década del treinta, cuando se inicia el estancamiento de la red en servicio. La nueva dinámica del país se orientaba hacia las carreteras y no hacía los ferrocarriles ni caminos de recuas tradicionales, salvo los que se derivaban de la vieja dinámica agrícola que venía del siglo XIX y continuaría por cierto tiempo.

En cierto modo, la carretera al igual que el ferrocarril en el siglo XIX fue considerada como símbolo de “Progreso material”, en tanto que ella expresaba adelanto en términos de vías de comunicación, y porque, además, posibilitaba la incorporación en nuestro medio del más reciente producto de la civilización en cuanto a transporte terrestre se refiere: el automóvil. (72) De suerte que los vehículos automotores vendrían a suplant paulatinamente, los tradicionales medios de transporte terrestre, representados por los arreos de mulas y asnos, caballos, carreteras y aún el mismo ferrocarril. El “progreso” se observa, entonces, en el “cambio”: del “camino” y la “línea férrea” a la “carretera”, y del “arreo”, la “carreta” y el “ferrocarril”, al “automóvil”. El país, evidentemente, entraba en un nuevo contexto o una nueva dinámica comunicacional y de transporte donde el binomio “carretera – automóvil”, unido al petróleo, eran los componentes básicos.

---

(72) Cabe señalar que durante el mandato de Gómez, también se dio inicio en el país a la instalación de cables aéreos y a la navegación aérea, la cual si bien en un principio persigue objetivos militares con la apertura de la base aérea de Boca del Río en el Estado Aragua, serviría de punto de partida para el posterior establecimiento del transporte de personas mediante la explotación por particulares, de la aviación comercial.

La preponderancia de la carretera, como principal componente de la modernización vial durante el régimen gomecista, tiene su origen fundamentalmente, en los cambios que comienzan a operar en Edmundo de los transportes, a consecuencia de la aparición de vehículo automotor. Esta fue una de las razones que justificó la puesta en marcha del programa de construcciones-carreteras, según se evidencia de los criterios emitidos por el Dr. Román Cárdenas, quien se desempeñó como Ministro de Obras Públicas entre 1910 y 1912.

“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 programa”. (73)

Este programa, también se justificaba por las ventajas que ofrecía la carretera, al permitir la circulación de todo tipo de transporte (arreos, carretas, automóviles, etc.) Según el M.O.P., en ese momento, esta vialidad era la que mejor se adaptaba a la realidad nacional por cuanto:

...“en la mayor parte de nuestro inmenso territorio, despoblado y de escasas producciones, y, por lo tanto, sin recursos actuales suficientes para sostener una vía férrea, sino a costa de altas tarifas y de fuertes subvenciones, es la carretera madacamizada, construida de conformidad con los principios modernos y alimentada por caminos secundarios, la que ha de resolver por el momento, el interesante problema de nuestros trasportes (sic)”. (74)

La preferencia por vías carreteras, sin duda influiría en la declinación del sistema ferrocarrilero, fenómeno en el cual concurren factores de diversa naturaleza; algunos de ellos producto de las características intrínsecas a este medio de transporte,

---

(73) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1911, Tomo I. p.s/d

(74) Ibidem, p.s/d

otros, derivados del auge de la carretera y el automóvil. En este sentido cabe señalar los siguientes elementos:

- El alto costo de construcción y mantenimiento de las vías férreas.
- Limitado alcance del medio ferrocarrilero, por cuanto el itinerario de los mismos, generalmente persigue el paso por los centros más importantes, dejando a un lado las pequeñas poblaciones.
- Capacidad de penetración de la carretera, cuya red podía prolongarse con mayor facilidad y economía que el ferrocarril, reactivando para la circulación de automóviles, los antiguos caminos de recuas y caminos carreteros.
- El uso de camiones abarató el flete para el transporte comercial, reduciendo casi a la mitad el monto que se debía pagar por este concepto.(ver cuadro N° 4).
- El costo relativamente bajo de los vehículos automotores, facilitaba la concurrencia de mayor número de particulares en el negocio de transporte, a diferencia de lo que sucedía con el medio ferrocarrilero, donde esta actividad ofrecía todas las características de un monopolio. Sólo las grandes empresas – particularmente el Estado – podían ejercerlo, en detrimento de individualidades y grupos de menores recursos.

Cabe señalar, además, que dentro de este conjunto de factores, las propias características de los automóviles, contribuyen a desplazar al ferrocarril, tal y como lo plantea en 1932, Alberto Adriani:

...“El automóvil es el vehículo ligero, independiente, democrático, para todos y al alcance de todos. En las distancias que pueden recorrerse en un día –distancias que en Venezuela van de un mínimo de 100 a un máximo de 200 y más kilómetros-(...) el automóvil es más eficiente, más rápido y más económico que el ferrocarril, de manera que puede decirse que no hay en Venezuela ningún ferrocarril (...) que no pueda sustituirse con ventaja para el interés público por una carretera”...(75)

---

(75) Alberto Adriani, *Ob.cit.*, p. 5542

## CUADRO N° 4

### RELACION COSTO/MEDIO DE TRANSPORTE

TRANSPORTE AÑO	RUTA	COSTO POR TN/KILOMETRICA
<b><u>CARRETERAS (1880)</u></b>	* LA GUAIRA A CARACAS. PROMEDIO	Bs. 1,58
	* CARACAS LA GUAIRA	Bs. 0,82
	* CARACAS A VALENCIA	Bs. 1,14
	* VALENCIA A PUERTO CABELLO	Bs. 1,50
	* <b>PROMEDIO GENERAL</b>	Bs. <b><u>1,23</u></b>
<b><u>FERROCARRILES(1922)</u></b>	* 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
	* TUCACAS A BARQUISIMETO	Bs. 0,93
	* RAMAL DE SAN FELIPE	Bs. 1,00
	* FERROCARRIL DEL TRACHIRA (SUBIDA)	Bs. 1,15
	* FERROCARRIL DEL TACHIRA (BAJADA)	Bs. 0,69
	* FERROCARRIL DE LA CEIBA	Bs. 0,98
	* FERROCARRIL CENTRAL	Bs. 0,82
	* FERROCARRIL DE CARENERO	Bs. 1,50
	* SANTA BARBARA A EL VIGIA	Bs. 1,25
	* EL VIGIA A SANTA BARBARA	Bs. 1,12
* <b>PROMEDIO GENERAL</b>	Bs. <b><u>0,94</u></b>	
<b><u>CAMIONES (1932)</u></b>	* CARACAS A LA GUAIRA	Bs. 0,41
	* LA GUAIRA A CARACAS	Bs. 0,55
	* CARACAS A VALENCIA	Bs. 0,19
	* CARACAS A PUERTO CABELLO	Bs. 0,20
	* PUERTO CABELLO A BARQUISIMETO	Bs. 0,20
	* CARORA A BARQUISIMETO	Bs. 0,47
	* CARACAS A OCUMARE	Bs. 0,43
	* OCUMARE A CARACAS	Bs. 0,57
	* CARACAS A CALABOZO	Bs. 0,44
	* CARACAS A LA VILLA	Bs. 0,26
	* LA VILLA A CARACAS	Bs. 0,34
* <b>PROMEDIO GENERAL</b>	Bs. <b><u>0,37</u></b>	

Fuente: la información que se describe en el siguiente trabajo:

Vicente Lecuna, "Los trasportes (sic) y la producción", Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas Caracas, septiembre 1932, N° 226, p. 5592.

Por otra parte, al tratar el binomio carretera-automóvil en el contexto de la modernización de la vialidad en el país, no puede dejarse a un lado, la significación que tuvo en ese asunto, el movimiento expansivo de la industria automovilística internacional, principalmente la estadounidense, la cual para el año de 1916, presentaba un balance donde aprecia, entre otros renglones, el número de automóviles producidos para la exportación:

...“la construcción de automóviles de todas las clases casi fue el doble, en el último año, que en el inmediatamente anterior, ascendiendo a la cifra de 1.617.708, con valor total de 1.088.028.273 dólares, contra 892.618 automóviles construidos en 1915, con valor de 691.778.950 dólares.

El índice de construcción supera, no sólo al de todos los años anteriores en los Estados Unidos, sino al de todas las naciones del mundo, en igual período de tiempo. El número de automóviles para pasajeros fue de 1.525.888; su promedio de precio, 605 dólares; el valor total que produjeron fue de 921.278.000 dólares; el número de automóviles de carga construidos, fue de 92.130, con un valor de 196.650.263 dólares y el número de automóviles exportados ascendió a 67.616, durante los primeros diez meses de dicho año, con un valor de 100.147.636 dólares.

Los constructores de vehículos, lanzarán al mercado para el año 1917, no menos de 2.000.000 de vehículos”...(76)

En nuestro país, la presencia de la industria automovilística estadounidense, surge casi en paralelo con los inicios del programa vial gomecista, pues si bien es cierto que:

“Los primeros vehículos vinieron de Europa (...) en 1910 aparecieron en el mercado, los automóviles norteamericanos que progresivamente acapararon la preferencia del público”...(77)

La importación de vehículos automotores, comienza alrededor del año 1911, con el establecimiento de la firma de Enrique Arvelo y William Phelps, a la cual se sumarían muchas otras casas dedicadas a esta nueva rama del comercio donde también se incluye la compra en el exterior de accesorios y repuestos.

---

(76) “El incremento de la Producción de Automóviles”. Panorama, Maracaibo, 16 de marzo, 1917, p.4.

(77) Fundación Eugenio Mendoza, Evolución del Transporte en Venezuela, p. 27.

Venezuela, al igual que el resto de los países latinoamericanos, por estar inserta dentro de la órbita del sistema capitalista, sería tomada muy en cuenta por las empresas de la metrópoli, como un mercado potencialmente consumidor de este nuevo renglón de su producción. A efecto, transcribimos el texto de una entrevista concedida a la prensa en 1917 por el señor Luis. B. Citron, apoderado de la firma norteamericana “Harley Davidson Motor Company”:

...“no ignoraba que ustedes tenían magníficas carreteras, toda vez que por la prensa de mi país estaba en cuenta del actual progreso venezolano (...) debido a esto, muchas importantes fábricas de automóviles americanas, están fundando departamentos especiales para Venezuela, pues se han dado cuenta de que, con buenos caminos el automovilismo y el motociclismo, como ‘Sport’ y como medio de transporte (sic) tendrán aquí un gran incremento”...(78)

Independientemente que en la nota anterior se evidencia un claro interés propagandístico acerca de la obra del régimen, no deja de ser sintomático que aún en esa etapa inicial de la construcción de carreteras, comience a manifestarse lo que con el correr de los años se convertiría, en un importante renglón de nuestro movimiento de importación: la compra en el exterior de vehículos automotores. En 1918 el mismo Despacho de Obras Públicas se hizo eco de la magnitud que estaba adquiriendo la importación y uso del automóvil debido en parte a la expansión interna de la vialidad:

...“El aumento progresivo de la introducción de automóviles (...) es naturalmente una consecuencia inmediata de la continua atención que ha puesto el Gobierno Nacional en el fomento y desarrollo de nuestras vías de comunicación (...) la importación total ha alcanzado a 2562 vehículo durante los años comprendidos entre 1911 y 1916”...(79)

---

(78) “Comercio e Industria”. El Nuevo Diario. Caracas, 7 de enero, 1917, p. 1445.

(79) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1918, Tomo I, p.6.

Las actividades de importación de automóviles al parecer, se mantendrían en constante ascenso, dado el auge que adquirirían las casas dedicadas a la distribución de vehículos en el país, contándose para el año 1925 con las siguientes firmas:

...”William H. Phelps, quien distribuía Lincoln y Ford; (...) Gustavo J., Paul y Cía., firma distribuidora de Chevrolet y Cadillac (...) Branut y Cia..., trabajaba la línea Dodge Brothers: J.M. Sarmiento tenía la representación del Packard; Juan Simón Mendoza, vendía la marca Chrysler y otras firmas como Sosa Altuna, A.G. Pinedo y Cía.”...(80).

Es bastante probable que el florecimiento de este comercio de importación, se haya visto favorecido por las medidas arancelarias impuestas por el gobierno, en las cuales se estableció un aforo más bajo para los vehículos automotores, contribuyendo esto a hacer mas generalizado el uso de dichos medios de transporte.

Para el año 1933 estaban circulando en el país alrededor de 13.832 vehículos automotores, según los datos recogidos por la Comisión Nacional para el Estudio de los Transportes Terrestres (ver cuadro N° 5). De este gran total, 8714 correspondían a automóviles, 729 a vehículos autobuseros y 4389 al renglón de camiones de diferente tonelaje.

Todo esto permite deducir que con la apertura de la red de carreteras, quedó instituido un comercio que implicaría, además de la importación de vehículos automotores, la adquisición también en el exterior, de una serie de accesorios imprescindibles para el uso de este tipo de transporte. Así tenemos que, de acuerdo a las cifras contenidas en el cuadro N° 6 entre los años 1926 y 1931, ingresaron al país vehículos automotores por un valor global de Bs. 105.849.023,00 correspondiendo Bs. 70.865.023,00 al rubro de automóviles y Bs. 34.984.000,00 a la compra de camiones. En accesorios para automóviles, llantas de caucho, gasolina y productos

---

(80) Fundación Eugenio Mendoza, Ob.cit., p. 28

**CUADRO N° 5**  
**ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA**  
**MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS**  
**COMISION NACIONAL PARA EL ESTUDIO DE LOS TRASPORTES (SIC) TERRESTRES**  
**CUADRO DEMOSTRATIVO DEL NUMERO DE AUTOMOTORES QUE FUNCIONAN EN LA REPUBLICA**  
**(CON ESPECIFICACION DE LOS DIVERSOS TIPOS DE VEHICULOS)**

ESTADOS	AUTOMOVILES		AUTOBUSES		CAMIONES	
	Nº	CAPACIDAD	Nº	CAPACIDAD	Nº	CAPACIDAD
ANZOATEGUI	95	De 5 pasajeros	7	De 7 asientos De 18 asientos	84	De 1½ toneladas
APURE	3 33 4 1 2	" 2 p/ 4 pasajeros " 4 pasajeros " 5 pasajeros " 6 pasajeros " 7 pasajeros	1 2	De 10 asientos De 15 asientos	1 14 3 1	De 1 toneladas De 1½ tonelada " 2½ tonelada " 3 toneladas
ARAGUA	844	Diversa	55	Diversa	438	Diversa
BOLIVAR	145	Diversa	4	De 20 asientos	121	Diversa
CARABOBO	896	De 2, 5 y 7 pasajeros	63	De 8, 16 y 20 asientos	312	De 1½, 1, 2 y 3 Tonel.
COJEDES	12	De 2 p/4 pasajeros	2	De 20 asientos	55 2	De 1½ Toneladas De 1½ Toneladas
FALCON	29 260 5	De 2 p/4 pasajeros De 5 " De 7 "	12	De 7 asientos (Camioneta)	32 178 3 7 2 13 1 2	De ½ Toneladas De 1½ Toneladas " 3 " De 3½ " De 5 " Tractores de 10 Ton. Tractores de 30 Ton. Tractores de 60
GUARICO	2 126 14	De 2 pasajeros De 5 pasajeros De 7 pasajeros	5	De 12 asientos	2 64 8 5	De 1 Tonelada De 1½ Toneladas De 2½ Toneladas De 3 Toneladas
LARA	419 9	De 5 pasajeros De 7 pasajeros	12	De 20 asientos	208 46	De 1½, 2 y 2½ Ton. De 3 Toneladas

MERIDA	15 185 14	De 2 pasajeros De 5 pasajeros De 7 pasajeros	7	De 20 asientos	31 108 2 2 1	De 1 Tonelada De 1½ Tonelada De 2 Toneladas De 3 Toneladas De 5 Toneladas
MIRANDA	67 491 56	De 2 p. 4 pasajeros De 5 pasajeros	3 5 4 2 1 2 1 5 1 2 1	De 6 asientos (camión) De 7 asientos " De 8 asientos " De 9 asientos " De 10 asientos " De 16 asientos De 17 asientos De 18 asientos De 19 asientos De 20 asientos De 30 asientos	11 2 77 2 194 9 2	De ½ Tonelada De 3/3 Toneladas De 1 Tonelada De 1¼ Tonelada De 1½ Tonelada De 2 Toneladas De 2½ Toneladas
MONAGAS	136	De 4 pasajeros	3	De 12 asientos	133 2 13	De 1½ Toneladas De 2 Toneladas
NUEVA ESPARTA	2 74	De 2 pasajeros De 5 pasajeros			1 13	De 1 Tonelada De 1½ Tonelada
PORTUGUESA	48	De 5 pasajeros	2 1	De 7 pasaj. (camión) De 14 asientos	2 38 5	De ½ Tonelada (camión) De 1 ½ Tonelada De 3 Toneladas

SUCRE	125	De 2 Y 5 pasajeros	16	De 18 y 30 asientos	75	De 1½ y 3 toneladas
TACHIRA	340 15	De 5 pasajeros De 7 pasajeros	26 15	De 16 asientos De 20 asientos	15 365	De 1 Tonelada De 1½ Tonelada
TRUJILLO	8 177 5	De 2 pasajeros De 5 pasajeros De 7 pasajeos	1 3 3	De 8 asientos(camión) De 20 asientos De 30 asientos	7 14 122 1 1	De ¾ Toneladas De 1 Tonelada De 1½ Toneladas De 2 Toneladas De 2½ Toneladas
YARACUY	49 58	De 5 pasajeros De 2, 5 y 7 pasajeros	4	De 18 asientos	97	De 1½ Toneladas

ZAMORA	14 1	De 5 pasajeros De 7 pasajeros	4	De 8 asientos(camión)	1 12	De 1 Tonelada De 1½ Tonelada
ZULIA	115 647 77	De 2 pasajeros De 5 pasajeros De 7 pasajeros	1 1 5 3 9 5 8 3 5 4 9 4 1	De 10 asientos De 12 asientos De 14 asientos De 15 asientos De 16 asientos De 17 asientos De 18 asientos De 19 asientos De 20 asientos De 21 asientos De 22 asientos De 23 asientos De 35 asientos	161 32 257 175 2 24 7 1 19 5 2 1 1	De ½ Tonelada (camión) De ¾ Tonelada De 1 Tonelada De 1½ Tonelada De 1¾ Tonelada De 2 Toneladas De 2½ Toneladas De 2 Toneladas De 3½ Tonelada De 4 Toneladas De 5 Toneladas De 6 Toneladas De 7 Toneladas
DTTO. FEDERAL	412 2260 424	De 2 para pasajeros De 5 pasajeros De 7 pasajeros	158 3 1 5 10 37 49 50 12 26 10 18 4 2 10	De 8 asientos (camión) De 10 asientos De 12 asientos De 16 asientos De 17 asientos De 18 asientos De 19 asientos De 20 asientos De 21 asientos De 22 asientos De 23 asientos De 24 asientos De 25 asientos De 26 asientos De 27 asientos	22 77 88 373 124 41 16 1	De ½ Tonelada De ¾ Tonelada De 1 Tonelada De 1½ Tonelada De 2 Toneladas De 2½ Tonelada De 3 Toneladas De 5 Toneladas

FUENTE: Ministerio de Obras Públicas, Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas, Caracas, junio 1933  
Junio 1933, N° 53, pp, 16-17

**CUADRO N° 6**  
**ESTADISTICA DE LA IMPORTACION DE AUTOMOVILES, CAMIONES, ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES,**  
**LLANTAS DE CAUCHO, GASOLINA Y PRODUCTOS LUBRICANTES EN LOS AÑOS 1926 A 1931**

AUTOMOVILES	KILOS	VALOR Bs.	DERECHOS Bs.	TOTALES Bs.	TOTALES EN 6 AÑOS Bs.	PROMEDIO ANUAL Bs.
1926	7.317.578	15.184.116	938.453	16.122.551		
1927	3.788.083	10.011.078	618.237	10.629.315		
1928	3.711.254	16.734.298	655.220	11.589.518		
1929	6.310.998	16.158.285	995.645	17.153.930		
1930	4.895.566	11.918.871	753.591	12.672.462		
1931	<u>2.580.339</u>	<u>6.858.375</u>	<u>414.857</u>	<u>7.273.232</u>		
	28.603.818	70.865.023	4.370.985	75.241.008	75.241.008	12.540.168
=====						
<b>CAMIONES</b>						
1926	2.115.549	5.567.793	251.280	5.819.073		
1927	1.967.743	5.038.699	231.623	5.270.322		
1928	2.411.668	6.583.213	289.996	6.875.209		
1929	3.134.484	6.936.987	352.620	7.289.607		
1930	2.153.535	7.126.994	356.960	7.483.904		
1931	<u>1.907.272</u>	<u>3.730.364</u>	<u>207.201</u>	<u>3.937.565</u>		
	14.690.251	34.984.000	1.689.680	36.673.680	36.673.680	6.112.280
=====						
<b>ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES</b>						
1926	613.096	2.686.492	1.061.358	3.747.850		
1927	567.249	2.606.565	827.489	3.434.054		
1928	629.533	274.187	769.775	3.518.962		
1929	894.870	3.717.311	1.192.330	4.909.641		
1930	910.493	3.049.553	1.116.664	4.166.217		
1931	<u>595.062</u>	<u>1.925.481</u>	<u>728.235</u>	<u>2.653.716</u>		
	4.210.303	16.234.589	5.695.851	22.430.440	22.430.440	3.738.407
=====						

LLANTAS DE CAUCHOS

1926	514.527	4.433.523	671.643	5.705.116		
1927	598.434	3.838.434	761.344	4.599.778		
1928	683.881	4.291.250	868.671	5.159.921		
1929	774.469	4.216.464	919.999	5.136.463		
1930	810.070	3.920.800	1.011.889	4.932.689		
1931	<u>561.236</u>	<u>2.491.700</u>	<u>697.445</u>	<u>3.189.145</u>		
	3.942.611	23.192.171	4.930.991	28.123.162	28.123.162	4.687.193
	=====	=====	=====	=====	=====	=====
<b>GASOLINA</b>						
1926	8.823.900	4.031.036	760.158	4.791.194		
1927	7.499.120	2.982.448	3.622.165	3.622.165		
1928	2.250.778	964.673	1.156.598	1.156.598		
1929	2.915.732	1.267.745	1.517.979	1.517.979		
1930	3.522.027	1.454.705	1.755.841	1.755.841		
1931	<u>2.896.027</u>	<u>979.384</u>	<u>1.223.729</u>	<u>1.223.729</u>		
	27.907.853	11.679.991	14.067.506	14.067.506	14.067.506	2.344.584
	=====	=====	=====	=====	=====	=====
<b>PRODUCTOS LUBRICANTES</b>						
1926	4.206.240	2.608.070	1.689.775	4.297.845		
1927	3.805.147	2.199.290	1.527.155	3.726.445		
1928	4.034.617	2.751.430	1.627.455	4.378.885		
1929	6.263.646	3.784.243	2.514.618	6.298.861		
1930	5.906.375	3.431.370	2.368.922	5.800.292		
1931	<u>4.471.614</u>	<u>3.098.460</u>	<u>1.801.138</u>	<u>4.899.598</u>		
	28.687.639	17.872.863	11.529.063	29.401.926	29.401.926	4.900.321
	=====	=====	=====	=====	=====	=====

GRAN TOTAL  
34.322.953

205.937.822

FUENTE: Silvio A. Braschi, Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas, Caracas, 1932, N° 226, p.567

lubricantes, se invirtió un total de Bs. 68.979.614,00 dando como resultado que el monto global de las importaciones por estos conceptos alcanzó la suma de Bs. 174.828.637,00 durante esos seis años, cifra que no incluye lo pagado por concepto de derechos, cuyo monto también se inserta en el referido cuadro.

## **2. Carreteras, Inmigración Europea e Inversiones Extranjeras**

La modernización de la vialidad y los transportes terrestres facilitó al régimen el llevar a la práctica unos de sus objetivos, relacionado con la apertura del país al progreso civilizador reinante en otras latitudes. De esta manera, las carreteras además de vincularse al surgimiento del automovilismo como factor modernizante de las comunicaciones, también se asocian con otra modalidad, en la cual se expresa la noción de “Progreso”, en tanto que este tipo de obra debía contribuir a reafirmar los vínculos con el exterior, sobre todo con Europa y Estados Unidos que eran precisamente los modelos de dichos “Progreso”.

Los elementos donde se expresa el refuerzo del nexo externo están representados básicamente en el fomento del flujo inmigratorio y de capitales desde Europa y los Estados Unidos. (81) Por eso, a la par que se instaura el orden y la paz

---

(81) En materia de doblamiento podemos afirmar que independientemente que la política migratoria no se llevara a la práctica en términos inmediatos, cabe hablar de ella como una previsión que permitió crear condiciones objetivas en este sentido, revelando que al menos en algunos niveles programáticos, antes y después de Gómez hubo inquietudes respecto de la necesidad de poblar al país en función de su crecimiento. Es de señalar que el tema de la inmigración constituye la idea central de la tesis de grado del bachiller Pedro José Muñoz, alumno de la Escuela de Historia.

mediante férreos mecanismos de control interno, desde una óptica eminentemente positivista, el fenómeno de las inmigraciones se plantea como una necesidad nacional que habría de atender a lo vasto y despoblado de nuestro territorio. Las carreteas irían a complementar los factores necesarios para que fluyeran desde el exterior, hacia nuestro país, los capitales y la inmigración “necesaria” para el impulso del progreso material y social de la nación, con lo cual vendrían a llenar...“las dos grandes necesidades de todas estas democracias incipientes (...) inmigración europea y norteamericana (gente blanca) y oro, mucho oro para explotar nuestra riqueza y hacer efectiva la unidad nacional”...(82).

Lo anterior pone de manifiesto que otra de las metas de progreso perseguidas por gomecismo, la constituye el solventar las limitaciones que se derivan de la escasez de población en importantes zonas del país. A tal efecto, el régimen antes de propiciar el incremento natural de la población, a través del control de las mortales enfermedades endémicas que la diezmaban y, en general, mediante el mejoramiento de las condiciones de salubridad, procuró estimular el doblamiento con el ingreso de europeos. Los intentos de estrechar el nexo externo se vieron favorecidos por iniciativas como la construcción y/o reparación de las vías carreteras que comunicaban al exterior, denominadas “carreteras de penetración”, en tanto que debían enlazarse con los puertos más cercanos, para permitir la llegada al país de inmigrantes y capitales provenientes de los países “civilizados”.

Desde el M.O.P., órgano encargado de ejecutar el programa vial, surgen una serie de proposiciones para que al momento de decidir la apertura de una carretera, se tomara en cuenta la posibilidad de que ella sirviera al fomento de la inmigración europea lo cual se evidencia en el conjunto de instrucciones impartidas a la expedición técnica que realizó los estudios para el trazado de la Gran Carretera Occidental.:

---

(82) Laureano Vallenilla Lanz, Cesarismo Democrático, p. 214.

...“Como uno de los objetos principales de esta vía es el de fomentar la inmigración a fin de colonizar los fértiles terrenos y de buen clima que, para alas razas europeas ofrece nuestro país en las faldas sur-orientales de los Andes elevados de Trujillo, Mérida y Táchira, es de suma importancia que los Ingenieros vayan tomando y anotando con la mayor acuciosidad, interés y cuidado, cuantos datos sea posible obtener acerca de las condiciones y circunstancias de las respectivas comarcas; siendo de advertir que los tres elementos principales para que sea habitable un país por las razas que tratamos son: clima frío o al menos fresco (temperatura media de 10° a 25° C), abundancia de buenas aguas potables y facilidad para abrir buenas vías de comunicación”..(83)

Como vemos, se manejaban criterios bastantes definidos respecto de la importancia atribuida a las carreteras para el fomento de la inmigración. Se aprecia igual claridad en cuanto a los lugares considerados más adecuados para albergar el flujo migratorio, siendo la región Andina...”esencialmente propicia para el establecimiento de la inmigración agrícola europea, ya que se trata de una inmensidad de terrenos fértiles dotados de excelente clima”...(84)

Esta propuesta se sustentaba en la “tesis” consistente en señalar que la inmigración debería canalizarse hacia las zonas del país que presentaban características ambientales similares a las del medio europeo, fin que pretendió alcanzarse a través de la Gran Carretera Occidental la cual:

...“abrirá hacia nuestro occidente la oportunidad y las facilidades para el establecimiento de una populosa inmigración europea en los climas frescos y sanos de la vasta extensión de tierras dotadas de extraordinaria fertilidad que demoran en las faldas sur orientales de los Andes venezolanos, despoblados e incultos hasta hoy por falta de de vías de comunicación que les pongan en contacto con los pueblos civilizados (...) una vez construida la vía en referencia y las vías de penetración a ella desde el mar, quedarían en condiciones de contacto próximo, casi inmediato con la gran vía mundial del Canal de Panamá, y de situación singularmente favorable con respecto a los Estados Unidos y a Europa”...(85)

---

(83) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1917, Tomo I, p. 20

(84) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1919, Tomo I, p. X.

(85) Idem

Desde el mismo comienzo del programa de carretera se definen algunos requisitos básicos en esta materia con miras a manejar dicha actividad:

...“La inmigración (...) como complemento final de las obras de fomento ya iniciadas en el Táchira (...), debe previamente considerarse bajo un plan científico bien meditado y será, por lo tanto, obra que deberá fundarse sobre un examen más minucioso de los terrenos que puedan llenar las condiciones de salubridad y fertilidad exigidas por tales empresas. Por lo demás, el Táchira, al concluirse la Carretera Central y sus ramales, tendrá abierto el cauce por donde la corriente de nueva sangre aportará nuevas fuerzas a (sic) nuestras incipientes industrias haciendo perdurable los beneficios de la paz”. (86)

En base a estos criterios vemos como las entidades llamadas a incorporarse a la oleada inmigratoria eran los Estados Andinos por cuanto, además de las ventajas topográficas y climatológicas existentes en ellos, también ofrecían otra característica relacionada con los antecedentes de su doblamiento:

...“Los Andes son la parte más poblada de Venezuela(...) asiento de una población relativamente densa y compuesta de elementos sanos, robustos y racionalmente superiores como que son el producto de las razas indígenas y europea (...) Esta sección Occidental (...) por la riqueza de su suelo y clima, llamada a ser en el porvenir campo fecundo, donde habrán de germinar de la vigorosa semilla importada, fuertes vástagos robustecedores de nuestra nacionalidad, revela en los elementos constitutivos de su población, cuan propicio es aquel suelo al desarrollo y prosperidad del hombre venido de Europa y como es de fuerte y sana su descendencia, sobre todo (sic) cuando ella es el producto del injerto sobre el tronco nativo, que exhibe la vitalidad y robustez de todo organismo espontáneo y fortalecido por la lucha con un ambiente agreste (...). Por todas las citadas circunstancias, el Occidente de Venezuela reclamaba especial atención a nuestros programas de vías de comunicación”...(87)

De lo anterior deducimos que al menos como criterios rectores de la política vial del régimen, carreteras e inmigración constituyen dos de los pilares sustentadores

---

(86) Alfredo Jahn. “Comisión Científica Exploradora del Occidente de Venezuela”. Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas, Caracas, enero 1912, N° 13, p.16

(87) Alfredo Jahn. El desarrollo de las Vías de Comunicación en Venezuela, p. 31

del progreso a alcanzar por nuestro país, bases que serían complementadas con el papel otorgado a las inversiones extranjeras.

Si el fomento de la inmigración europea fue planteado como un elemento de suma importancia para el progreso de Venezuela, dentro de ese contexto, no era menos relevante el carácter otorgado a las inversiones extranjeras. Esta actividad también se apoyaría en las facilidades que deberían ofrecer las carreteras para el desplazamiento de diversos factores socio-económicos hacia las zonas del país donde se albergaban inmensas riquezas susceptibles de incentivar el capital foráneo tal y como sucedió con:

...“La Gran Carretera de Oriente que abrirá también desde luego la oportunidad y facilidades a las grandes empresas comerciales de los Estados Unidos y Europa, que nos traerán los adelantos y los capitales que necesitamos en cambio de las inagotables riquezas y productos naturales de todo género que encierra nuestro territorio; desde las llanuras pecuarias de Anzoátegui, Monagas y Guárico hasta las vastas regiones auríferas y forestales de la Guayana”. (88)

Es de señalar que el régimen gomecista proporcionó al capital extranjero las mayores facilidades para garantizarles su inversión; de hecho, se manejaba como bandera política la seguridad que ofrecía el país para este tipo de operaciones, en contraposición a la experiencia vivida por algunos inversionistas extranjeros durante el gobierno de Cipriano Castro (1899-1908) cuyo mandato si bien no puede decirse que combate la presencia del capital extranjero, da muestra de algunas situaciones que revelan una actitud , en ocasiones, enfrentada a los intereses del imperialismo europeo. (89)

---

(88) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1918, Tomo I, p. XI

(89) Esta conducta se pondría de manifiesto en casos como el juicio incoado por el Estado Venezolano en contra de la Bermúdez Company, enfrentamiento que forma parte del corolario que procede al bloqueo de las costas venezolanas por naves de bandera anglo-alemana hecho acontecido en el año de 1902 ante la negativa de Cipriano Castro a reconocer las acreencias presentadas en contra de Venezuela.

Durante el mandato gomecista se produjo un evidente incremento de las inversiones extranjeras principalmente de los Estados Unidos, país que paulatinamente desplazó a un segundo lugar las inversiones provenientes de Inglaterra y otras naciones europeas.

Cabe señalar que la mayor parte del capital extranjero, durante dicho período se invirtió en la industria petrolera, la cual, inicialmente, instaló sus principales enclaves en los Estados Zulia y Monagas, entidades escasamente beneficiadas con el Programa de construcción y mejoramiento de carreteras acometido por el régimen.

En buena medida la modernización de la vialidad durante este período, además de contribuir a materializar los ideales de progreso expresados en la inmigración europea y la afluencia de capitales hacia nuestro país.

## **B. FACTORES CONDICIONANTES DEL PROYECTO VIAL**

En el marco de las realizaciones administrativas del gomecismo la construcción y conservación de carreteras, constituye una de las metas del gobierno, asunto al cual atribuye importante significación si juzgamos por la prioridad que se concede a esta materia dentro del área de las obras públicas. Ello se pondría de manifiesto en las acciones acometidas por el régimen con el objeto de orientar la ejecución del proyecto vial; acciones que desde un punto de vista formal se expresarían en algunas disposiciones jurídico-administrativas que abordan el problema relativo a esta labores, bien sea en el contexto general de las obras públicas o de manera específica. Así mismo, revisten particular importancia en la implementación de esa política, el comportamiento de los recursos financieros asignados al proyecto a través de l presupuesto del M.O.P., así como las peculiares características y limitaciones que presenta la mano de obra incorporada en los diferentes trabajos viales ejecutados durante el período 1910-1935.

En efecto, el régimen gomecista, asume que los aspectos concernientes a las vías de comunicación en el país son un problema de “Estado”, de importancia similar a los asuntos relativos al mantenimiento del orden y la paz pública, por lo cual es lógico que se aboque a establecer las normas necesarias para conducir la ejecución del programa de carreteras conforme a sus expectativas. En este sentido, los mecanismos propiciados por el M.O.P. estaban dirigidos a imprimirle una mayor continuidad a los trabajos, los cuales deberían ser ejecutados de ahora en adelante,... “bajo un programa cuidadosamente estudiado que diese la norma de la práctica que debía seguirse en cada caso, ya en lo que se refiere al proyecto y construcción de nuestras vías de transporte (sic.), como en cuanto a su conservación, reglamentación del tráfico y mantenimiento de las obras en buen estado de servicio”... (90) Con ello

---

(90) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1918, Tomo I, p. 4.

se pretendió suprimir la forma improvisada y discontinua que en términos generales había privado en el tratamiento de este problema por casi todas las administraciones precedentes.

Es así como a partir de 1910 los asuntos relativos a esta materia, serían objeto de especial atención por parte del gobierno, quien ha de concederle mayor preeminencia a dicho rubro, respecto del resto de las obras públicas a ejecutarse en el país, (91) tales carreteras pasan a constituir un área prioritaria en el desarrollo de las actividades encomendadas al M.O.P., organismo responsable de los trabajos de obras públicas en general, desde su creación en 1874.

Ahora bien, la participación gubernamental no se reducía a los aspectos señalados anteriormente, sino también estaba presente en cuanto al financiamiento del proyecto vial se refiere, pues el Estado suministró los recursos necesarios para la construcción y conservación de las carreteras del país. Puede decirse, que en su totalidad, estos recursos corrieron por cuenta del tesoro público, bien sea mediante las asignaciones presupuestarias al Despacho de Obras Públicas, el cual a partir de 1910 consumiría el 50% de ellos en estas actividades, o en menor escala a través de los aportes que destinaron para los trabajo de carretera ubicados en su localidad, las Presidencias de Estado y Concejos Municipales de algunas entidades federales. Tal

---

(91)El Ministro Román Cárdenas en su presentación de la Memoria ante el Congreso de la República, señala que “Hacíase indispensable adoptar un plan que fijase de modo claro y preciso, el criterio del Gobierno Nacional en materia de Obras Públicas; plan que clasificase las diversas obras, tomando en consideración el grado de importancia de cada una con respecto a (sic.) nuestras necesidades actuales (...) De aquí que el programa de Obras Públicas cuya realización se ha esforzado este Despacho en llevar a la práctica, por ser el que exige perentoriamente el estado actual de Venezuela, pueda sintetizarse en estas palabras: Vías de Comunicación, Acueductos y Obras de saneamiento de las poblaciones”...  
(Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1911, Tomo I., p.s/d

participación provincial se manifiesta de manera bastante generalizada a partir de 1916 cuando, fue decretada la construcción de la “Gran Carretera Occidental de Venezuela” y la “Gran Carretera Oriental de Venezuela”, obras que resultarían sumamente costosas par ser acometidas, en ese momento, únicamente a través del presupuesto del M.O.P., dado que este organismo también padecía las restricciones impuestas al aparato administrativo como una consecuencia de los estragos causados en nuestra economía por la Primera Guerra Mundial.

Otro renglón que denota la actitud del gobierno ante el problema de la vialidad, es el correspondiente a los recursos humanos incorporados a este tipo de trabajos, por cuanto desde el mismo aparato de Estado se toman algunas decisiones tendientes a garantizar la provisión de la mano de obra necesaria.

Cabe señalar sin embargo como factor limitante en el cumplimiento del programa, la escasa preparación y heterogeneidad de la mano de obra incorporada a las obras de carreteras, la cual en su mayoría apenas se estaba estrenando en este tipo de actividad, por lo demás no siempre de manera espontánea (como producto de la relación de oferta y demanda de mano de obra en el mercado de trabajo), pues a pesar de que durante el período gomecista las obras públicas constituyen una fuente de empleo para el trabajador asalariado, buena parte del personal ocupado en las carreteras, se encontraba sometido al régimen de trabajo forzado, tal es el caso de los presos comunes y presos políticos. Para los miembros de tropa de algunas guarniciones militares, dicho tipo de trabajo formaba parte de la prestación del Servicio Militar Obligatorio (92). Por otra parte, el gobierno tenía previsto que en situaciones de emergencia, esta fuerza de trabajo (representada en el trabajador asalariado y por supuesto en el personal militar de la más baja calificación) fuese utilizada como ejército de reserva en el estricto sentido militar que comporta dicho término:

---

(92) Angel Ziem, Ob.cit, p. 218

“El asunto de carreteras no deja de tener, o no debe dejar de tener su enlace con lo militar, pues aquel personal de importancia, bien controlado por el Jefe de la Brigada, aunque no intervenga en la parte técnica y administrativa, puede serle útil en caso de necesidad”...(93)

De esta manera se justificaba el que las cuadrillas de personal ocupadas en los trabajos de carretera, actuaran como grupos de apoyo para combatir cualquier intentona en contra del régimen, lo cual representaba una dispersión coyuntural de los esfuerzos exigidos para realizar dichos trabajos.

El comportamiento de los factores enunciados influiría de diferente manera en el desarrollo de las ya referidas actividades viales en el país, condicionando notablemente la ejecución de las mismas. Las características ofrecidas por este condicionamiento, expresado en los niveles de responsabilidad que asume el aparato gubernamental frente al programa de carreteras, la magnitud de los recursos financieros públicos aplicados al mismo y, casi nula participación del sector privado, nos ponen en presencia de los que hasta cierto límite pudiéramos calificar como el primer Plan estatal que se inicia en el presente siglo en el área de los servicios públicos, in que este agote la noción moderna de Plan, ni deje a un lado la condición fundamental de las carreteras como instrumento de soporte político y socio-económico al régimen imperante.

**a) Basamento Jurídico y Reajustes Administrativos.**

La puesta en marcha de los trabajos de apertura de carreteras, estuvo acompañada de algunos instrumentos normativos donde se recogen no sólo los

---

(93) “Correspondencia enviada por el General Eleazar López Contreras al Coronel Santiago de Silvestre, Independencia, enero 1930”. Anuario del Instituto de Estudios Hispanoamericanos de la Universidad Central de Venezuela, Tomo I. p. 158.

criterios manejados por el régimen en cuanto a la materia comunicacional se refiere, sino también un mínimo de los elementos técnicos y administrativos que rigen la construcción y mantenimiento de este tipo de vialidad.

La base fundamental de orientación del proyecto vial quedaría establecida en el Decreto del 24 de junio de 1910, referente a la “Construcción de Carreteras centrales en los Estados de la República”. En él se definen los lineamientos esenciales de la política vial del régimen, en cuanto se refiere a la cobertura de la red comunicacional, financiamiento de las obras y responsabilidades en la materia. Lo relativo a las normas técnicas y administrativas comenzó a ser tratado un año antes mediante el “Decreto Reglamentario de las Obras Públicas”, de fecha 14 de abril de 1909. Posteriormente se dictaron las “Reglas para la Ejecución y Conservación de los Trabajos de Carreteras” con fecha 3 de agosto de 1910. Luego el 24 de junio de 1913, fue suscrita la “Resolución relativa a los Trabajos de las Carreteras Nacionales que se construyen en la República”, donde se exponen las funciones de los Directores Técnicos y administrativos de las referidas obras. En este período inicial se estableció el primer Reglamento de tráfico, denominado “Decreto Reglamentario del Tráfico en las Carreteras de la República”, promulgado el 16 de junio de 1915, durante la presidencia interina del Dr. Victoriano Márquez Bustillos.

Estos instrumentos que pudiéramos identificar como la base legal del Programa de Carreteras del Gomecismo, tienen la particularidad de ser producto exclusivo de las decisiones del Poder Ejecutivo, bien sea a través de la figura del Decreto Presidencial o de la Resolución del M.O.P. (ver anexo 1). Esto pone de manifiesto en esta etapa del proceso – cuando todavía el gobierno no ofrece características abiertamente dictatoriales- la ausencia del debate parlamentario sobre una materia considerada por el régimen como de suma importancia para la consecución del Orden y el Progreso del país.

Es de señalar que a lo largo del período se continuó emitiendo Decretos y Resoluciones sobre esta materia, básicamente relacionados con el inicio o remodelación de alguna carretera y con el ordenamiento de pagos para determinadas obras de construcción, reparación o ensanche de las vías; ninguno de ellos afectaría el curso inicial del programa vial. Sin embargo, con los Decretos que ordenan los trabajos de la Gran Carretera Occidental de Venezuela y la Gran Carretera Oriental de Venezuela, ambos promulgados en 1916, se aspira a una mayor cobertura nacional, mediante la integración por carreteras de las principales regiones del país. Por supuesto, mayor énfasis se pondría en la zona occidental, debido a su importancia estratégica.

El número considerable de decisiones oficiales que se producen en el ámbito de las obras públicas en general y de construcción de carreteras en particular, dio lugar a que se introdujeran algunas modificaciones en el aparato administrativo oficial, concretamente en el Ministerio de Obras Públicas cuyo funcionamiento se vio afectado por las reglamentaciones en materia de vialidad y, más aún con la política comunicacional del régimen.

A partir de 1910, el M.O.P. debía distribuir la mitad del presupuesto que se le asigna en...“el estudio de la red general de vías de comunicación del país y en la construcción, conservación y mejora de las vías principales” (94). Era necesario acometer dichos trabajos de inmediato, aún sin disponer de los estudios indispensables para realizar este tipo de obras, pues paralelamente a las investigaciones a realizar por las comisiones de ingenieros nombradas al efecto, se

---

(94) “Decreto del 24 de junio de 1910 referente a la Construcción de Carreteras Centrales en los Estados de la República”, Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela, Tomo XXXIII, p. 105.

iniciaron los trabajos específicos de carreteras en diferentes zonas del país. (95) Ello se debió fundamentalmente a la urgente necesidad gubernativa de contar con una infraestructura vial que permitiera, además del incremento de los movimientos comerciales con el exterior, una mayor movilidad de sus efectivos militares y funcionarios administrativos, en una etapa clave para la consolidación del régimen (1908-1914).

Es así como la prioridad otorgada a las vías de comunicación (especialmente a las carreteras) dentro del contexto general de las obras públicas, en parte, sustrae el Despacho de Obras Públicas de las actividades rutinarias que venía realizando hasta ese momento, consistentes en su mayoría en la apertura de obras urbanas, más de ornato que de utilidad. Este tipo de actividad caracterizaba la labor del M.O.P. durante las dos últimas décadas del siglo XIX, cuando el ferrocarril constituyó el medio de transporte por excelencia, relegando a un segundo plano las construcciones camineras precedentes.

Atendiendo a estos cambios en su funcionamiento, este Ministerio reflejaría, aunque de manera incipiente, algunos de los intentos de reforma del aparato administrativo del Estado, que tienen lugar durante el largo mandato de Juan Vicente Gómez (ver anexo 2). Esta reforma debió alcanzar, si bien en menor proporción, a las Presidencias del Estado y Concejos Municipales de algunas entidades regionales involucradas en la ejecución de dicha política vial, aspecto que no será tratado con mayor amplitud en el presente trabajo, por cuanto los mayores niveles de responsabilidad en esta materia, se concentraban en el M.O.P., es decir, a nivel del Ejecutivo nacional-central.

---

(95) Se nombraron tres comisiones: Comisión Científica Exploradora del Oriente (Resolución del M.O.P. de fecha 7-7-1910), Comisión Científica Exploradora del Occidente (Resolución del M.O.P. de fecha 8-7-1910) y la Comisión Científica Exploradora del Centro (Resolución del M.O.P. de fecha 29-7-1910); esta última se dedicaría en realidad a los estudios para la macadamización de la carretera Caracas-Guatire.

El primer cambio significativo en la estructura del M.O.P. ocurre en 1909, cuando se crea en este organismo una unidad de carácter operativo denominada Sala Técnica dirigida por dos ingenieros jefes: el Dr. Alfredo Jahn, en el ramo de edificios y ornato de poblaciones, y el Dr. Germán Jiménez par el ramo de vías de comunicación y acueductos. El personal de ingenieros al servicio de esta Sala realizaría, entre otras, las siguientes actividades:

“1ª. Hacer los estudios y levantar los planos que sean necesarios para la ejecución de cualquier obra que el Gobierno vaya a decretar, a los que acompañarán el presupuesto e informe correspondiente (...) 2ª. Informar sobre los planos y presupuestos que incidentalmente sean presentados al Ministerio de Obras Públicas, para la construcción por contrato de alguna obra nacional o de interés nacional. 3ª. Prestar sus servicios profesionales en la construcción o reparación de las obras que el Ministerio les confíe directamente. 4ª. Rendir al Ministerio un informe trimestral de valor que tengan en la plaza las diversas clases de materiales de construcción, del valor de la mano de obra en los distintos ramos del arte de edificaciones; del de los trabajos de movimientos de tierra, obras hidráulicas, etc., (...) se incluirán en períodos determinados, para conocimiento del Ministerio, los precios en las diferentes plazas de la República, de materiales, jornales, fletes, etc. etc.”. (96).

Esta dependencia conoció de algunos de los proyectos para el cumplimiento de las labores circunscritas a carreteras, llevados a cabo durante el período gomecista, aunque esto sucedió en contadas ocasiones por cuanto la figura del “estudio técnico” previo para acometer los trabajos del ramo, no estuvo muy generalizado al implementar la política vial.

Entre los años 1910 y 1913 los estudios relativos a las vías de comunicación del país estuvieron a cargo de las Comisiones Exploradoras antes nombradas, las cuales se encargaban de realizar las investigaciones de campo necesarias para luego proceder a levantar los planos e informe correspondientes. Con posterioridad a esta

---

(96) “Decreto del 14 de abril de 1909 Reglamentario de las Obras Públicas”. Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela, Tomo XXXII, p. 80

fecha (1913) en la cual cesaron los trabajos de dichas comisiones, hubo nombramientos de ingenieros para atender cada caso en particular, los cuales realizaron estudios previos cuando dispusieron de tiempo suficiente, cosa que al parecer no ocurrió con mucha frecuencia, dada la premura que generalmente acompañaba la realización de este tipo de trabajos. Para ese mismo año, el M.O.P. informa acerca de algunas de las investigaciones que se venían realizando en esta materia:

“El comienzo de esta obra trascendental está hoy representado principalmente: en el Occidente de la República, por la apertura de la importantísima Carretera Central del Táchira y por los estudios definitivos, ya al terminarse, de la Carretera de Trujillo; en el Centro, por los trabajos de reforma y macadamización de la Carretera entre Caracas y Guatire y por los de reparación, y en el ciertos puntos de reconstrucción, de las vías entre Caracas y La Guaira, y de Caracas a (sic.) los Valles de Aragua; y en el Oriente, por los estudios de la Carretera Cumaná y Cumanacoa y de las vías de comunicación del Estado Monagas”. (97)

En ocasiones, por iniciativa del Ministerio, la Sala Técnica elaboraba algunos estudios sobre aspectos específicos de la construcción de carreteras, tendientes a orientar a los ingenieros encargados de la dirección científica de la obra, práctica más o menos frecuente durante el ejercicio del cargo de Ministro por el Ing. Luis Vélez, quien antes de ocupar dicho cargo había sido Director Técnico en la construcción de la Carretera Central del Táchira, razón por la cual conocía por experiencia propia, la dificultad implícita en acometer trabajos de esta naturaleza, sin contar con los estudios necesarios para este tipo de obras.

En buena medida, los cambios en el funcionamiento del M.P.O.P. van aparejados por las sucesivas modificaciones que a lo largo del período se introducen

---

(97) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1912, Tomo I, p. s/d.

en la Ley del Ministerio y su Reglamento, lo cual dio lugar a variaciones de cierta significación en la estructura existente en el Ministerio desde finales del Siglo XIX, tal y como se evidencia en el anexo 2.

Además de estos reajustes formales por cuanto se derivan de disposiciones de carácter jurídico, el Despacho procuró optimizar sus procedimientos de control sobre estos trabajos, labor que resultaría sumamente difícil, habida cuenta de la continua interferencia de que fue objeto este organismo, por parte de Gómez y sus allegados. También vale la pena destacar como factor de incidencia sobre estos trabajos, los cambios producidos en el funcionamiento del M.O.P., a consecuencia de la crisis financiera que algún tiempo padeció el país a partir del año 1914, la cual afectó el aparato administrativo en cuanto se refiere a la reducción del presupuesto a los sueldos del personal.

### **1. Promulgación de Leyes, Decretos y Reglamentos:**

Si bien es cierto que estas actividades estuvieron acompañadas de la puesta en vigencia de una serie de disposiciones jurídicas, la conducta oficial en dicha materia, revela fuertes contradicciones con el marco legal que le sirve de referencia. A pesar de que en el plano formal, representado en este caso por el instrumento jurídico, se procuró regular los trabajos desde los aspectos puramente técnicos hasta la fase administrativa de los mismo, en la práctica, el proyecto de carreteras se ejecutaría más en función de las contingencias del régimen, que conforme a los lineamientos establecidos inicialmente en el Decreto referente a la apertura de las carreteras en los Estados de la República. En tal sentido, cabe señalar, la discrepancia puesta de manifiesto en la localización de la mayoría de las vías construidas durante el período, respecto del alcance que se tenía previsto en el mencionado Decreto para que el desarrollo de la vialidad abarcara todo el país y no en la forma parcial como en realidad se ejecutó.

El programa vial tuvo como fuentes de referencia, además de la normativa específica creada en torno a esta materia (ver anexo 1), algunas de las disposiciones emitidas respecto de las obras públicas en general; entre estas últimas destaca el “Decreto Reglamentario de las Obras Públicas”, puesto en vigencia el 14 de abril de 1909, el cual constituye el primer instrumento jurídico de esta naturaleza creado por la Dictadura. Allí se revela, en parte, el nuevo carácter otorgado a estas obras al establecer algunos criterios en torno a las características técnicas que debían incorporarse en este tipo de vías, y en cuanto a su manejo administrativo se refiere, tal y como reza en los artículos 35 y 36 del mencionado Decreto, donde establece:

“el 5% como máximo de la pendiente general que deba darse a las carreteras que se construyan en el país. Solamente par salvar obstáculos insuperables o para lograr economías de consideración, y todo en trayectos muy cortos, será permitido llegar a una pendiente de 6 a 7”. (98).

Igualmente se determina que...”La forma del firme de toda carretera, será un arco de círculo cuya flecha sea de 1/50 de ancho de dicho firme”. (99). Este último aspecto se relaciona con las condiciones requeridas por la calzada de una vía para el establecimiento de los canales de desagüe y su posterior pavimentación (Ver cuadro N° 2).

En materia administrativa el artículo 16 del mismo Decreto, concede un trato preferencial a estas obras de vialidad, por cuanto si bien estaba contemplado en Bs. 5.000,00, el monto máximo que podía alcanzar un trabajo en las obras públicas, sin que ameritara un presupuesto fijo y la aprobación del Ejecutivo:

---

(98) “Decreto del 14 de abril de 1909 Reglamentario de las Obras Públicas”. Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela, Tomo XXXII, p. 69.

(99) Ibidem, p. 73

...“Se exceptúan de esta disposición los trabajos de reparación o conservación de Carreteras y Caminos, los cuales pueden hacerse por medio de asignaciones semanales o quincenales, pero siempre autorizados por una Resolución que los ordene, y al concluirse aquellos, por la final aprobatoria del gasto total y de la cuenta”. (100).

De esta manera, las erogaciones para carreteras a que se refiere el artículo anterior, estaban exentas de control previo por parte del Ejecutivo y solamente eran objeto de un control posterior a cargo del M.O.P., organismo que a través de Resoluciones, aprobaba este tipo de gastos, siguiendo instrucciones del Presidente de la República.

Además de este Decreto (del cual hemos destacado sólo los aspectos concernientes a las carreteras), también de hacer referencia a otros instrumentos de carácter general como la Ley de Ministerios y su Reglamento, que como hemos señalado, serían objeto de modificaciones durante este período, afectando la estructura y funciones del M.O.P. de la forma como explicaremos en el punto IB2 del presente trabajo. Estos instrumentos y otros no menos importantes se mencionan en el Anexo 1.

En materia específica de vialidad, se comenzó a normar con el Decreto referente a la construcción de carreteras centrales en los Estados de la República promulgado el 24 de junio de 1910. Este documento establece los lineamientos generales de la propuesta vial que estudiamos los cuales resumimos a continuación:

- Ordena la construcción de carreteras en cada Estado.
- Establece que los Estados procederán a la construcción, reparación o mejora de los caminos secundarios que alimentan las vías principales.

---

(100) Ibidem, p. 71

- Ordena el nombramiento de comisiones de ingenieros que obtendrían entre otros, información sobre aspectos relativos a: dirección de las vías, distancias y pendientes probables, presupuestos para la construcción de las vías, datos acerca de la producción de la región y apreciaciones sobre su futuro desarrollo, descripción de los medios de transporte usados en cada región y valor de los fletes respectivos, estudio del movimiento comercial y producción de las regiones.
- Determina la necesidad de estudiar las condiciones técnicas y económicas de las vías férreas y carreteras a fin de que la Administración pueda utilizar la iniciativa particular en la realización de líneas férreas o el servicio de automóviles sobre vías macadamizadas.
- Establece el 50% del crédito de Obras Públicas fijado en a Ley de Presupuesto para los gastos de estudio general de las vías de comunicación del país y a los de construcción conservación y mejoras de las vías principales.
- Establece que el M.O.P. reglamentará a través de Resoluciones la Dirección Técnica y Administrativa de los trabajos. (101).

Con fecha 3 de agosto de 1910 el M.O.P. emite las “Reglas para la Ejecución y Conservación de los trabajos de Carretera”, donde contempla los aspectos relativos a las características de la calzada, desagües y materiales a utilizar en estas labores.

En cuanto corresponde a la dirección científica y administrativa de los trabajos, el Despacho de Obras Públicas, elaboró una Reglamentación especial denominada “Resolución relativa a los trabajos de Carreteras Nacionales, que se construyen en la República”, la cual entra en vigencia el 24 de julio de 1913.

---

(101) “Decreto del 24 de junio de 1910 referente a la Construcción de Carreteras Centrales en los Estados de la República”. Recopilación de Leyes y Decretos en Venezuela, Tomo XXXIII, pp. 104-105

Complementan este cuerpo de normas el “Decreto Reglamentario del Tráfico en las Carreteras de la República”, promulgado el 1º de julio de 1915; dicho Decreto constituye el primer instrumento creado en nuestro país con el objeto de normalizar la circulación de automóviles y los otros medios de transporte en las carreteras nacionales, con fecha 19 de julio de 1926 este Decreto fue convertido en Ley de Tráfico Terrestre.

Los Decretos y resoluciones que hemos mencionado, representan el cuerpo normativo más acabado que se produjo en materia de construcción, mejoramiento y uso de la vialidad durante el período en referencia. Paradójicamente, algunos de ellos no siempre fueron acatados en su cumplimiento, al momento de tomar las decisiones en esta área de las obras públicas.

Así tenemos que el Decreto referente a la Construcción de Carreteras centrales en los Estados de la República, establece que la vialidad a construirse en el país, se extendería a nivel nacional, pues se prevé que cada Estado contará con...“una o más vías carreteras centrales que pasando por las ciudades y sitios convenientes, constituyen las vías principales de la localidad”...(102).

Sin embargo, en la práctica, el gobierno al abocarse a la construcción de carreteras, muestra una clara tendencia a concentrar las mismas en algunos Estados del centro y occidente del país, en detrimento de otras porciones del territorio nacional.

En este mismo Decreto se prevé la formación de estudios previos a la apertura de esta vialidad o reparación de los antiguos caminos; a tal efecto el M.O.P. designó

---

(102) Ibidem, p. 104

Tres comisiones: la Comisión Científica Exploradora del Occidente, la del Oriente y la que corresponde a la zona Central del país, las cuales eran responsables a realizar las investigaciones de campo. Tales equipos estuvieron en funcionamiento hasta el año 1913; a partir de ese momento, los estudios de esta naturaleza se realizaron en forma esporádica y con gran premura, atendiendo al hecho de que el régimen procuraba inaugurar dichas obras en una fecha específica, que por lo general coincidía con el 19 de diciembre, aniversario de la Causa Rehabilitadora. (103)

A manera de ejemplo acerca de las condiciones de tiempo que imperaban para su ejecución recogemos lo transcrito en la Memoria del M.O.P. de 1928:

“Con fecha 22 de agosto ordenó el Benemérito General Gómez proceder en compañía del Ingeniero Doctor Eduardo Filomena Castro, a los estudios de una carretera entre Rubio y Bramón (Estado Táchira, pasando por los puntos más importantes de aquel valle, y el 28 del mismo mes, formulamos nuestro informe sobre el particular, con un presupuesto total de Bs. (sic.) 60.000,00 que quedó aprobado y el 30 del mismo fuere ordenado proceder a ejecutar los banquetes” (104).

Los trabajos relativos a la remodelación de los antiguos caminos carreteros para adaptarlos al tráfico de automóviles, al parecer no recibieron un tratamiento distinto a juzgar por el hecho de que mientras la Comisión Científica Exploradora del Centro realizaba los estudios para macadamizar el camino carretero entre Petare y Guatire, paralelamente el M.O.P. por disposición del Presidente de la República, emitía una serie de Resoluciones ordenando cancelar las cantidades de dinero necesarias para emprender trabajo de este tipo, muchos de ellos localizados en los

---

(103) Ciro Caraballo Perichi en su libro Obras Públicas y Mensajes, cuyos datos de edición están insertos en el presente trabajo, trata lo concerniente a la importancia de las carreteras y las obras públicas en general como medio propagandístico del régimen. De igual forma la prensa de la época consigna innumerables fotos y reseñas acerca de la inauguración de dichas obras.

(104) “Informe presentado por J. Andrés Díaz al Ministro de Obras Públicas”. Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1928, Tomo I, p. 34

Estados centrales, zona donde previamente no se habían ejecutado los estudios al respecto, ya que la referida Comisión, durante el tiempo que estuvo activa (hasta 1913), solamente realizó investigaciones para la remodelación de la citada vía hacia Guarenas.

Los asuntos concernientes a la dirección científica y administrativa de las obras, también resultaron afectados por las reiteradas omisiones a la normativa que rige esta materia, a pesar de que en este sentido el M.O.P. había definido criterios muy precisos al respecto, tal y como se anuncia en la “Resolución relativa a los trabajos de Carreteras Nacionales que se construyen en la República”, pues la misma fue promulgada...“con el fin de armonizar, sobre el terreno, los trabajos de las carreteras con los deberes que legalmente le corresponden al personal en ellas empleado”...(105). En ella se establecen las funciones del Director técnico y del Director administrativo, delimitado el campo de actuación de cada uno de ellos, a la vez que se puntualiza la forma de relacionarse entre ambos:

...“el jefe de la parte administrativa oír y cumplirá las disposiciones de aquella (la parte técnica) respecto de la ejecución de los trabajos y atenderá oportunamente a facilitarle todos los medios que propendan a la completa realización de sus planes y estudios científicos sobre el terreno, sin oponer opiniones contrarias que puedan obstaculizar o perjudicar su ejecución”... (106)

A pesar de estas disposiciones, el personal de ingenieros encargados de la Dirección desde el punto de vista científico, no siempre podían hacerlo con entera libertad por cuanto su trabajo fue objeto de constante intromisión proveniente, cuando no del mismo Presidente Gómez, de los administradores de las obras y de los Presidentes de Estado, cargos que generalmente fueron ejercidos por militares.

---

(105) “Resolución del 24 de julio de 1913 relativa a los trabajos de las Carreteras nacionales que se construyen en la República. Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela, Tomo XXXVI, p. 224.

(106) Ibidem, p. 225

Si bien los Directores administrativos y los Presidentes estatales rendían cuenta de su actividad al M.O.P., actuaban en estrecha ligazón con el Presidente de la República, un tanto para asegurar que estaban cumpliendo con los deseos del “Jefe” y para alimentar la omnipotencia de control ejercido por el Dictador, pues también en este campo él era la máxima autoridad al momento de tomar las decisiones. Por consiguiente no era de extrañar que dependiendo del grado de “confianza” que otorgara el “General” a un funcionario, éste podía dirigírsele para plantearle cualquier problema relativo a la marcha de una obra en particular desconociendo de esta manera los canales jerárquicos establecidos a través del Ministerio del ramo. Esta práctica incidiría negativamente sobre la actividad científica de los ingenieros y por ende en la calidad de los trabajos, al someter la ejecución de los mismos a los manejos de algunos administradores, que en ocasiones intentaban imponer sus criterios sobre los del Director técnico. Para subsanar esta problemática el M.O.P. adoptó algunas medidas al respecto, como por ejemplo en la Carretera Central del Táchira, donde decidió:

...“fusionar la dirección técnica y la dirección administrativa en un solo funcionario; concentración que da indudablemente un gran vigor y unidad a los trabajos, evitando las funestas colisiones entre los directores puramente técnicos, que con frecuencia no se preocupan de la obra, y los administradores sobre quienes pesa la responsabilidad de la inversión acertada y conveniente de los fondos públicos, que generalmente no son personas técnicas competentes en el ramo”...(107)

Desafortunadamente esta experiencia, al parecer, no se repitió viéndose el personal de ingenieros en situaciones bastante comprometedoras para el ejercicio de su actividad profesional.

La intromisión en las actividades de los ingenieros al servicio del M.O.P debió alcanzar niveles bastantes significativos en algunas localidades del país donde el Gobierno del Estado fue ejercido por los allegados o familiares del dictador, cosa que

---

(107 Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1915, Tomo I, p. XXXV

sucedía con suma frecuencia en algunas localidades del país. En el caso concreto del Estado Táchira, donde Eustoquio Gómez ocupaba la presidencia, esa práctica se expresó en términos que pudiéramos calificar de afrentosos, a juzgar por los criterios emitidos por el mencionado funcionario acerca de las actividades del personal de ingenieros; dichas opiniones están recogidas en una serie de comunicaciones que éste enviara al Benemérito:

...“Estoy haciendo un estudio en estos días para ver si puedo desechar a carretera (a que entra por Torondoy hacia Río Frío) coronando las peñas (...) Si logro que pueda pasar por encima de las peñas será mucha la economía que se hace; pues además que la carretera quedará en mejores condiciones las economías que se hacen son considerables. Como estos ingenieros no hacen sino cogerse el sueldo y hacen gastar plata poco les importa pase por donde pase”... (108)

En esta ocasión Eustoquio Gómez se estaba abrogando funciones que le correspondían al Director científico de la obra.

Este personaje volvería a incurrir nuevamente en ese tipo de interferencia, según queda plasmado en carta enviada al mismo destinatario:

“El estudio que le dije que pensaba hacer de Agua Fría pasando el Bojal por la pajarita a caer en Caqui no lo pude hacer por falta de ingeniero, porque el que tengo aquí es un borracho que por la necesidad le tengo, usted me indicará lo que crea mas conveniente”. (109)

Nótese que además de la expresión denigrante que utiliza para calificar al ingeniero, solicita instrucción al General Gómez, cuando a quien en realidad debería dirigirse es a las autoridades del M.O.P. para realizar cualquier consulta sobre la

---

(108) “Correspondencia enviada por Eustoquio Gómez, Presidente de Estado Táchira, al General Juan Vicente Gómez, San Cristóbal, enero 1919”. Boletín del Archivo Histórico de Miraflores, Caracas, enero-febrero 1974, N° 77, pp.. 9-10

(109) *Ibidem*. P. 20

materia. Eran estas prácticas comunes del Centralismo y Ejecutivismo llevados al extremo en tiempos dictatoriales, máxime cuando mediaban nexos familiares entre ambos personajes.

La actitud de Eustaquio Gómez iría un poco más allá, al proponer una suerte de nuevo método de supervisión para el personal de ingenieros, donde éstos quedarían bajo el control de personal militar, según se desprende del texto de la comunicación enviada al referido destinatario con fecha 25 de enero de 1919. En ella, además de referirle la lentitud con que se estaban realizando los trabajos entre El Porvenir y San Antonio de Caparo, expone otros criterios en torno a la conducta de aquellos:

...“estos mozos (se refiere a los ingenieros) son de poco carácter que les tienen miedo a la gente, la gente hace lo que quiera hacer (...). Debía usted mandarles un hombre con unos oficiales para que los apoye y hagan trabajar esa gente y que den cuenta de lo que hacen, pues de lo contrario será un desastre, porque a todos esos ingenieritos los conozco, que ellos no hacen sino gastar dinero mal gastado; y mucho más cuando no hay quien los vigile”. (110)

Como se desprende de los datos que hemos venido consignando a lo largo de este punto, si bien es cierto que el régimen gomecista mostraría cierto interés por crear un cuerpo normativo alrededor de su programa de carreteras, no es menos cierto que mucha de esta reglamentación pasaría a ser letra muerta, si nos atenemos a la manera como se conduce el gobierno en esta materia, pues en la práctica su conducta desdice en muchos de lo que establece la norma escrita. Por supuesto, también en esta materia privaría, en buena medida, el autoritarismo que caracterizaba al régimen gomecista, en detrimento de las atribuciones que por Ley corresponden al M.O.P. y su personal de ingenieros.

---

(110) Ibidem. P. 10

## **2. Participación del Ministerio de Obras Públicas y las Presidencias de Estado en la Política Vial.**

Los trabajos relativos a la construcción de las carreteras del país, estaban a cargo del M.O.P., en su condición de organismo encargado de este rubro de las obras públicas, desde su creación en 1874. Dicho ente debió asumir la ejecución del programa vial desde los primeros años de mandato de Juan Vicente Gómez, pues no fue sino a partir de 1916 cuando por iniciativa del mismo Despacho de Obras Públicas, que las autoridades estatales tomaron parte en la política comunicacional del régimen. Participación que por lo demás no alcanzó los niveles previstos, debido fundamentalmente a la escasez de recursos que normalmente confrontaban las Entidades, siendo esta una de las circunstancias por las cuales el Ministerio debió asumir la construcción de la mayoría de las obras ejecutadas durante el período.

A raíz de los trabajos iniciados en la Carretera Central del Táchira, decretada el 7 de abril de 1910, comenzó de hecho, un cambio significativo en las actividades del M.O.P., pues desde el inicio de esta obra y más específicamente atendiendo a las atribuciones que en materia de vialidad le otorgara el Decreto del 24 de julio de 1910, que ya hemos mencionado, dicho Despacho pasaría a:

...“dedicarse en primer término como lo hace hoy, y como debe seguir haciéndolo en lo sucesivo, aún por mucho tiempo, al ramo de los caminos que es la primera y más urgente necesidad nacional después de la paz pública”...(111)

El carácter prioritario concedido a las carreteras, cuyas obras debían ser abiertas al tráfico público lo más rápidamente posible, fue determinante para que el Ministerio se abocara de inmediato y bajo su entera responsabilidad, a realizar estos trabajos. A tal efecto, establecería algunos criterios relativos a su actuación en el rubro de las obras públicas tendientes a solventar parte de los problemas que confrontaba la ejecución de este programa.

---

(111) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1915, Tomo I, p. s/d.

El M.O.P. adopta una estrategia para extender al máximo el kilometraje de la red vial del país, tomando en consideración que las obras de arte (básicamente puentes, pontones y alcantarillas) tenían una importancia relativa en la etapa inicial de apertura de la carretera, más aún cuando la topografía de la zona, condiciones del terreno y facilidades en el paso de ríos y quebradas lo permitían. Por lo general este tipo de obra formaba parte del grueso de las mejoras a realizarse con posterioridad a la puesta en servicio de la obra.

Así mismo incorporó algunas restricciones para el uso del pavimento de macadam en las carreteras, aduciendo para ello razones de tipo económico, quedando tal medida expresada en la Memoria del M.O.P. de 1915:

...“es bastante costosa la aplicación del sistema (el mac-adam) por lo cual e Gobierno Nacional ha decidido (...) antes que invertir cuantiosas sumas en dicho pavimento, en toda la extensión del camino, lo cual dado los actuales recursos rentísticos del país, no permitiría mejorar así sino una parte mínima de nuestra vasta red de caminos por hacer, consagrarse a abrir, por ahora, el mayor número posible de carreteras y caminos de tierra con los recursos disponibles, limitando la construcción de aquel a los trayectos formados por terrenos deleznable o cenagosos, que lo requieran indispensablemente para la facilidad y seguridad del tráfico, así como también a aquellas carreteras que por concurrir en la ciudad de Caracas, son a la vez que vías comerciales de gran tráfico, avenidas de recreo de la capital de la República; pudiendo decirse lo mismo con respecto a las vías contiguas a las capitales de los Estados y tal vez a algunas de las demás ciudades importantes del país; esto sin perjuicio de continuar luego, paulatinamente, la macadamización de todas nuestras vías”... (112)

Estas limitantes explican, en parte, el que dicho Despacho haya adoptado como procedimiento ordinario en estos trabajos, el de acometer la construcción de los mismos por etapas, dedicando buena parte de sus esfuerzos a cubrir una primera fase

---

(112) *Ibidem*, p. XXV

del trabajo, consistente en la apertura de la carretera dotada de ciertos requisitos elementales, que no es otra cosa que una vía de ancho y pendiente adecuadas con pavimento de tierra apisonada y algunas obras de arte (a veces de tipo provisional), apta sin embargo, para la circulación de vehículos.

A partir del año 1910, la mayoría de las actividades del M.O.P., estuvieron dirigidas básicamente a la apertura de nuevas rutas, buena parte de ellas con las características señaladas anteriormente, asimismo se abocarían a la construcción de un mínimo de obras de arte en las principales vías del país, al mejoramiento de los caminos carreteros heredados de gobiernos anteriores, y a la ejecución de trabajos para conservar la calzada de la red de carreteras. Respecto de la importancia que se atribuye a estos trabajos de conservación, el titular del Despacho señala que:

...“De nada sirve la construcción de caminos si no se provee eficazmente a su conservación. Una carretera de tierra o a la sumo simplemente afirmada con piedra picada o con granzón natural de los que hay a inmediaciones de la vía, como tendrán que ser todavía por muchos años la mayor parte de las nuestras, si no se está conservando de un modo continuo, permanente, pronto se desarregla y descompone a un grado tal que es menester volver a hacerla de nuevo”. (113)

Estas pautas elementales de trabajo tenía validez, tanto en la construcción de las llamadas carreteras centrales, iniciadas en 1910, como para la apertura de las vías troncales para la integración nacional, decretadas en el año 1916, con la finalidad inmediata de vincular el centro del país al Occidente y Oriente, partiendo de la base de aprovechamiento de la vialidad existente en algunos Estados de la República.

Por otra parte, y a diferencia de lo que sucedió en períodos anteriores, el M.O.P, no podía compartir con los particulares las labores de trazado y apertura de carreteras, pues las mismas no estaban sujetas al régimen de contrato debido a

---

(113) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1916, Tomo I, p. s/d.

prohibición expresa del gobierno nacional contenida en el artículo 107 del Decreto Reglamentario de las Obras Públicas:

“Se prohíbe a las Juntas de Fomento y a los encargados especiales de la Administración o dirección de alguna obra, la ejecución de ninguno de los trabajos que están a su cargo, por medio de contratos”. (114)

Conforme a esta disposición solamente se dejaba abierta la posibilidad de someter a licitación los trabajos relativos a obras de arte y movimientos de tierra de una o más secciones de carretera, esto siempre y cuando resultara más económico.

Estas disposiciones en apariencia no influirían de manera directa sobre las obras de carretera por cuando el M.O.P, como ya se dijo asumió la totalidad de estos trabajos. En lo concerniente a los movimientos de tierra, cabe señalar que si bien era práctica común proceder al acopio de la tierra, piedra o arena resultante de las excavaciones, para luego utilizarlos en pavimentar la calzada, el asunto de contratar transportes particulares para el acarreo de estos excedentes y también de los materiales y herramientas de construcción, representó sin embargo y grave problema para el manejo administrativo del Ministerio por cuanto constituyó uno de los tantos medios del cual se valdrían Gómez y sus allegados, para sustraer parte de los recursos asignados a las obras públicas, mediante la colocación de sus arreos de mulas o camiones al servicio de este organismo. (115)

---

(114) “Decreto del 14 de abril de 1909 reglamentario de las Obras Públicas” Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela, Tomo XXXII, p. 82

(115) Esta fuga de recursos del M.O.P. en beneficio de los intereses de Juan Vicente Gómez, se pone de manifiesto en comunicación enviada por José Andrés Díaz, Inspector General de Carreteras, al señor Luis A. Pérez, administrador de los bienes del dictador... “en ocasión de adjuntarle el producto de los 125 carros de mulas del General Gómez, correspondiente a la semana del 16 al 21 d/c, y de tener el gusto de remitirle algunos datos sobre el estado general de mulas, carros y aperos”.. (Instituto de Estudios Hispanoamericanos de la Universidad Central de Venezuela) Anuario, Tomo I, p. 171)

Es bastante probable que los factores señalados anteriormente (urgencia del régimen por establecer una red comunicacional a través de las carreteras y las limitaciones financieras que padecía el M.O.P.) hayan influido para que se llevara a la práctica algunas medidas, en procura de una mayor participación de las autoridades de los Estados en el desarrollo de la política vial:

..“la feliz combinación, iniciada por el señor Genera Juan Vicente Gómez y formulada por este Ministerio, consistente en la reunión de los esfuerzos del Gobierno Nacional y de los Estados, en el sentido de llegar a solucionar el problema de la construcción y conservación de nuestra red general de vías de transporte (sic.). Aunados ambos esfuerzos y recursos para lograr un mismo fin...” (116)

A partir de este momento, los Estados de la República conjuntamente con el gobierno nacional (representado en a figura del M.O.P.) asumen los problemas relativos a la apertura y mantenimiento de as carreteras del país, esto representa una especie de delegación de funciones por parte el Despacho el cual, si bien permaneció ejerciendo la suprema dirección de los mismos, estableció una normativa de manera tal que los gobiernos de los Estados, además de responsabilizarse por las carreteras de sus localidades, colaboraran también en el desarrollo de los trabajos correspondientes a las carreteras nacionales, en la medida que se distribuyen las funciones entre ambas instancias en la forma siguiente:

---

(116) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1918, Tomo I, p. 53.

<b>ORGANO ADMINISTRATIVO</b>	<b>FUNCIONES</b>
Ministerio de Obras Públicas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Estudios generales y especiales de la red de vías de comunicación de todo el país.</li> <li>- Dirección Técnica de los trabajos por medio de Ingenieros nombrados al efecto.</li> <li>- Construcción de los puentes importantes</li> <li>- La ejecución de todas aquellas obras que exijan conocimientos especiales.</li> <li>- La provisión del material mecánico y del cemento para las obras de arte.</li> <li>- El aporte de los explosivos necesarios para las excavaciones.</li> <li>- La inspección general de las vías públicas en cuanto a su conservación.</li> </ul>
Gobierno de los Estados	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Movimientos de tierra con excepción de los banquetes en roca compacta.</li> <li>- Arreglo de la plataforma de la vía con sus cunetas laterales, alcantarillas y el conveniente bombeo de la calzada.</li> <li>- La obra de mano de todos los trabajos de albañilería.</li> <li>- El saneamiento de los terrenos fangosos, mediante el drenaje y engrazonado que fueren precisos.</li> <li>- El material y la montura de los puentes menores de 5 metros de abertura.</li> <li>- El servicio de conservación de la vía</li> </ul>

---

Fuentes: Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1918, Tomo I, pp. 15-17  
Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1921, Tomo I, p. 9

La anterior reglamentación estaba dirigida a todos los Estados de la República; no obstante, serían las Entidades ubicadas en el itinerario de las carreteras nacionales (Gran Carretera Occidental), Gran Carretera Oriental y la Gran Carretera de Los Andes), las más llamadas a cumplir con estas disposiciones. Valga decir que la participación de las gobernaciones en general, se vio limitada por la carencia de los recursos económicos necesarios para acometer la construcción, dentro de los límites de su Estado, de las diferentes secciones que integran estas carreteras de pretendido alcance nacional.

En las Memorias del M.O.P. se reseñan las actividades cumplidas por los Estados y algunas de las circunstancias presentes en los trabajos que éstos desarrollaron, de manera tal que su participación fue posible:

...“hasta donde se lo han permitido los fondos de que han podido disponer para el caso (...) procediendo a iniciar las siguientes obras: el Gobierno de Estado Táchira ha emprendido, a sus expensas, la construcción de la Carretera de San Cristóbal a Río Frío, donde fue montado anteriormente, por orden del Ejecutivo Federal, el magnífico puente colgante de cien metros de luz, en el camino del Llano (...) el Gobierno del Estado Portuguesa ha proseguido a ejecutar los trabajos consiguientes al nuevo trazado delineado en aquellas regiones por los Ingenieros de la Gran Carretera Occidental de Venezuela; el Gobierno de Cojedes ha realizado trabajos importantes en las carreteras de San Carlos a Manrique y del Tinaco a Tinaquillo; el de Trujillo ha trabajado con ahínco en la Carretera Central de ese Estado y ha montado a su costa el puente que el Gobierno Nacional encargó para dicha carretera en la confluencia de los ríos Castán y Moco; el de Falcón ha hecho trabajos análogos en la Carretera Coro a Cumarebo; el de Monagas ha invertido sumas de alguna consideración en la ejecución de los trabajos de apertura de la carretera de Maturín a Caño Colorado; el Gobierno del Estado Nueva Esparta ha acometido y terminado la construcción de la carretera de la Asunción a Porlamar y la montura del puente metálico que con destino a esta obra, pidió el Ministerio de Obras Públicas a los Estados Unidos; y así la mayor parte de los Estados de la Unión”. (117)

---

(117) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1921, Tomo I, p. 6.

En los ejemplos anteriores se nota como el trabajo de las autoridades estatales, tenía un carácter complementario respecto de la actuación realizada por el M.O.P. en dichas entidades, concretamente en cuanto se refiere al emplazamiento de puentes, obras que en ocasiones por sí solas constituyen un elemento imprescindible de la vialidad, sobre todo en aquellas zonas donde el caudal de ríos y quebradas imposibilitaban el tráfico tanto en invierno como en verano.

El empuje inicial con el que aparentemente se abocan los Gobiernos Estatales a participar con el Despacho de Obras Públicas en la ejecución de la política vial, al parecer no dio resultados inmediatos, según se desprende del texto de un informe elaborado por el M.O.P. para el Enviado Extraordinario y Ministerio Plenipotenciario de los Estados Unidos de Norteamérica:

...“Estas obras (las que se encomienda a los Estados) no han podido todavía ser llevadas a cabo por los Gobiernos de los Estados sino hasta donde lo han permitido sus escasos recursos, aprovechando para ello los fondos destinados al fomento y obras públicas de la localidad, y también a veces, el concurso personal de los ciudadanos según el régimen conocido con el nombre de servicio de tareas que se hace bajo la inspección de los Jefes Civiles de los Distritos o Municipios; pero en general, hasta hoy (1920) la mayor parte del costo de los caminos nacionales lo está aportando el Ejecutivo Federal.

En cuanto a los caminos de interés local, que nos traspasan los límites de los Estados ellos son construidos generalmente y conservados por los gobiernos seccionales; aún cuando en muchos casos el Ejecutivo Federal ayuda también, considerablemente, a los trabajos de esta clase de caminos”. (118)

Este problema, derivado de la escasez de recursos, parece mantenerse inexplicablemente a lo largo del período pues, en ocasiones los gobiernos de los Estados recurrían a los aportes de particulares para cubrir parte de las erogaciones requeridas en estos trabajos; situación que reconoce el Presidente del Estado Lara, en

---

(118) Ibidem, p. 9

un oficio enviado al Ministerio de Obras Públicas, con fecha 23 de diciembre de 1925, donde al referirse a los trabajos de la carretera Tocuyo-Humocaros, apunta:

“Se ha calculado en presupuesto que el total del costo de esta importante vía importará la suma de B. (sic) 82.000 hasta su terminación, habiéndose gastado hasta la fecha en los 36 kilómetros construidos, la suma e B. 70.000, en la siguiente forma: B 20.000 contribución del Ejecutivo del Estado y B 50.000 contribución de particulares”. (119)

En esta oportunidad el aporte de los particulares se expresa en una elevada proporción, respecto de lo invertido por el gobierno estatal, porque alcanza el 71,42% del total invertido en ese trayecto.

También se dio el caso de Entidades en las cuales resultaba materialmente imposible para el gobierno regional asumir esta responsabilidad, tal y como sucedía en el Estado Zulia:

...“Como las obras de carreteras en el Zulia en su totalidad están por hacerse, dado el número de vías, cantidad de extensión, desventajas del terreno y densidad numeraria de los trabajos, este Gobierno, al estudiar el proyecto, se encuentra frente a un grave problema muy por encima de sus alcances económicos”. (120)

En términos generales, puede afirmarse que las actividades desplegadas por el M.O.P. y las Presidencias de Estado en esta materia no revisten cambios sustantivos a lo largo del período 1910-1935; pues si bien es cierto que los ingresos petroleros permiten un mayor volumen de recursos al Ministerio, esto no acarrearía modificaciones significativas en los métodos y procedimientos de trabajos aplicados por dicho organismo y menos aún en las características fundamentales de la participación de la administración regional la cual puede calificarse como restringida y complementaria a las iniciativas tomadas por dicho Despacho.

---

(119) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1926, Tomo I, p. 20.a.

(120) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1929, Tomo I., p. 198

Para el año de 1933, éste da cuenta de la permanencia de los métodos aplicados en la apertura de carreteras desde los inicios del programa vial:

...“De acuerdo con la experiencia obtenida en los largos años de construcción de nuestra red de carreteras, se ha continuado en todas estas vías el método de construcción progresiva, dándolas al tráfico antes de que llenen totalmente los requerimientos de las vías modernas, pero sí con las condiciones suficientes para que puedan empezar a producir desde el primer momento el beneficio que de ellas se espera”. (121)

A esta estrategia adoptada por Obras Públicas para la apertura de carreteras, continúan incorporándose los gobiernos estatales, siempre bajo el condicionamiento de la disponibilidad de los recursos financieros, aspecto que tomaba muy en cuenta el propio General Gómez, según deja entender en una comunicación de 1934 dirigida por éste, el General Silverio González, Presidente del Estado Trujillo, donde le instruye acerca del uso que debe dar, a los 170.000 bolívares que ingresan al mes a la Tesorería del Estado Trujillo:

...“hay margen para ponerse un personal de 400 hombres diarios y que el General Silverio González haga en Trujillo lo que en la actualidad hace el General Eustaquio Gómez en Lara, procediendo en a entrante semana, a comenzar los trabajos en el Estado, de la carretera que empezando en a propia Ciudad de Trujillo y pasando por San Jacinto, Urbina, la Capellanía y Arbol Redondo, donde encontrará la rasante construida por el Gobierno Nacional, para seguir por este trazado a Boconó y de allí a Campo Elías, siguiendo e límite con el Estado Lara a empalmar con la carretera que de El Tocuyo a ese punto construye el General Eustaquio Gómez” (122)

---

(121) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1934, Tomo I. p. 6.

(122) “Memorando para el señor General Silverio González Presidente de Estado Trujillo, 23 de abril de 1934”. (Hoja suelta)

Archivo de Fotocopias del Proyecto Castro-Gómez, Instituto de Estudios Hispanoamericanos, U.C.V. Caracas.

El dato anterior, además de revelar parte de la actividad que en esta materia realizaban dos de los principales Estados involucrados en la política vial muestra igualmente el grado de intromisión del Dictador en las actividades del M.O.P., constituyendo, por una parte, un ejemplo a las obras de carreteras, y por la otra, un elemento característico de la actuación del régimen, como lo es la excesiva centralización de la toma de decisiones, en este caso, en perjuicio de las atribuciones institucionales, competencia del M.O.P.

**b) Recursos Financieros y Humanos aplicados al Programa de Carreteras.**

La puesta en marcha del proyecto vial, exigiría no sólo cuantiosos recursos financieros, sino una movilización permanente de hombres para darle curso a los numerosos trabajos acometidos a lo largo del período 1910-1935.

A estos requerimientos atendería el gobierno con particular diligencia dado el carácter prioritario que desde el punto de vista político y socio-económico se asigna a las carreteras como el sistema escogido para el desarrollo de la vialidad.

Una característica esencial de las acciones desplegadas por el régimen, está representada en la continuidad con la cual atiende las necesidades de este renglón de las obras públicas, al cual le asigna el 50% del presupuesto destinado al M.O.P. Las erogaciones para cubrir e financiamiento de dicho programa se producen:

...“sin haber ocurrido al sistema oneroso de empréstitos sobre el capital extranjero y aun sin apelar a la creación de impuesto alguno, ni extraordinario ni especial; la gran obra se ha emprendido y desenvuelto presidida por los más severos principios administrativos dirigidos en el sentido de aplicar eficazmente los recursos nacionales a la realización de una necesidad imperiosa”...(123)

---

(123) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1929, Tomo I, p. 3.

Para que se pudiera cumplir con este cometido de ejecutar el programa vial sólo con recursos del Estado, fue necesario definir mecanismos de financiamiento partiendo, en un principio del aprovechamiento de los ingresos tradicionales del fisco nacional, cuyas fuentes se incrementaron con la renta petrolera, a partir de 1924.

El gobierno también intervendría directamente en cuanto se refiere a la dotación de los recursos humanos, procurando mantener una conveniente cuota de trabajadores al incorpora en estas actividades efectivos militares a nivel de tropas, presos comunes y presos políticos, así como mediante el trabajo obligatorio del ciudadano común en labores de mantenimiento de carreteras conforme lo establecido en la Ley de Tareas de las diferentes Entidades.

Tanto el suministro de recursos financieros como la participación de la fuerza de trabajo en el programa de carreteras, son hechos que se relacionan con el proceso político y socio-económico del país durante el régimen gomecista. Al efecto además del papel de la carretera como instrumento de apoyo al sistema político-militar y productivo del referido régimen, estas obras revelan también un reordenamiento en el uso de los ingresos públicos, constituyendo así mismo una nueva fuente empleadora para el trabajador asalariado; todo ello sin olvidar el significado político que tuvo el trabajo forzado de presos comunes y políticos y la participación de la mano de obra ocupada en estos trabajos para la “defensa” del régimen.

En materia financiera, el gobierno obtendrá los recursos para el programa vial, mucho antes de que el Estado comenzara a percibir los ingresos provenientes de la renta petrolera. En efecto, el financiamiento de estas obras, contó con el apoyo derivado del proceso reorganizativo de la Hacienda Pública Nacional iniciado por Román Cárdenas; esta actividad estuvo dirigida a modernizar los procedimientos de esta área de la Administración Pública, con miras a incrementar los ingresos percibidos por el Tesoro Nacional a través de los diferentes renglones que constituían

la renta interna en aquellos momentos. Ello explica en parte el hecho de que, si bien es cierto que el Estado venezolano gozaba de una mayor capacidad financiera a partir de la percepción de los ingresos petroleros, no es menos cierto que antes de producirse este cambio en la composición de los recursos fiscales ya se habían acometido importantes trabajos en materia de carreteras cuyo financiamiento, en buena medida fue el resultado de los mecanismos adoptados por el régimen para el manejo de los ya referidos ingresos fiscales, así como por la imposición de una serie de medidas tendientes a resolver en parte los problemas económicos confrontados en este renglón de las obras públicas. De esta manera, el incremento de los ingresos percibidos por el Tesoro Público a través de la renta petrolera, no cambia en mucho el comportamiento de los recursos asignados al referido programa. Sólo os aumenta y garantiza, en principio, su continuidad.

Como parte de las disposiciones adoptadas para disminuir los costos del programa vial, destaca –ya lo hemos dicho- la incorporación de los presidiarios a los trabajos de carretera. Esta medida tiene como soporte legal la Ley del Régimen Penitenciario promulgada el 16 de junio de 1915. (124). La mencionada Ley establece en su artículo sexto lo siguiente:

...“Los reos sentenciados a presidio que estén cumpliendo condena, pueden ser destinados a trabajar fuera de las respectivas Penitenciarías, con las seguridades del caso en las obras públicas, cuando así lo disponga el Ejecutivo Federal”...(125)

---

(124) Esta Ley deroga un Decreto Legislativo que fuera emitido durante el mandato del General Joaquín Crespo, en el año 1896; dicho Decreto contemplaba el trabajo de los presos sólo para la construcción de los edificios que servirían de penitenciarías: ... “El Ejecutivo Nacional tomando al caso las precauciones y seguridades que estime y sean necesarias, podrá apropiar a (sic.) la construcción de los edificios de que se trate, el trabajo personal de los presidiarios no enfermos que se encuentren en las penitenciarías de la República”.(“Decreto Legislativo del 19 de mayo de 1896 que ordena la construcción de tres edificios destinados a servir de penitenciarías”. Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela, Tomo XIX, p. 53).

(125) “Ley de Régimen Penitenciario del 16 de junio de 1915” . Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela, Tomo XXXVIII, p. 157.

A través de este mecanismo se aseguraba un contingente significativo de mano de obra para los trabajos en cuestión:

...“Entre los diversos procedimientos de economía puestos en práctica para la ejecución de las obras al costo mínimo posible, y de los cuales, justo es declararlo, muchos han sido iniciados y, todos acogidos con atinada selección por el criterio claro sano y práctico del General Juan Vicente Gómez, Jefe de la Causa reabilitadora del país, se destaca también en primer término como recurso económico, y por sobre todo como medio moralizador, la utilización de los reclusos de las penitenciarías en los trabajos de carreteras, idea altamente práctica debida única y exclusivamente, y por primera vez entre nosotros, a la feliz iniciativa del General Gómez”...(126).

Cabe señalar que si bien el trabajo de los presos pareciera ser producto exclusivo de una decisión represiva pragmática del dictador, la misma contó con el lógico y cómplice respaldo del Legislativo quien al aprobar dócilmente el instrumento antes nombrado estaría “legalizando” dicha medida. El M.O.P. por su parte, además de aplaudir esta disposición alabaría las virtudes que ella ofrece:

...“se obtiene al aplicar semejante plan de organización, una grande economía en la ejecución de aquellas obras de utilidad pública; en efecto, según los resultados observados, puede calcularse que el trabajo producido por un preso es, por lo menos el cincuenta por ciento del ejecutado en el mismo tiempo por un peón asalariado, y como aquél cuesta a la Nación B (sic) 1,25 y éste B 4 por día (término medio), resulta que, con el empleo de los reclusos se alcanza una economía de 37 ½ por ciento en la ejecución de los trabajos. Esto, sin contar con que antes la nación tenía que erogar diariamente una fuerte suma con destino a la manutención de presos, sin provecho ni beneficio alguno para ellos ni para la comunidad”... (127)

De manera indirecta, también se logró reducir el costo de este programa con el trabajo de los efectivos de tropa de las diferentes guarniciones militares del país; todo lo cual –como hemos dicho- converge hacia una mayor presencia de mano de obra gratis para las tareas en referencia, aunque ello no resolvía lo relativo al nivel “técnico” de los trabajadores y su consiguiente eficiencia.

---

(126) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1916, Tomo I, p. s/d.

(127) Idem.

Por otra parte, en los diferentes Estados de la República se aplicaba la Ley de Tareas vigente en cada uno de ellos por medio de la cual también se proporcionaba mano de obra completamente gratuita para los trabajos de conservación de carreteras, generando igualmente recursos monetarios que serían aplicados a las obras por cuanto dicha Ley contemplaba el cumplimiento de esta obligación de trabajo mediante el pago en dinero; tal y como establece la Ley de Tareas del Estado Aragua en sus artículos 11 y 12:

“Artículo 11°. Los ciudadanos que opten por pagar en metálico el servicio de tareas lo harán a razón de cuatro bolívares por cada una.

“Artículo 12. Los que se negaren a prestar el servicio de tareas serán penados con el duplo de las que están obligados o con su equivalente en dinero efectivo.” (128)

De esta manera puede decirse que en cuanto se refiere a las condiciones materiales para ejecutar el programa de carreteras, el régimen gomecista, no escatimó esfuerzos ni recursos ya que él procuró por diferentes medios el financiamiento y la provisión –muchas veces gratuita- de la fuerza atribuida al referido programa.

### **1. Recursos Fiscales y Política de Carreteras.**

Las inversiones realizadas en el programa de carreteras revelan un carácter cíclico a juzgar por las continuas alzas y bajas que presentan los aportes concedidos por el gobierno a través del presupuesto del M.O.P. Estas asignaciones ofrecen un comportamiento irregular a lo largo de ese tiempo, incluyendo los años a partir de los cuales se produce un incremento de los recursos fiscales, por vía de los ya mencionados ingresos petroleros.

---

(128) Estado Aragua-Secretaría General, Ley que organiza el Servicio de Tareas para caminos vecinales y conservación de carreteras, p. 6.

Inicialmente, el financiamiento al proyecto vial provendría de los recursos percibidos por el fisco nacional a través de las tradicionales fuentes de recaudación de la Hacienda Pública, vale decir, la renta interna y la renta aduanera y consular. Tal recaudación resultaría estimulada por las ya sintetizadas reformas introducidas por Román Cárdenas en el Ministerio de Hacienda, en la oportunidad que ocupara dicha cartera. No sería hasta alrededor del año 1924, cuando los recursos fiscales comienzan a modificar su composición de manera sustancial al incluir lo recaudado por concepto de la explotación petrolera. Hasta ese momento, lo invertido en el programa de carreteras alcanzaba la cifra aproximada de Bs. 84.943.148,83 (Ver gráfico 6, cuadros 7 y 8). (129). Este dinero fue aplicado al inicio de diversas obras de construcción de carreteras y reparación de caminos así como al financiamiento de una incipiente actividad de investigación en torno a las necesidades de vialidad en el país, encomendada a las Comisiones Científico-Exploradoras del Occidente, Centro y Oriente del país (ver cuadro N° 9).

Es de señalar que la cantidad de 43.525.000 bolívares invertidos en el lapso 1909-1920 (ver cuadro N° 7) estuvieron destinados al inicio de los trabajos que definen las pautas fundamentales del sistema vial estructurado durante el gomecismo, por cuanto estas obras tienen continuidad a todo lo largo del período. La inyección de mayores recursos al programa, a partir del incremento de los ingresos petroleros sólo ocasionaría algunas variaciones respecto del itinerario y acabado de obras iniciadas con anterioridad. En este sentido, se puede afirmar que los recursos del petróleo no introducen variaciones sustantivas al desarrollo del programa de carreteras pues si bien es cierto que las asignaciones a dicho programa registran un buen incremento, las mismas no están acompañadas de mayores cambios en la realización del programa, a pesar de que se continúa decretando la apertura de nuevas

---

(129) A finales del mandato gomecista esta inversión se situaba en el orden de Bs. 283.027.384,96, aproximadamente.

**CUADRO N° 7**

**EROGACIONES EFECTUADAS POR EL GOBIERNO NACIONAL EN LA  
CONSTRUCCION,  
REPARACION Y CONSERVACION DE CARRETERAS  
(1909 – 1920)**

AÑO	MONTO
1909	450.000
1910	780.000
1911	1.430.000
1912	4.450.000
1913	5.100.000
1914	1.460.000
1915	2.350.000
1916	4.150.000
1917	4.800.000
1918	3.650.000
1919	6.300.000
1920	8.605.000
	<hr/>
	43.525.000

FUENTE: Ministerio de Obras Públicas. Memoria 1921, Tomo I, p. 8ª

**CUADRO N° 8**  
**INVERSIONES DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS**  
**EN OBRAS DE CARRETERAS**  
**(1909-1935)**

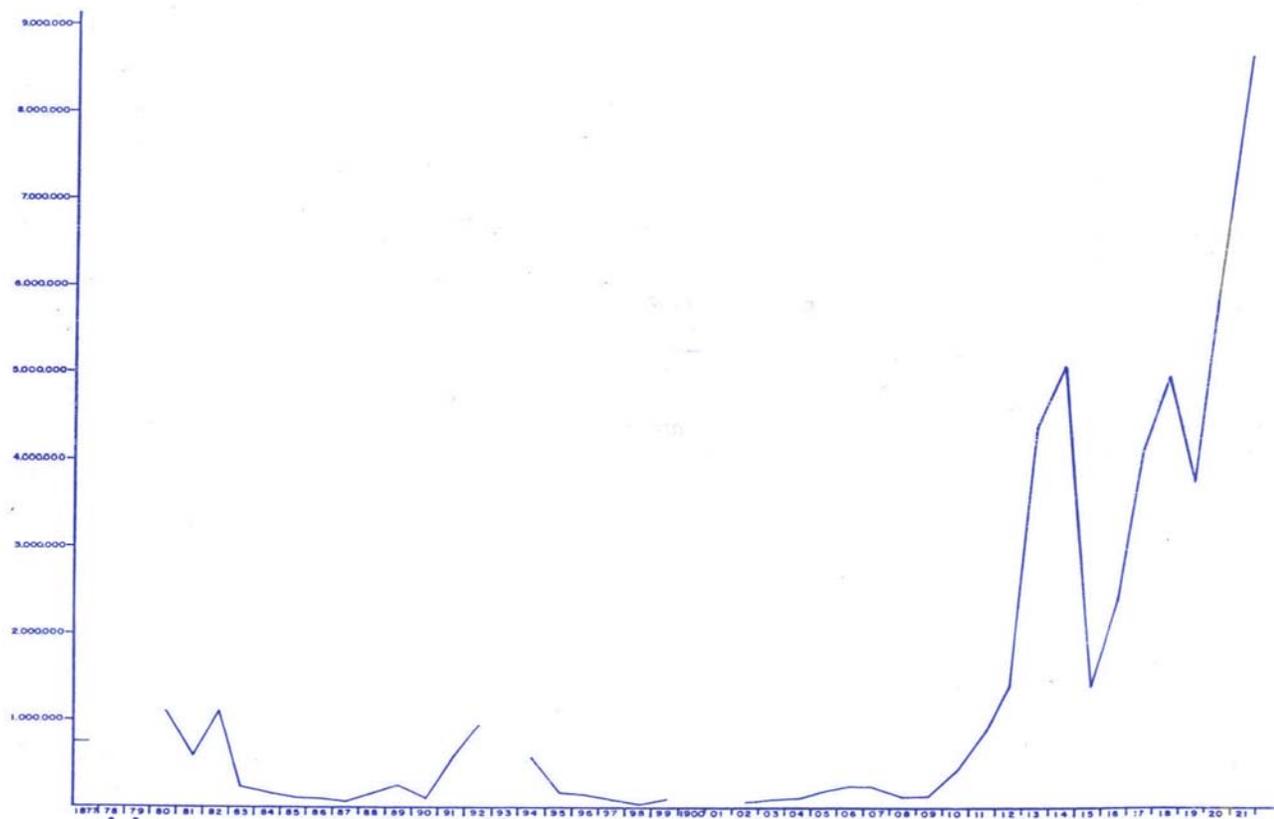
AÑOS	BOLIVARES
Del 1° de julio de 1920 al 30 de junio de 1921	11.675.647,44 (*)
Del 1° de julio de 1921 al 30 de junio de 1922	7.381.898,81
Del 1° de julio de 1922 al 30 de junio de 1923	4.927.390,62
Del 1° de julio de 1923 al 31 de diciembre de 1923	3.618.172,35
1924	13.815.039,61
1925	29.688.384,41
1926	38.768.269,04
1927	18.092.159,09
1928	27.707.162,60
1929	24.358.137,75
1930	16.010.724,14
1931	9.756.204,25
1932	9.586.433,41
1933	9.000.127,74
1934	8.469.675,00
1935	<u>6.637.961,70</u>
SUB-TOTAL	239.502.384,96
Lo invertido entre 1909 y 1920 (**)	<u>43.525.000,00</u>
<b>TOTAL GENERAL:</b>	<b>283.027.384,96</b>

FUENTE: información contenida en las Memorias del Ministerio de Obras Públicas de los años 1909 a 1936.

(\*) Lo invertido en 1920 aparece en el Cuadro N° 7, se consigna nuevamente porque ha sido imposible conocer por separado el monto de las erogaciones del 2° semestre de ese año.

(\*) Ver cuadro N° 7

**GRAFICO N° 6**  
**EROGACIONES PAR ACARRETERAS Y CAMINOS**  
**(1877-1921)**



**FUENTE: Estados Unidos de Venezuela, Ministerio de Obras Públicas Memoria 1921, Tomo I.**

**CUADRO N° 9**  
**RELACION DE LO INVERTIDO EN LAS ACTIVIDADES DE LAS COMISIONES**  
**CIENTIFICO EXPLORADORAS DEL OCCIDENTE, ORIENTE**  
**Y CENTRO DEL PAIS**  
**(1910 – 1913)**

<b>COMISION</b>	<b>L A P S O</b>				
<b>TRABAJO REALIZADO</b>	<b>DEL 16-3-10 AL 15-3-11</b>	<b>DEL 15-3-11 AL 15-3-12</b>	<b>DEL 16-3-12 AL 31-12-12</b>	<b>DEL 01-01-13 AL 31-12-13</b>	<b>TOTALES PARCIALES</b>
Comisión Científico Exploradora del Occidente de la República. Vías de comunicación del Occidente.	Bs. 31.800	Bs. 32.700	Bs. 26.630	Bs. 12.800	Bs. 103.930
Comisión Científico Exploradora del Oriente de la República Vías de comunicación de Oriente.	Bs. 25.600	Bs. 21.381	Bs. 7.050	-	Bs. 54.031
Comisión Científico Exploradora del Centro de la República. Macadamización y ensanche de la Carretera Caracas-Guatire.	Bs. 17.815	Bs. 4.460	Bs. -	-	Bs. 22.275

**Bs. 180.236**

**TOTAL**

**GENERAL**

---

**Fuente:** información de las Memorias del Ministerio de Obras Públicas de los años 1911 a 1914

carreteras muchas de las cuales no llegarían a concluirse en su totalidad bajo la Dictadura.

Cabe señalar sin embargo, que tal incremento de las asignaciones presupuestarias al programa vial permitió intensificar los trabajos por el mejoramiento de la pavimentación y obras de arte en general.

Dentro de este tipo de actividad a la cual se destinaba buena parte del presupuesto asignado a las vías de comunicación, es necesario destacar el montaje de los numerosos puentes requeridos para que pudiesen utilizarse durante todo el año, ya que en no pocas oportunidades, el puente venía a constituir lo fundamental en la vialidad básica de una localidad, no importando mucho las dificultades que presentara el trazado y condiciones de la calzada de las carreteras por cuanto el verdadero obstáculo en esas comunicaciones lo representaba el paso de los innumerables ríos y quebradas existentes en algunos lugares determinados.

Entre 1919 y 1935 el M.O.P. invirtió la cantidad de 283.018993,94 (ver cuadros 7 y 8) en el programa de carreteras, esta inversión presentaba como constante la disparidad en los montos asignados año tras año al referido programa.

Esta irregularidad en el financiamiento de dichas obras adquiere real proporción como factor condicionante del proyecto vial, si lo relacionamos con una variable ya estudiada aquí inherente a la formulación de la política de carreteras, como lo es, el aspecto concerniente a las responsabilidades asignadas a las Presidencias de Estado en el desarrollo de dicho programa; reorientación que se dio a dicha política a partir de 1917 cuando a raíz del inicio de los trabajos en la Gran Carretera Occidental y la Gran Carretera Oriental, el gobierno decide que los Estados deben colaborar con la apertura de estas obras realizando algunos trabajos específicos en la materia. Esta participación no llegó a generalizarse por cuanto

(como dijéramos en el punto Iba2) la misma no alcanzó mayores proporciones debido a que sólo algunas Entidades y en muy contadas oportunidades estuvieron en condiciones de asignar recursos para las carreteras de su localidad, por lo cual continuaría corriendo por cuenta del presupuesto del M.O.P. la casi totalidad de las erogaciones causadas por este concepto a nivel nacional.

En algunos momentos la inconsistencia presente en los aportes financieros, coincide con la crisis que afectaría al país a consecuencia de la caída de precios en el mercado internacional de los principales renglones agrícolas de exportación:

“La década de los años veinte, iniciada bajo los signos de una nueva crisis del sistema capitalista mundial, enmarca el ascenso de la actividad petrolera en Venezuela. Para entonces los efectos de dicha crisis colocaban al país en difícil situación interna por cuanto los ingresos fiscales registraban continuos descensos, se depreciaban los productos agrícolas y el bolívar experimentaba devaluaciones cada año”...(130)

Esta situación incidió en el proyecto vial por cuanto el período que corre entre 1920 y 1923m estuvo acompañado de serias dificultades en materia de financiamiento, según lo revela el mismo Despacho de Obras Públicas:

...“La crisis económica que ha venido atravesando recientemente el país, ya muy acentuada para el año a que se contrae esta cuenta (1922) determinó al Gobierno Nacional a reducir de manera notable las erogaciones causadas por sus diversos departamentos, especialmente por aquellos que, como el de Obras Públicas, pueden moderar su actividad sin producir un profundo desequilibrio en la vida política y económica de la Nación”...(131).

En efecto al comparar lo invertido en este rubro el 1º de julio de 1921 hasta el 30 de junio de 1922 (suma que asciende a 7.381.898,81), con los Bs. 4.297.390,62

---

(130) Luis Cipriano Rodríguez Ob.cit., p. 75

(131) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1922, Tomo I, p.3.

Invertidos entre el 1º de julio de 1922 y el 30 de junio de 1923, se aprecia una reducción por el orden de 2.454.508,19 bolívares, cifra que puede haber sido mayor pero que, debido a la manera como el M.O.P. presenta las cuentas para los años comprendidos entre 1920 y 1923, resulta prácticamente imposible deslindar por separado las inversiones en cada año.

Dentro de ese contexto, el petróleo pasaría a ser, de manera paulatina, el principal generador de divisas al tesoro público, dado que...”mientras se iniciaba el proceso interno de decadencia agrícola, Venezuela despunta como un fuerte productor de hidrocarburos a escala mundial”... (132).

En este marco, la lógica más elemental permite suponer que había –como en efecto ocurrió- más recursos para obras públicas.

Sin embargo, no obstante que el Estado percibiría cuantiosos ingresos por la explotación del recurso petrolero y que parte de ellos serían aplicados a la ejecución del programa en referencia, el monto de las asignaciones a dicho proyecto no se incrementa en forma sostenida, antes por el contrario, a partir de 1929 –lapso de crisis económica mundial- entrarían en una fase descendente que las llevaría a un nivel comparable a lo invertido a principios e la década de los años veinte (Ver cuadro 7 y 8).

En líneas generales el comportamiento de las inversiones en el programa vial revela un aumento progresivo por el orden de Bs. 24.953.230 en el trienio comprendido entre 1924 y 1926, para luego descender en 1927 a más de la mitad de lo invertido en el año anterior es decir Bs. 20.676.110. En 1928 se produciría n nuevo incremento de Bs. 9.615.003 para luego iniciar en 1929 una curva descendente que prolonga hasta el final del período gomecista (ver cuadro N° 8).

---

(132) Luis Cipriano Rodríguez, Ob. cit., p. 76.

Atendiendo a los criterios señalados anteriormente y un tanto al margen de lo que paralelamente pudiera ocurrir en el resto de las obras públicas, los recursos financieros aplicados al proyecto vial revelan tres momentos particularmente críticos debido a la cuantía de la reducción experimentada en los mismos así como por lo prolongado que resulta dicha reducción a partir de 1929, asunto que se pone de manifiesto en las cifras que apreciamos en el cuadro N° 10, donde observamos que en términos absolutos, mientras lo invertido en 1926 alcanzó a Bs. 38.768.249,04, en 1930 decreció a Bs. 16.010.724,14.

**CUADRO N° 10**  
**COMPORTAMIENTO DE LAS INVERSIONES EN OBRAS DE CARRETERAS**  
**(1913-1930)**

MONTO DE LA INVERSION				DISMINUCION ABSOLUTA	DISMINUCION RELATIVA
Año	Bs.	Año	Bs.	Bs.	%
1913	5.100.000,00	1914	1.460.000,00	3.640.000,00	71,37
1926	38.768.269,04	1927	18.092.159,09	20.676.109,95	53,33
1929	24.358.137,75	1930	16.010.724,14	8.347.413,61	34,36

Fuente: Datos obtenidos en la fuente siguiente:

- Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1921., Tomo I, p. 8a.
- Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1927., Tomo I, p. 480
- Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1928., Tomo I, p. 480
- Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1930., Tomo I, p.1133
- Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1931., Tomo I, pp. 1691-1707

## **2. Recursos Humanos Incorporados al Proyecto. La División del Trabajo.**

La mano de obra que se incorpora a estos trabajos presenta como rasgo fundamental la heterogeneidad en su composición y el hecho de que buena parte de sus integrantes se encontraban desprovistos de un conocimiento mínimo sobre la materia, siendo en este medio, donde alcanzarían alguna formación práctica.

Esto afectaba el desarrollo de lo programado pues independientemente de las técnicas aplicadas por los ingenieros Directores de obras, la mayoría de las veces estaban secundadas por un cuerpo de trabajadores de escasa o ninguna preparación para este tipo de labores, por cuanto provenían casi siempre directamente del medio rural. Estas actividades también serían compartidas con personas sometidas a trabajo forzado cuyo nivel de entrenamiento previo era también bajo.

En síntesis, a estas labores se integran en primer lugar, un reducido número de obreros con cierta experiencia en el ramo adquirida mediante su participación en obras civiles realizadas principalmente por el M.O.P. Seguidamente, los peones asalariados para quienes las obras públicas constituyen una nueva fuente de trabajo, alterna con las tradicionales faenas agropecuarias, pues para aquel entonces era una práctica común la rotación entre uno y otro medio de trabajo, hecho que registra el M.O.P. al señalar que:

...“La terminación de las obras ha coincidido con el comienzo de las faenas agrícolas de recolecta de la cosecha de café, por lo cual los obreros han pasado de una a otra ocupación sin penosas cesantías”... (133)

Complementan el cuadro de la mano de obra, -como hemos anotado antes- los soldados de las diferentes guarniciones del país quienes estaban obligados a trabajar en las carreteras como parte de la prestación del servicio militar, además del contingente de presos comunes y políticos sometidos a trabajos forzados. (134).

---

(133) Ministerio de Obras Públicas, Descripción de las Obras Conmemorativas del Centenario de la Muerte del Libertador, p. s/d.

(134) Respecto de la participación de los soldados y presos en las obras de carretera Angel Ziemis señala que... “Este personal no recibía previamente instrucciones ni enseñanzas generales. La propia experiencia sobre los hechos iba dando la pauta. Para los presos y soldados semejantes obras eran trabajos forzados, desprovistos de las elementales normas humanitarias”... (Angel Ziemis, Ob. Cit., p. 219.)

Este último grupo resultaría más afectado por las precarias condiciones reinantes en los campamentos de trabajo, por cuanto estaban sujetos a severas medidas de seguridad y mal trato, de los cual ha quedado constancia en entrevista realizada por Elías Pino Iturrieta al Dr. Isaac J. Prado quien participó en los sucesos estudiantiles de 1928, en dicha entrevista se lee lo siguiente:

...“estaban haciendo un tramo carretero (en la población de Araira, cercana a Guatire en el Estado Miranda) que después se abandonó y se hizo por un sitio completamente distinto. Quedamos un poco defraudados, digo yo, que después de haber sudado y que nos hubieran maltratado tanto allí, ese trozo no sirviera hoy, no fuera útil. Eso se abandonó y volvió a crecer el monte. Hicimos un trozo de carretera (...) con picos y palas”...(135)

Cabe señalar que la fuerza de trabajo de los presidiarios alcanzó cifras realmente significativas pues para el año de 1917 solamente en las carreteras del Estado Aragua, trabajaba un total de 2.739 presos, distribuidos en las diferentes obras que se ejecutaban para el momento en esa Entidad. (136).

Otra muestra del movimiento de presos en los trabajos de carreteras, lo encontramos en el telegrama fechado en 1934 dirigido por Rafael M. Velasco B., al General Juan Vicente Gómez, cuyo texto transcribimos a continuación:

---

(135) “Los presos de la Semana del Estudiante en 1928 (Entrevista al Doctor Isaac y Parto, realizada por Elías Pino Iturrieta), Cuadernos de Historia, Caracas, septiembre 1982, N° 1, pp. 18-19. Para otras referencias acerca del trabajo de los presos políticos ver: Pimentel, Cecilia, Bajo la Tiranía (1919-1935), p. 191.

(136) Eduardo Arcila Farías, Ob.cit., p.239

“Cúmpleme participarle que esta mañana fueron despachados (25) vagos y rateros para los trabajos a cargo del Coronel Ismael Rodríguez. Ruégole dar sus órdenes al General Rodolfo Piña en El Sombrero, para que al regreso de la comisión sea devuelto el detenido Federico Guillermo Oramas”. (137)

Además del carácter heterogéneo y la escasa preparación, la mano de obra utilizada en estos menesteres no era abundante, según desprende de numerosas referencias acerca de las limitaciones que confrontaban estos trabajos debido a tal circunstancia. Al respecto, el Despacho de Obras Públicas, anota como ejemplo las ejecuciones a veces lentas de los trabajos de carretera en el Estado Táchira:

...“Esta actividad la viene realizando el Gobierno Nacional de modo metódico y progresivo, de acuerdo con los presupuestos asignados cada año económico y teniendo en cuenta el conducir sus trabajos en armonía con los brazos disponibles en el Estado, incrementando o disminuyendo la intensidad de estos según que los trabajos agrícolas necesiten más o menos personal para la recolección y labores de las cosechas”. (138)

El hecho de alterar a los trabajadores, entre las obras de carreteras y las faenas agrícolas, no sería el único factor característico e influyente en la incorporación y permanencia de la fuerza de trabajo a este sector de las obras públicas; también ejercerán influencia en la oferta de mano de obra, las precarias condiciones de salubridad existentes en algunas de las zonas donde se localizaban actividades de esta naturaleza, circunstancia que impondría no pocas limitaciones al reclutamiento de mano de obra. (139)

La permanente amenaza del paludismo y otras enfermedades, tal vez no tan mortales como aquella, pero no por ello menos perniciosas, llevaron a los Directores de las obras a tomar ciertas medidas para solventar situaciones como la

---

(137) “Telegrama enviado por Rafael M. Velasco al General Juan Vicente Gómez, 30 de agosto 1934” (Hoja suelta). Archivo de Fotocopias del Proyecto Castro-Gómez. Instituto de Estudios Hispanoamericanos de la Universidad Central de Venezuela. Caracas.

(138) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1929, Tomo I, p. 6.

(139) El responsable de la Sección Puente Socopó de la Gran Carretera Occidental informa que...“No me fue menos ardua la tarea de atraer brazos para complementar el personal necesario (...) por causa del aislamiento. (...) y por sobre todo, la mala fama conocida de la inclemencia de este clima, aumentaba la renuncia entre jornaleros”... Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1934, Tomo I, p. 104.

que se presentaba en el Sur-Occidente de los Andes venezolanos, donde las condiciones de salubridad de los campamentos allí ubicados no eran ventajosas:

...“la epidemia de gripe que diezmaba los campamentos ha desaparecido en su mayor parte. Se ha sostenido una campaña fuerte para salvar los obreros del flagelo del paludismo que los ha afectado hondamente. Un practicante cuidadoso atiende inmediatamente los enfermos en el campamento y los más graves son remitidos al hospital (...) La orden dada por la Inspectoría sobre la prohibición del expendio de bebidas alcohólicas ha sido un éxito rotundo. Se prohibió también la venta de guarapos fermentados y de acuerdo con el practicante se ordenó a todos los obreros tomar una cápsula o comprimido de quinina o plasmquinina diaria y se ha observado disminuir notablemente el porcentaje de enfermos”. (140)

No obstante la aplicación de estas y otras medidas de carácter profiláctico, el problema salubridad continuó siendo uno de los factores que alejaría a los obreros de aquellas obras ubicadas en las zonas afectadas por el paludismo. Tales condiciones obligarían a los administradores a incrementar el monto de los salarios como una manera de atraer nuevos obreros, así como a realizar otras erogaciones para controlar el problema sanitario en dichos campamentos.

“la escasez de brazos en aquellas deshabitadas y palúdicas regiones (los caños y madre – viejas del Río Uribante) las enfermedades, el fuerte clima, etc., me han obligado a pagar jornales de B (sic) 8 diarios en los trabajos de la canalización del Camejero y B 6 en la carretera. He tenido necesidad de surtir el campamento de específicos contra el paludismo y de un practicante que los suministre”. (141)

Los criterios relativos a una “división del trabajo” para esta disímil, escasa y palúdica mano de obra, los establecería el M.O.P. con base en la aplicación de un método donde se permitiera el máximo aprovechamiento de la fuerza de Trabajo

---

(140) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1932, Tomo II, p. 108

(141) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1928, Tomo I, p. 530

disponible desde el primer momento en que se inicia la obra procediendo a:

...“abrir la vía en toda su longitud (...) dos o tres metros de ancho, para carreteras (...) lo suficiente para dar paso a los vehículos o bestias, según el caso, que lleven los materiales, viveros y demás elementos necesarios a la construcción de dichas obras; y también para que las vías comiencen a servir prontamente al movimiento del tráfico público en toda su extensión” (...) el gran trabajo bruto del ensanche de los caminos, puede confiarse luego, con todo éxito a nuestros hombres de trabajo material, rudos y fuertes, que devengan sueldos pequeños (...) mientras el personal técnico experto e instruido y por consiguiente de altos sueldos, queda expedito y puede pasar a aprovecharse (...) en trazar (...) otro u otros de los innumerables e importantísimos caminos que hay que hacer o perfeccionar en Venezuela”. (142).

Bajo estos criterios, la fase de trazado requería especialmente el concurso del personal de ingenieros, mientras que las faenas de apertura y pavimentación de la vía, agrupaba el mayor número de trabajadores no especializados. A manera de ejemplo cabe citar la forma en la cual se distribuye un total de 420 trabajadores en la Sección Colón de la Carretera Central del Táchira, donde se organizaban cuatro grupos de trabajo:

“El del movimiento bruto de tierras con (200) hombres. El del macadam con ciento cincuenta (150). El de las obras de arte, con treinta (30) hombres” (143)

Obsérvese que aún en la fase de macadamización, donde se disponía de cierta maquinaria, se requiere también de un número considerable de obreros.

---

(142) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1915, Tomo I, p. XVI

(143) Luis Vélez, “Carretera Central del Táchira”. Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas, Caracas, abril 1912, N° 16, p. 184.

Cabe anotar que el establecimiento de los grupos de trabajo pasaba por el agrupamiento previo bajo un esquema sumamente rígido, dirigido a obtener un alto rendimiento de los trabajadores, pero que a la vez facilitara la eventual participación de esta fuerza de trabajo en la defensa del régimen. Este asunto es planteado por el Ingeniero Luis Vélez, Director científico de los trabajos en la Carretera Central del Táchira, quien afirma que:

...“esta organización e de la más imperiosa necesidad, para que estos trabajadores, que están recibiendo del Gobierno el pan de subsistencia, se hallen siempre, en todo instante, listos a ayudar eficazmente al sostenimiento de la paz que es el mayor de los bienes públicos y la condición 'sine qua non' de todos ellos”... (144)

Para que esta cooperación fuera posible, se instauró un estricto orden de jerarquía entre el personal de sobrestantes, aparejadores, vigilantes, caporales, listeros, guarda-herramientas y peones, los cuales actuarían bajo las órdenes del Director técnico y del Director administrativo. Este esquema se vería favorecido por la presencia de efectivos militares de alto rango, a quienes se les asignó un papel relevante en la ejecución de la vialidad, éstos eran conocidos en la dirección de las obras, bajo la denominación de “Coroneles de Carreteras.” (145)

---

(144) Ibidem, p. 188

Respecto de la participación de los trabajadores en la defensa del régimen, Eustaquio Gómez informa a Juan Vicente Gómez que en la Carretera Ureña-Rubio...”tan solo se trabajó tres días, pues por los sucesos que ocurrieron durante esos días (entre el 21 de abril y el 30 de mayo de 1919) hubo que suspenderlos y poner la gente en armas, a la que se siguió pagando con su salario igual como si estuviera trabajando”. “Eustaquio Gómez y sus familiares en el Táchira (1919-1920-1921-1922)”. Boletín del Archivo Histórico de Miraflores. Caracas, enero – febrero 1974, N° 77, p. 22.).

Además del establecimiento de grupos, en cada una de las secciones de la Carretera Central del Táchira el personal estaba organizado con base en cierto orden jerárquico:

...“Cada sobrestante maneja un cuerpo de cuarenta (40) hombres, compuesto de cuatro (4) cuadrillas de diez obreros o (sic) peones; y le acompaña en sus funciones un vigilante que es el segundo Jefe del cuerpo. Cada cuadrilla procede bajo las órdenes de un caporal y se compone de éste y otros nueve (9) obreros o peones. El caporal es el primer peón de la cuadrilla; trabaja con las herramientas ordinarias como cualquiera de los otros peones”...(146)

Este ordenamiento laboral estaría complementado por una reglamentación no menos rígida, donde se pone de manifiesto alguna de las condiciones de trabajo -además de las de salubridad antes señaladas- a que estaba sujeto el personal en los campamentos, evidenciando como elemento resaltante, el carácter excesivo de la jornada de trabajo (un promedio de 11 horas al día). Dicha jornada podía incrementarse de acuerdo con las necesidades de la obra y las exigencias planteadas por el salario con base en supuestos premios, el cual consistió en pagarle al trabajador una cantidad adicional al salario fijo, no siempre proporcional al excedente rendido fuera de la jornada habitual de trabajo.

---

(145) La permanencia de funcionario militares en los trabajos de carretera es explicada por Angel Ziemis de la siguiente manera...“La administración de Gómez comenzó a colocar en el Ministerio de Obras Públicas (M.O.P.) a una serie de oficiales como medio de ayuda económica y a su vez de control político. Desde los niveles de Jefe de Personal, Contratistas y Directores de obras, los cargos del ramo comenzaron a ser ocupados principalmente por los militares andinos. Las nacientes carreteras exigían mucha mano de obra que los tachirenses no tardaron en suministrar. En esa época surgieron los llamados coroneles de carreteras; eran militares andinos que sin conocimiento relativo a la construcción de éstas se dedicaron a dirigir dichas obras”...(Angel Ziemis, Ob. cit., p. 218.

(146) Luis Vélez, “Carretera Central del Táchira”. Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas, Caracas, abril1912, N° 16 p. 183.

A pesar de las limitaciones presentes en la fuerza laboral, el M.O.P. no tuvo más alternativa que ejecutar el programa vial con esta mano de obra de tan precarias condiciones. A esto sumaremos el hecho que el personal de ingenieros encargados de la Dirección técnica de las obras, frecuentemente se veía obligado a improvisar sobre el terreno ante la imposibilidad de realizar los estudios técnicos que debían preceder trabajos de esta naturaleza.

## **II. IMPORTANCIA GEOECONOMICA DEL SISTEMA DE CARRETERAS**

Dentro del contexto neoeconómico de Venezuela a principios de siglo, el programa de carreteras del gomecismo representa un intento de apoyo a algunos de los procesos que tienen lugar en la escritura económica del período, la cual presentaba severos problemas en su funcionamiento entre otras razones, por la persistencia de lentos y onerosos mecanismos de distribución de productos que escasamente cubrían algunas porciones del territorio nacional.

Bajo los condicionantes impuestos por el régimen al desarrollo del referido programa, el sistema de carreteras fue parcialmente estructurado en ese período en la medida que se procede a la apertura de una serie de vías de alcance regional e inter-regional, que tienden a concentrarse en el área central del país y los Estados Andinos.

La vialidad en la región centro-norte costera se apoya en el esquema de distribución definido durante el régimen guzmancista; mientras que en Los Andes, la agrupación de las carreteras se cumple de manera tal que, si bien inicialmente vienen a complementar el esquema de distribución de la red ferroviaria, posteriormente se introduce una variante representada en el establecimiento de nexos comunicacionales de carácter intra-regional con proyección hacia el área central del país.

La relativa ejecución de este programa contribuyó a incrementar los niveles de ocupación de algunos espacios geográficos, localizados principalmente en el área central del país y en la Cordillera Andina. La red vial que se organiza a partir de las carreteras, es factor de suma importancia para comenzar a establecer un esquema de integración territorial con base en las comunicaciones terrestres, el

cual incidió favorablemente en la estructuración de un mercado interno al propiciar el surgimiento de nuevos circuitos comerciales, si bien circunscritos a las regiones antes nombradas.

Dicho sistema permitió mejorar las precarias condiciones que presentaban las comunicaciones nacionales a consecuencia de las limitaciones derivadas del medio geográfico, las dificultades financieras y también como producto de las políticas adoptadas en materia por los gobiernos que precedieron al gomecismo, cuyo comportamiento en este renglón de las obras públicas se resume de la siguiente manera:

...“Los Gobiernos descansaban en la creencia de que los recientes ferrocarriles habían resuelto el problema de los trasportes (sic) y se despreocupaban de la construcción de carreteras y aún de la conservación de las principales existentes, que llegaron a ser consideradas como superfluas, porque servían aquellas mismas regiones tocadas por los ferrocarriles. ¡Grave error que retrasó en cerca de veinte años el desarrollo del país!

Durante la Administración del General Cipriano Castro, de 1899 s 1908, se decretaron algunas carreteras (...) que no pasaron de la condición de proyectos o simples ensayos, porque las sumas que les asignaron, apenas era suficiente para concluir su estudio y trazado. En estas condiciones de abandono e inactividad se hallaban las vías carreteras de Venezuela, después del formidable impulso que les diera el General Guzmán Blanco, cuando surgió en Diciembre de 1908 una nueva fuerza propulsora en la persona del General Juan Vicente Gómez”. (147)

Para el año de 1910, el Ejecutivo Nacional se hacía eco de las deficiencias presentes en las vías de comunicación, planteando el problema en los términos siguientes:

...“el estado de la mayor parte de las vías de comunicación de la República, es hoy absolutamente rudimentario; circunstancia que constituye una de las causas principales del atraso agrícola y comercial de casi todo nuestro inmenso territorio

---

(147) Alfredo Jahn, El desarrollo de las Vías de Comunicación en Venezuela, p. 22.

(...) grandes extensiones de nuestro suelo, de suma fertilidad, permanecen estacionarias, por ser hoy casi inaccesibles; y en otras, la falta de comunicaciones fáciles y permanentes con los centros comerciales y de consumo ha sido causa frecuente de la pérdida de las producciones agrícolas”... (148)

Esta red parcial de carreteras estuvo dirigida a solventar parte de dicha problemática, en virtud a que la vialidad terrestre existente hasta entonces, integrada por los caminos de recuas, caminos carreteros y algunos ferrocarriles, imprimía severas restricciones al comercio externo e interno, cuyos procesos de distribución estaban afectados por las precarias condiciones de dicha vialidad, conforme a la información registrada por un testigo de la época:

“los caminos de Venezuela no pasan de ser simples caminos de herradura, e incluso en muchos casos no merecen siquiera tal denominación. Si bien los caminos carreteros existentes obedecen en cierta medida a un diseño científico, ninguno de ellos está macadamizado”... (149)

La escasa cobertura del sistema ferroviario y el deficiente mantenimiento que presentaban los caminos en general, limitaba el transporte terrestre al uso masivo de lentos medios de tracción animal, representados en los arcos y carretas. Estos medios de transporte, en el mejor de los casos, permitieron la vinculación directa con las líneas férreas conectadas al sistema portuario, aunque vastas zonas del país debieron complementar sus comunicaciones terrestres con rutas fluvio-lacustre, donde podían alcanzar los puertos de embarque e importación. Tal es el caso de las localidades ubicadas en la Cuenca del Lago de Maracaibo, piedemonte andino, región Oriental y región Guayana.

Con la apertura de las carreteras se procuró establecer un sistema de vialidad terrestre, de mayor cobertura y también de más bajo costo que el ferrocarril, cuya red tenía un escaso recorrido, estructurado principalmente en

---

(148) “Decreto del 24 de junio de 1910 Referente a la Construcción de Carreteras Centrales en los Estados de la República”. Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela, Tomo XXXIII, p. 104.

(149) Leonard. V. Dalton, Venezuela, p. 257.

función de vincular los centros productores a los puertos fluvio-lacustre de comercio internacional. Estos ferrocarriles, construidos en su mayoría entre 1883 y 1893, (150) durante la presidencia de Guzmán Blanco, contribuyeron a conformar sólo los circuitos locales de comunicación ya que ninguno de ellos superaba los límites regionales según vemos en el cuadro N° 11. Este inventario de los ferrocarriles existentes para 1911, muestra como de un total de 16 líneas férreas, 8 corresponden a la región centro norte costera; 6 se localizan en el Occidente del país y apenas 3 pertenecen a la porción Oriental del territorio nacional, lo cual confirma la preeminencia en la estructura económica de los hiterlands constituidos en torno a los puertos de Maracaibo, Ciudad Bolívar, La Guaira y Puerto Cabello, aunque los dos puertos nombrados en primer lugar, debían su operatividad no a un ferrocarril sino a un medio acuático como lo son el Lago de Maracaibo y el río Orinoco.

Los ferrocarriles en referencia, tuvieron un alcance bastante limitado desde el punto de vista geográfico, pues no permitían establecer nexos entre ninguna de las diferentes regiones del país; más aún, algunos de ellos eran vías de transporte minero, como era el caso de los Ferrocarriles de Inciarte, Naricual, Guanaco y Guanipa, en el Oriente, lo cual hacía más restringida la cobertura de los mismos.

Ante las limitaciones que presentaban los ferrocarriles, la red de carreteras vino a ser un instrumento de apoyo a los grandes y medianos propietarios así como al sector comercial, grupos cuyas expectativas en materia de transporte estaban definidas con bastante claridad:

“podemos sentar el principio de que nuestra primera necesidad es fomentar la libertad de trabajo. Entendemos por esta expresión el sistema que, entre otras condiciones, asegure a los productores del suelo y de la industria el libre tránsito

---

(150) Germán Jiménez, “Los Ferrocarriles de Venezuela”. Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas, Caracas, diciembre 1911 N° 12, p- 564

**CUADRO N° 11**  
**INVENTARIO DE FERROCARRILES AÑO 1911**

NOMBRE DE LA VIA	LONGITUD
Ferrocarriles e La Guaira a Caracas	36 ½ kms.
Ferrocarril Central de Venezuela (Caracas a Santa Lucía)	51 ½ kms.
Gran Ferrocarril de Venezuela (Caracas a Valencia)	179 kms.
Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia	54 ½ kms.
Ferrocarril Bolívar (Tucaras a Barquisimeto)	177 kms.
Gran Ferrocarril del Táchira (Encontrados a La Uracá)	114 ½ kms.
Gran Ferrocarril de La Ceiba (La Ceiba a Motatán)	81 ½ kms.
Ferrocarril de Carenero (Carenero a La Española de El Guapo)	50 kms.
Ferrocarril de Guanta a Barcelona y a las Minas de Carbón de Naricual.	30 ½ kms.
Ferrocarril de Maiquetía a Macuto	8 kms.
Ferrocarril de Caracas a El Valle	5 ½ kms.
Ferrocarril de La Vela de Coro	13 ½ kms.
Ferrocarril de Las Minas de Asfalto de Guanaco (Estado Sucre)	10 kms.
Ferrocarril de las Minas de Asfalto de Inciarte (Estado Zulia)	44 kms.
Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía	60 kms.
Ferrocarril de las Minas de Asfalto de Guanipa (Estado Maturín)	3 kms.
<b>Total.....</b>	<b>925 kms.</b>

---

Fuente: Germán Jiménez, "Los Ferrocarriles de Venezuela". Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas. Caracas, diciembre 1911, N° 12, p. 564

A los centros de consumo, sin estorbos de ninguna clase, y sin gravamen (...) por las naturales dificultades que presenta toda empresa agrícola e industrial, en países de escasa población, se debe dar a los que crean la producción toda clase de facilidades, y entre éstas la más importante es el abaratamiento de los trasportes (sic)". (151)

La disminución de los costos del transporte fue posible gracias a que la carretera permitió incorporar los vehículos automotores, los cuales comenzaron a operar en el transporte comercial compitiendo de manera ventajosa con los otros medios conocidos hasta el momento, inclusive con el ferrocarril:

...“después de que las empresas ferrocarrileras, debido a la competencia del automóvil se han visto obligadas a bajar sus tarifas, el transporte (sic) por carretera resulta, en general, más barato que el transporte (sic) por ferrocarril”... (152)

La ubicación y alcance de la vialidad carretera, vinculada al sistema de transporte ferro-portuario permitió agilizar el comercio de exportación agrícola, principalmente en cuanto se refiere a la producción cafetera, la cual representaba el renglón básico de la economía.

Así mismo favoreció un aspecto relativo a la articulación del mercado interno pues si bien es cierto que la red de carreteras no cubre la totalidad del territorio nacional, la misma se concentró en la región centro-norte costera y Estados andinos; zonas que en comparación con el resto de las secciones del país, agrupaban importantes núcleos de producción y eran asiento de un contingente poblacional bastante significativo; ambos factores, unidos a una vialidad de apreciable cobertura, estimularon el surgimiento de nuevos flujos comerciales.

---

(151) Vicente Lecuna, “Los Trasportes (sic) y la Producción”. Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas. Caracas, septiembre 1932, N° 226, p. 5591.

(152) Alberto Adriani, Ob. cit., p. 5541.

## A. ORGANIZACIÓN Y ALCANCE GEOGRAFICO

En la etapa inicial de estructuración de la vialidad en el país, el Ejecutivo Nacional no excluye la presencia de otros medios de comunicación conjuntamente con las carreteras, asunto a tomar en consideración por las Comisiones Científicas nombradas para hacer los estudios correspondientes en la materia. A tal efecto se les encomendó, entre otras actividades, realizar un:

...“Estudio del movimiento comercial, producción y demás circunstancias inherentes a cada región, con el objeto de determinar si lo indicado, en el caso concreto, es la construcción de una vía férrea, de una carretera o de un camino de recuas”... (153).

Igualmente, estas Comisiones debían tomar nota de la rutas de navegación que pudieran servir al objetivo de vincular los centros de producción con el sistema portuario:

...“En los sitios donde las vías fluviales sena las más rápidas y económicas se adoptarán éstas como vías principales o secundarias; y se procederá a estudiar debidamente las obras que sean necesarias para facilitar su navegación”. (154)

No obstante el propósito del régimen de utilizar indistintamente ferrocarriles, caminos o vías fluviales para estructurar las comunicaciones, en la práctica, las actividades a realizar en la materia se volcaron hacia la escogencia de las carreteras como instrumento fundamental de la vialidad.

---

(153) “Decreto del 24 de junio de 1910 Referente a la Construcción de Carreteras Centrales en los Estados de la República”. Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela, Tomo XXXIII, p. 105

(154) Ibidem, p. 104.

El sistema de carreteras del gomecismo pasó a formar parte de la red de comunicaciones nacionales ocupando un lugar preponderante al compararlo con el resto de la vialidad terrestre. La organización de dicho sistema comprendió el desarrollo de obras de alcance local e inter-regional, a través de las cuales se estructuró un esquema comunicacional que favoreció principalmente a las poblaciones ubicadas en la cordillera andina, región centro-norte costera y algunas localidades de los Estados Yaracuy y Lara que servían de enlace a ambas Regiones. Esto pone en evidencia la cobertura parcial alcanzada por dicho sistema no obstante las previsiones del M.O.P. quien consideraba que:

...“Dada la vasta extensión de Venezuela, se necesitan en ella, para promover debidamente su desarrollo y su progreso, no menos de cuarenta mil kilómetros de carreteras, los cuales no han empezado a construirse de una manera formal y dándoles la vital importancia que tienen para el país sino hasta ahora en el Gobierno del General Gómez”... (155)

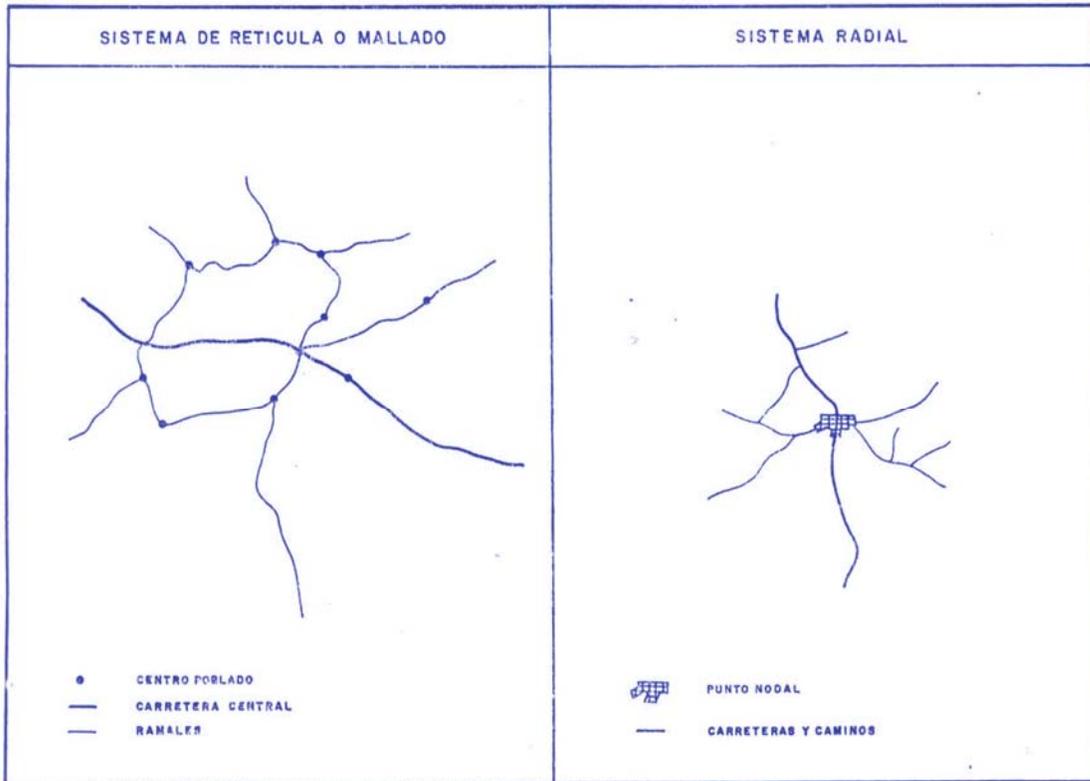
Esta incompleta red vial sólo permitió establecer comunicaciones terrestres de alcance inter-regional entre las porciones del territorio antes nombradas, mientras que vasta secciones del país, contaron con algunas carreteras de cobertura local, que por lo general, servían a un reducido número de poblados de una Entidad en particular.

En su conjunto, la estructuración de este sistema, es producto de la combinación de dos esquemas de referencia para la distribución de las carreteras (ver gráfico N° 7). Así tenemos que en la región centro-norte costera, asiento del poder político-militar y administrativo, se sigue un modelo de tipo radial consistente en un trazado vial donde un grupo de carreteras convergen en una misma localidad denominada punto nodal. Tal esquema facilitó el control de una buena parte del territorio nacional, mediante un haz de carreteras que tiene como

---

(155) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1917, Tomo I, s/d.

**GRAFICO N° 7**  
**PATRONES DE TRAZADO VIAL**



FUENTE: Jacob Carciente, Carreteras estudio y proyecto, p.25

centros fundamentales a la capital de la República y las ciudades de Maracay y Valencia; dicho modelo contó además con la presencia de otro importante punto nodal como lo es la ciudad de Barquisimeto, capital del Estado Lara, la cual si bien se ubica en el occidente del país, sirvió de núcleo para la red de carreteras que vincularía a las poblaciones de la Cordillera Andina con la Depresión Turbio-Yaracuy y los Valles de Aragua.

En los Estados Andinos, principalmente en el Estado Táchira, donde se concentra un número considerable de vías, se impuso un esquema en forma de retícula o mallado, mediante el cual la vialidad se estructura con base a una carretera principal de donde parten ramales que se dirigen a distintas poblaciones de la entidad. Esta red atravesaba buena parte del territorio del Estado para comunicarlo con el exterior a través del Lago de Maracaibo. Una vez que se empalma la vía principal con la Carretera Trasandina también fue posible el intercambio más directo con las entidades vecinas. Este modelo, si bien con menos ramales se repitió en los Estados Mérida y Trujillo, según puede constatarse en el Mapa N° 1.

El predominio de uno u otro esquema para la distribución de la vialidad tuvo mucho que ver en principio con la disposición de los caminos preexistentes, al igual que con la estrategia fijada por el régimen en materia de comunicaciones terrestres, ya que desde el inicio de la ejecución del programa vial, la apertura de carreteras estuvo condicionada por ciertos lineamientos que prevalecerían en la escogencia de los itinerarios, de manera tal que éstos debían adaptarse a las recomendaciones formuladas por el Ejecutivo Nacional a objeto de garantizar:

...“la dirección (...) mas conveniente para las vías principales en la respectiva comarca, a fin de facilitar el movimiento de exportación e importación y las relaciones comerciales de los Estados entre sí”... (156)

---

(156) “Decreto del 24 de junio de 1910 Referente a la Construcción de Carreteras Centrales en los Estados de la República. Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela. Tomo XXXIII, p.104.

También guardaría relación con las condiciones topográficas de las zonas donde se localizaban estas vías, especialmente en la Cordillera de Los Andes, caracterizada por los significativos desniveles que presenta su relieve y las alturas considerables que alcanza éste en los páramos, los cuales debieron ser tramontados para establecer las comunicaciones terrestres con el centro del país.

En el resto del territorio nacional, no podemos hablar con propiedad de un esquema vial que se corresponda con los descritos anteriormente, pues como se aprecia en el Mapa N° 1, la escasa vialidad carretera representa, por lo general, itinerarios aislados que en modo alguno se vinculan a un patrón de distribución vial.

Para llevar a la práctica el programa de carreteras se acometieron dos grupos de actividades de manera simultánea. La primera de ellas estuvo referida a la construcción de nuevas vías terrestres arrancando desde la fase de trazado, hecho que se materializa inicialmente con los trabajos de construcción de la Carretera Central del Estado Táchira. En segundo lugar nos encontramos con los trabajos relativos a la remodelación de los antiguos caminos, asunto que implicaba realizar modificaciones sustanciales a los aspectos constitutivos de los mismos, tales como: ancho de la vía, radio de las curvas, pendientes, etc.. Estos trabajos comenzaron a realizarse en los caminos carreteros que unían a la ciudad de Caracas con los Valles de Aragua, el Puerto de La Guaira y la población de Guatire, vía esta última representada por:

...“una antigua carretera, cuya conservación había sido sumamente descuidada anteriormente al punto de que a veces, en la época de las lluvias, el tráfico por ella se hacía, en ciertos lugares, con tan grandes incomodidades y dificultades, que casi puede decirse, se interrumpía. Para llevarla al estado en que se encuentra hoy, en su trayecto contiguo a la capital, fue, pues necesario, efectuar la regularización de sus pendientes y gastar cantidades de dinero de alguna magnitud en los trabajos de preparación de la vía, antes de recibir el macadam”...(157)

---

(157) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1915, Tomo I, p. III

La reforma a los antiguos caminos se realizaba principalmente en las vías localizadas en la zona central del país. Estos trabajos de mejoramiento vial, si bien en muchos casos responden a las necesidades locales para el transporte, también constituyen un recurso que permite lograr un rápido acercamiento de secciones consideradas claves para el régimen, tal y como se aprecia en la restitución de las comunicaciones por este medio entre Caracas y los Valles de Aragua, a través del ensanche y acondicionamiento de la Carretera de Occidente, antiguo camino carretero que desde Caracas se desplazaba hacia las ciudades de Los Teques, La Victoria, Maracay y otras poblaciones del Estado Aragua:

...“los trabajos de relativa consideración han sido de tal importancia que han permitido al ciudadano Presidente de la República salvar en su vehículo los 106 kilómetros existentes entre Caracas y Maracay en solo seis horas; lo que constituye un hecho inusitado entre nosotros, dado el esta general de nuestras vías”...(158)

Tal y como se aprecia en la cita anterior, un grupo considerable de estos trabajos tenía por finalidad restituir el tráfico en los antiguos caminos por cuanto buena parte de ellos se encontraban en tal grado de deterioro que resultaba difícil recorrerlos en toda su extensión, según lo informa el M.O.P. en la Memoria de 1915:

“en Venezuela, donde poblaciones y regiones antes florecientes, han venido a menos por causa de la construcción de ferrocarriles, (...) están volviendo hoy a la vida y al movimiento por virtud de los vehículos automotores y de la benéfica solicitud del Gobierno, que han venido a sacar del olvido a las antiguas carreteras, casi abandonadas desde el establecimiento de las vías férreas”...(159)

En el contexto de la política vial del gomecismo, la reconstrucción de viejos caminos tuvo casi tanto valor como la apertura de carreteras, así tenemos que, junto con el camino carretero de Occidente, también fueron objeto de remodelación otro grupo de caminos, la mayoría ubicados en el área central del país, según vemos en el Cuadro N° 12.

---

(158) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1912, Tomo I. p. s/d.

(159) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1915, Tomo I. p. III

Las obras señaladas en el Cuadro N° 12 tienen un carácter enunciativo, por cuanto a lo largo del período se hicieron una serie de trabajos de este tipo, aunque no en todos los casos nos fue posible determinar la naturaleza de los mismos. En tal sentido, es de hacer notar que aunque el objetivo del presente trabajo no consiste en reseñar los distintos tipos de vialidad construida durante el gomecismo, conviene destacar que el régimen, además de remodelar estos caminos carreteros, también ordenó la construcción de algunos nuevos, como por ejemplo el camino entre los Distritos Federación y Zamora en el Estado Falcón, el camino de la Costa Macuro (Estado Sucre) y el camino de Guama a Aroa en el Estado Yaracuy. Estos trabajos alcanzaron una inversión aproximada de Bs. 84.210 entre los años 1910 y 1913. (160)

**CUADRO N° 12**  
**CAMINOS REMODELADOS ENTRE 1910 Y 1935**

NOMBRE DE LA VIA	UBICACION	LONGITUD Km.
Caracas-La Guaira	Distrito Federal	34
Caracas-Guatire	Distrito Federal y Edo. Miranda	48
Charallave-Ocumare del Tuy	Estado Miranda	18
Valencia-Nirgua	Estados Carabobo y Yaracuy	100
Caracas-Charallave	Dtto. Federal y Estado Miranda	50
Guigue-Valencia	Estados Aragua y Carabobo	50
Villa de Cura-Calabozo	Estados Aragua y Guárico	163

Fuentes: Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1930, Tomo III, pp.191,210-217  
 Ministerio de Obras Públicas, Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas. Caracas, octubre 1911, N° 10, p. 505

(160) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1910, Tomo II, pp. XXXIII-XXXIV  
 Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1911, Tomo II, pp. XXXIV-XL  
 Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1912, Tomo II, pp. LXIV-LXV  
 Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1913, Tomo II, pp. LXIV-LXV

Con el objeto de ahondar en la distinción entre los trabajos de apertura de carreteras y remodelación de caminos, resulta pertinente realizar algunas indagaciones en torno a la vialidad que precede el programa del gomecismo. A tal efecto insertamos una relación de los caminos carreteros existentes a finales del siglo XIX (Ver cuadro N°13 y el mapa N° 2). (161).

En la puesta en marcha de este programa, bien sea a través de la construcción de nuevas obras o mediante la remodelación de antiguos caminos carreteros, identificamos tres etapas donde podemos apreciar los distintos trabajos emprendidos por el régimen para el desarrollo del mismo.

El período que va de 1910 a 1915 corresponde al inicio del programa vial, se produce la apertura de las carreteras centrales o vías principales junto con varios de sus ramales; estas obras permitieron alcanzar un nivel primario en la estructuración de las comunicaciones terrestres en algunos Estados de la República.

---

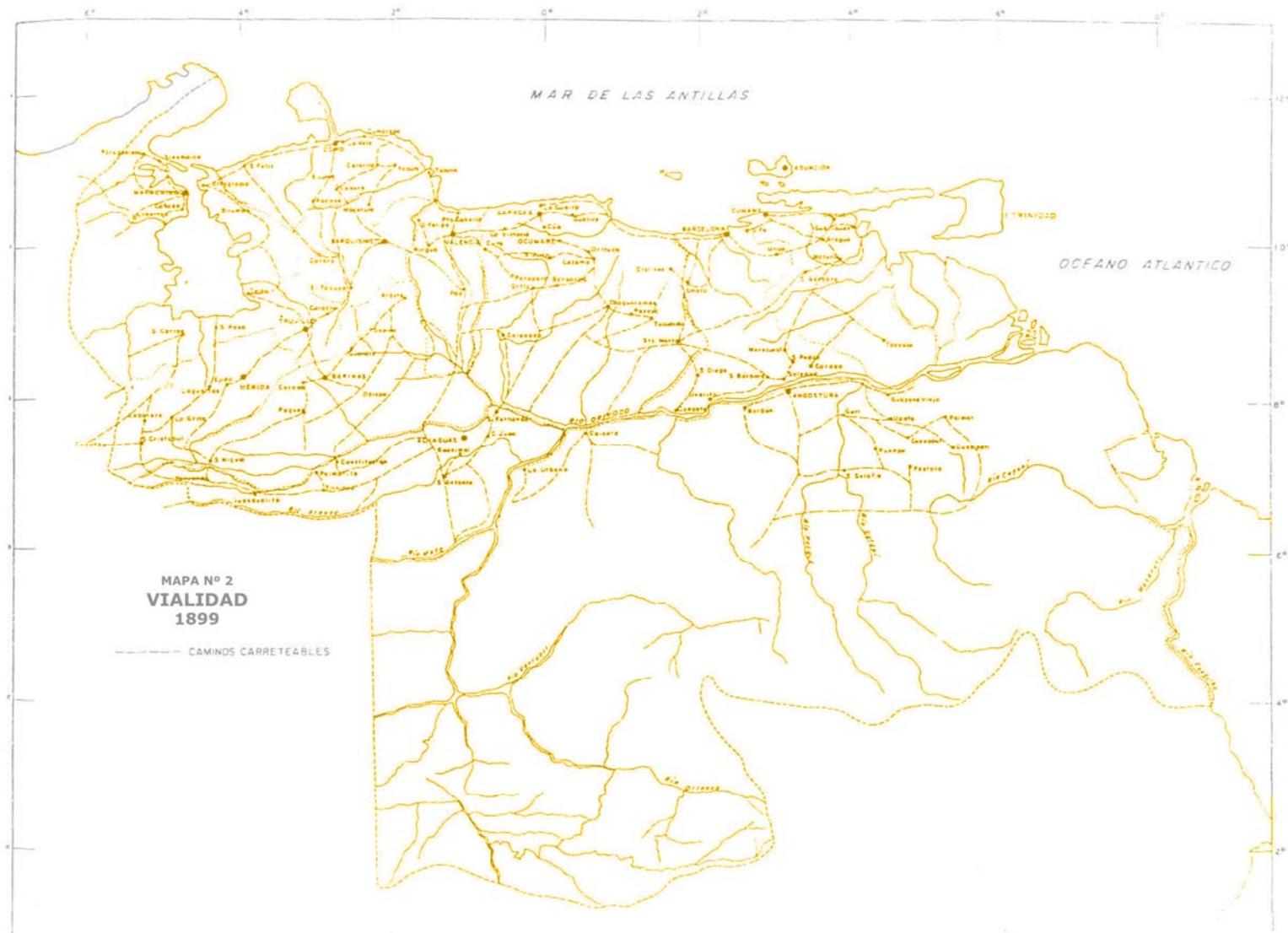
(161) Si bien el mapa N° 2 describe caminos para el tráfico de carreteras en el Occidente del país, esta información no se corresponde con los datos del cuadro N° 13 ni con los resultados obtenidos en algunas investigaciones en torno a la vialidad existente en la zona en el siglo XIX. Al efecto cabe mencionar el trabajo realizado por Nelson Paredes Huggins, Vialidad y Comercio en el Occidente Venezolano, quien en la página 53 de dicho trabajo señala que: “Los caminos de recuas constituían la base de las comunicaciones terrestres en el hiterland marabino. Ello se explica porque este tipo de vías significaba la respuesta vial menos exigente que, en ese contexto socio histórico, podía darse a los obstáculos presentados por el medio físico a las comunicaciones, especialmente en el caso del relieve montañoso andino”. Por su parte Narely Pinto en su trabajo Micro-regiones y paisajes de tráfico en el Zulia, Siglo XIX, p. 59 indica que: “Las rutas fluvio-lacustres y los caminos de recuas facilitaron el intercambio económico del Zulia y sus áreas colindantes”...

**CUADRO N° 13**  
**INVENTARIO DE FERROCARRILES AÑO 1911**

<b>CARRETERA DEL NORTE</b>	<b>CARRETERAS DEL GUARICO</b>
<b>Secciones (3)</b>	<b>Secciones (5)</b>
1ª. Caracas a Guaracarumbo	1ª. De Ciudad de Cura a San Juan de Los Morros
2ª. Guararumbo a La Guaira	2ª. De San Juan de Los Morros a Ortiz y ramal de San Juan a San Sebastián
3ª. La Guaira a Macuto	3ª. De Ortiz a Morrococoyes y ramal de Morrococoyes a San José.
<b>CARRETERA DEL ESTE</b>	4ª. De Morrococoyes a Calabozo
<b>Secciones (4)</b>	5ª. De Calabozo a San Fernando
1ª. Caracas a Petare	<b>CARRETERA DE SAN CARLOS A GUANARE</b>
2ª. Ramal de Petare a Los Mariches	<b>Secciones (2)</b>
3ª. Los Dos Caminos a Caucaguita	1ª. De San Carlos a Río Guache
4ª. Caucaguita a Guatire	2ª. De Río Guache a Guanare
<b>CARRETERA DEL SUR</b>	<b>CARRETERAS DEL ESTADO LARA</b>
<b>Secciones (5)</b>	<b>Secciones (5)</b>
1ª. Caracas a Maitana	1ª. De Barquisimeto a Tocuyo
2ª. de Maitana a Santa Lucía	2ª. De Barquisimeto a San Carlos
3ª. de Maitana a Charayave (sic)	3ª. De Barquisimeto a San Felipe
4ª. de Charallave a Ocumare	4ª. De Barquisimeto a La Luz
5ª. de Cúa a San Casimiro	5ª. Ramal de Yaritagua a Duaca
<b>CARRETERA DEL OCCIDENTE</b>	<b>CARRETERAS DE GUAYANA</b>
<b>Secciones (5)</b>	<b>Secciones (4)</b>
1ª. De Caracas a Los Teques	1ª. De San Félix a Upata
2ª. De los Teques a Las Tejerías	2ª. De Upata a Guasipati
3ª. De Las Tejerías a La Victoria	3ª. De Ciudad Bolívar a Guri
4ª. De La Victoria a Ciudad de Cura	4ª. De Guri a Guasipati
5ª. De La Victoria a Mariara	<b>CARRETERA DE CORO A LA VELA</b>
<b>CARRETERAS DE CARABOBO</b>	<b>Secciones (1)</b>
<b>Secciones (5)</b>	
1ª. De Valencia a Puerto Cabello	
2ª. De Valencia a Mariara	
3ª. De Valencia a Nirgua	
4ª. De Valencia a Cagua pasando por Guigue	
5ª. De Valencia a San Carlos	

---

Fuente: "Resolución del Ministerio de Obras Públicas del 4 de noviembre de 1982, que organiza los trabajos de reparación y conservación de las carreteras de la República". Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela, Tomo XVI, p. 194.



FUENTE: Mapa Físico de los Estados Unidos de Venezuela con la indicación de las nuevas vías de comunicación ejecutada e el año 1899  
Codazzi Agustín. Mapa Político de la República de Venezuela.

Entre 1916 y 1925 se pondría el acento en la conformación de un sistema de carreteras dirigido a lograr la unidad física del territorio al poner en contacto espacios regionales que hasta ese momento operaban con un alto grado de aislamiento debido a la carencia de vías de comunicación terrestres que los vincularan entre sí. Dicho sistema se adapta al esquema de integración territorial previsto por el régimen:

“El plan trazado por el gobierno para sus construcciones camineras (...) acertadamente se ha propuesto cruzar el país, partiendo de Caracas, hacia el Este y Oeste en toda su extensión y hacia el Sur hasta tocar nuestro sistema fluvial del Orinoco”. (162)

En este lapso, mediante Decreto Presidencial se ordena la apertura de la Gran Carretera Oriental y la Carretera Trasandina (Ver anexo 1). Estas obras representan los proyectos básicos del gomecismo para lograr la unificación del territorio, a través de ellas se desarrolla una vialidad de mayor cobertura geográfica que a la larga permitió integrar regiones secularmente aisladas por la carencia de comunicaciones terrestres.

Las obras correspondientes a la Gran Carretera Occidental y la Gran Carretera Oriental se iniciaron en 1916, prolongándose la construcción de las mismas hacia finales de la Dictadura gomecista, mientras que la Carretera Trasandina decretada en 1923 y terminada en 1925, permitió la integración de los Estados andinos entre sí, y de estos con la región central una vez que dicha carretera se enlaza con la vialidad del área central a través del Estado Lara.

El itinerario conocido como Gran Carretera de Los Andes estaba representado por la unión de la Carretera Trasandina, las carreteras centrales de Táchira, Mérida y Trujillo con la vialidad de la región centro-norte costera, cubriendo un recorrido aproximado de 1.183 kilómetros desde la capital de la

---

(162) Alfredo Jahn, El Desarrollo de las Vías de Comunicación en Venezuela, p. 29.

República hasta San Antonio del Táchira en la frontera colombiana (163) Gracias a este integración vial, a partir de 1925 fue posible el tráfico de personas y productos entre estas secciones del territorio:

“El 21 de julio de 1925 fue abierto el último metro de plataforma habiéndose hecho en el lapso de tiempo relativamente corto de tres años, la parte más costosa y difícil de la carretera: el paso de la cordillera de los Andes Venezolanos”. (164)

La cobertura de la Gran Carretera Occidental de Venezuela y la Gran Carretera de Los Andes comprende las Entidades localizadas en la región Centro-norte costera y en la zona andina, incluyendo también algunas porciones del territorio ubicadas en la Depresión Turbio-Yaracuy, la Altiplanicie de Barquisimeto, así como en los Llanos Centrales y Occidentales.

Entre 1926 y 1935 se continuó con la apertura de algunos ramales carreteros tendientes a aumentar la cobertura de la vialidad existente hasta el momento, entre ellos cabe destacar la carretera Pregonero-La Grita en el Estado Táchira y la carretera Santa Bárbara-Río Frío con la cual se vino a completar el itinerario de la Gran Carretera Occidental de Venezuela estableciéndose un nuevo enlace entre las regiones antes nombradas, esta vez por el piedemonte andino-llanero (eje Acarigua-Guárico-Barinas) y los llanos de Cojedes. Estos trabajos fueron ejecutados sin variar las características predominantes en el trazado y localización de las vías ya que las mismas continuaron concentrándose en los Estados Andinos y en la Región Centro-norte costera.

Junto a la construcción de obras que como vemos irían a consolidar el sistema, también se procedió a decretar otros trabajos concebidos en términos de subsanar las deficiencias presentadas por dicho sistema en relación a las comunicaciones de la región Centro-norte costera con el Oriente, Guayana y el Estado Zamora cuyo transporte dependía básicamente de las rutas fluviales de los

---

(163) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1931, Tomo III, p. 175

(164) Ibidem, p. 174

Ríos San Juan, Guarapiche, Orinoco y Apure respectivamente. Las obras en referencia son las siguientes:

- Prolongación de la carretera Cumaná-Cumanacoa hasta Maturín
- Carretera que comunica el Centro con el Oriente y Sur del país.
- Carretera de Ciudad Bolívar a la frontera con Brasil
- Carretera del Sur del Estado Zamora a Guasdalito

Exceptuando estas carreteras que son realmente nuevas, la mayor parte de los trabajos realizados en esta fase, tenían por finalidad el mejoramiento de las vías construidas hasta el momento, dotándolas con pavimentos de asfalto o concreto y procediendo al ensanche de la plataforma, construcción de puentes y demás obras de arte. Estas labores eran de tal importancia que en el año 1930 consumieron la suma de Bs. 24.645.649,65 de un total asignado al ramo de carreteras que ascendió a la cantidad de Bs. 27.492.075,28 (Ver Cuadro 14).

De acuerdo con la información contenida en la Memoria del M.O.P. correspondiente a año 1935, hasta finales del período se mantuvo las mismas prioridades en la materia; para ese año dicho Ministerio agrupó los trabajos desarrollados en ese renglón de la manera siguiente:

- “a) Ejecución de trabajos encaminados a aumentar la visibilidad de las curvas de varias carreteras, ensanchando en ellas el ancho de la plataforma de la vía.
- b) Construcción de puentes, pontones y alcantarillas sobre varios de los innumerables cursos de agua que cruzan esas vías (...)
- c) Trazado y construcción de nuevos ramales de carreteras, para acercar a los centros de consumo apartadas regiones productoras (...)
- d) Construcción de pavimentos de concreto en diversos trayectos de carreteras y engranzonado de otros.
- c) Trabajos de conservación en general de las carreteras de la red”. (165)

No obstante las limitaciones de alcance geográfico que presenta el sistema de carreteras estructurado por el gomecismo, pues no se llegó a concluir totalmente

---

(165) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1936, Tomo único, p. X.

**CUADRO14**  
**EROGACIONES REALIZADAS EN TRABAJOS DE CARRETERAS**  
**DURANTE EL AÑO 1930**

<b>TIPO DE TRABAJO</b>	<b>BOLIVARES</b>
- CARRETERAS: Trabajos de pavimentación de concreto	13.499.873,41
- CARRETERAS: Trabajos de ampliación y preparación de terreno para pavimentación de concreto	2.174.666,08
- CARRETERAS: Pavimento de concreto con carpeta de asfalto y piedras	787.630,34
- Ampliación de carreteras de piso natural y construcción de obras de arte	796.047,99
- Construcción de carreteras de piso natural engrazonado	2.846.425,63
- Conservación de carreteras de pavimento de concreto, ampliaciones, reparaciones y obra de arte	1.101.261,26
- Conservación de carreteras de piso natural engrazonado	2.594.862,48
- Construcción de puentes de carreteras	3.691.307,80
<b>TOTAL:</b>	<b>27.492.075,28</b>

Fuente: Extraído del cuadro “Estadísticas de obras ejecutadas en el año 1930, y su costo respectivo”, Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1931 Tomo III

la vialidad entre el Centro, Oriente y la sección sureña del territorio nacional, el programa vial es una muestra de cómo durante este régimen se había concebido un esquema de las comunicaciones terrestres que pretendía la integración global del país. Comparándolo con los trabajos realizados por los gobiernos precedentes, dicho sistema alcanzó una mayor cobertura espacial; el mismo tendría su continuidad en los proyectos acometidos con posterioridad a la muerte de Gómez, sirviendo de pauta al programa vial elaborado por la Comisión Permanente de Vías de Comunicación, para ser incluido en el Plan Trienal del Presidente Eleazar López Contreras (1936-1941).

a) **Integración de los espacios regionales.**

La vialidad carretera no se ejecutó de manera uniforme en todo el territorio nacional, sino que tendió a concretarse en los Estados Andinos y el área centro norte-costera, influyendo en el reordenamiento parcial de las comunicaciones en ambas regiones, al facilitar la integración de estos espacios geográficos. Entretanto, en el resto del país se aprecia un escaso desarrollo de estas obras viales, lo cual dificultó el establecimiento de una red básica de comunicaciones terrestres.

La desigual distribución de las carreteras trajo como consecuencia que en extensas secciones del país se mantuvieran niveles de comunicación similares a los existentes antes del inicio del programa vial. Esto se tradujo en la permanencia de un esquema comunicacional donde porciones de territorio nacional continuaron utilizando los antiguos caminos y las rutas fluvio lacustre para vincularse con el exterior y con las poblaciones más cercanas. En buena parte de las localidades ubicadas en los sectores Oriental y Guayanés, así como los Llanos Centrales, Llanos Occidentales y los Estados Zulia y Falcón en el Occidente del país, se aprecia el carácter incipiente del programa en referencia. Ellas apenas contaron con algún tramo de carretera, aunque se dio el caso de la total ausencia de éstas en el Territorio Federal Delta Amacuro y en el Estado

Apure, el cual continuó dependiendo comunicacionalmente del río Apure y del camino del San Camilo para el traslado de su producción al Puerto de Ciudad Bolívar, en el Estado Bolívar y hacia San Cristóbal en el Estado Táchira, respectivamente.

El mejoramiento de las comunicaciones en estas zonas necesariamente exigían vincular la vialidad terrestre con las rutas fluvio-lacustre, por cuanto las mismas beneficiaban principalmente las poblaciones a estos cursos de agua, mientras que las localidades ubicadas tierra adentro mantenían severas limitaciones para realizar el transporte terrestre hacia estos canales de navegación.

En algunas de estas regiones la ejecución del programa se inició casi simultáneamente con la zona andina y centro-norte costera. Así tenemos que entre 1910 y 1913 se ordena la apertura de un grupo de obras, tales como la carretera Cumaná-Cumanacoa en el Estado Sucre; la carretera entre Maturín y Puerto Francés en el Estado Monagas; la carretera de Barcelona a Soledad en el Estado Anzoátegui. Mientras esto sucedía en el Oriente, en la zona de Guayana se trabajaba en la carretera desde el Puerto de San Félix a Tumeremo y, en el Zulia, se procedía al inicio de la carretera de Maracaibo a Perijá.

No obstante este paralelismo en la apertura de carreteras, en las mencionadas secciones del país no se logró el mismo nivel expansivo de la red como el alcanzado en las referidas regiones Andina y centro-norte costera, por cuanto ese tipo de vialidad apenas si abarcó pequeñas porciones del territorio de cada Estado. En algunas entidades como los Estados Apure y Zulia, encontramos que esta situación al parecer no habría de variar con el tiempo, pues las limitaciones en esta materia se mantienen aún bien avanzado el período gomecista, según se desprende de las necesidades que confrontaban en la década del treinta:

“Solo dos carreteras reclama con urgencia el Estado (Apure) y que vendrían a darle un gigantesco impulso al progreso en toda sus manifestaciones, estableciendo una comunicación rápida con el centro de la República y con los Estados Andinos, facilitando la práctica de cualquier medida política en beneficio de la paz, abaratando los fletes de las mercaderías que vienen de aquellos lugares y viceversa y permitiendo una cómoda afluencia de elementos aptos para el trabajo de toda especie que vendrían a repoblar nuestras villas y dehesas (...)

Estas dos carreteras son: la que saldría de Puerto Miranda, a unirse en Calabozo a la Gran Carretera de los Llanos, y la que saldría de Guasdalito a unirse en San Cristóbal con la Gran Carretera Trasandina”...(166)

En es Estado Zulia la situación no estaba mucho mejor a juzgar por el informe que igualmente ofrece el M.O.P.:

...“este Estado carece de vías modernas de comunicación terrestres, remarcándose más la necesidad de las carreteras que deben comunicar a Maracaibo con las capitales de los Distritos Perijá, Urdaneta y Mara”. (167)

Las citas anteriormente, además de la información que revela el mapa N° 1, confirman que en vastas secciones del territorio nacional no se llegó a estructurar una red interna de comunicaciones terrestres a través de las carreteras, siendo necesario recurrir a enlaces sucesivos entre distintos medios de comunicación para lograr una mayor cobertura aún dentro de los límites de cada entidad. Las escasas obras acometidas, en modo alguno fueron determinantes para estructurar la vialidad interna en cada Estado y menos aún para completar un sistema de alcance regional; sin embargo, por sí solas, representan un muestra de lo que fue parte de la modernización de las comunicaciones terrestres en el país. Contraponiéndose a esta realidad, en la zona central y cordillera andina se produjo el fenómeno de la concentración, propiciando que se estructuraran las comunicaciones terrestres en ambas regiones.

---

(166) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1931, Tomo III, p. 20

(167) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1929, Tomo I, p. 198

Desde el momento en que comienza a ejecutarse el programa vial, la integración de los espacios regionales se nos muestra como un proceso dirigido a optimizar el funcionamiento de los circuitos de transporte agrícola y manufacturero, mediante el mejoramiento de las tradicionales rutas utilizadas para el comercio exterior, al igual que con el establecimiento de carreteras tendientes a diversificar las operaciones portuarias y la incorporación de nuevos centros distribuidores.

Cabe anotar que la vialidad en el área centro-norte-costera recoge el esquema de distribución establecido durante el régimen de Antonio Guzmán Blanco; buena parte de las obras acometidas en la zona tenían por finalidad remodelar los antiguos caminos carreteros de data guzmancista. Sin embargo es de hacer notar que el programa gomecista introduce una variante en el referido esquema consistente en la apertura de un grupo de carreteras dirigidas a vincular la ciudad de Maracay con el litoral del Estado Aragua.

El conjunto de obras ubicadas en esta región condujo a la integración de este espacio en la medida que ellas permitían el cumplimiento de los siguientes objetivos:

1. Reactivar el transporte por los caminos carreteros que comunicaban a la capital de la República con el litoral guaireño, Guarenas, Guatire, los Valles del Tuy y los Valles de Aragua.
2. Reforzar la posición estratégica de la ciudad de Maracay mediante la apertura de las carreteras que la vincularían a las distintas secciones del país y con las instalaciones portuarias de Turismo y Ocumare de La Costa. Dicha vialidad contemplaba también una carretera a la población de Choróní donde funcionaba una planta eléctrica
3. Establecer las comunicaciones terrestres con la Cordillera Andina, a través de las carreteras localizadas en la Depresión Turbio Yaracuy y la Altiplanicie de Barquisimeto.

Por otra parte, en la región Andina se estructura un esquema de vialidad carretera que en principio estuvo dirigido a reforzar las anteriores rutas ferrocarrileras de comercio local, para luego orientarse al establecimiento de un nuevo esquema de integración regional entre los tres Estados ubicado en la zona. Los objetivos básicos de dicha vialidad pueden resumirse de la siguiente manera:

1. Acortar las distancias que separaban los centros productores andinos de los puertos del Sur del Lago de Maracaibo, los cuales representaban la primera escala para las exportaciones de café venezolano y colombiano hacia los mercados europeos.
2. Abrir nuevas rutas para la integración de la región a través de la Carretera Trasandina, la cual vincularía las ciudades de San Cristóbal, Mérida y Valera.
4. Crear la infraestructura vial necesaria para vincular la Región Andina con la Región Centro-Norte-Costera.

Las carreteras que se desarrollan en ambas regiones revelan la tendencia centralizadora del programa vial, representan un paso apreciable en materia de comunicaciones terrestres por cuanto contribuyen a superar el carácter local de buena parte de la vialidad preexistente, la cual, salvo algunas excepciones como el Camino Carretero de Occidente, no rebasaba los límites de un Estado.

### **1. Vialidad en la Región Centro-norte-costera**

La región Centro-norte-costera ocupa parte del espacio denominado Cordillera del Norte, está integrada por el Distrito Federal y los Estados Miranda, Aragua y Carabobo. En ella concurren paisajes diversos como el constituido por la sección del Litoral Caribe donde se ubican los importantes centros portuarios de La Guaira y Puerto Cabello; completan esta zona las vastas extensiones agropecuarias localizadas en los Valles del Tuy y la cuenca del lago de Valencia. (168)

---

(168) Levi Marrero, Venezuela y sus Recursos, pp. 80 y 620.

La red de carreteras de esta región permitió ampliar los nexos comunicacionales en ciertos espacios geográficos que por su localización e importancia político-militar y económica, constituyen el entorno donde se desarrollan actividades fundamentales para el régimen gomecista, vale decir las correspondientes a la administración del país y la defensa del gobierno, sin dejar de mencionar por supuesto, que en la misma se concentraba un número considerable de propiedades del dictador (Ver cuadro N° 1). La estructuración de las comunicaciones terrestres con este tipo de vialidad, se logró mediante la reforma de algunos caminos carreteros que se encontraban en desuso y también a través de la apertura de nuevas carreteras, algunas de ellas trazadas hacia el litoral aragüeño en un intento de ampliar los nexos de comunicación con el exterior.

En esta zona la relación ferrocarril-carretera se manifiesta de manera tal que éstas constituyen vías alternas para las comunicaciones entre los centros productores y las instalaciones portuarias. En tal sentido, la existencia de ambos sistemas no significó una mayor cobertura en el espacio servido por la vialidad terrestre, -tal y como sucedió en los Andes- ya que las carreteras de esta zona no incluyen en su itinerario nuevas poblaciones sino que se desplazan por las mismas localidades recorridas por la línea férrea. Las carreteras de La Guaira a Caracas y la de Valencia a Puerto Cabello, correrían paralelas con los ferrocarriles homónimos, representando por lo demás la explotación intensiva de estas rutas de comercio y exportación, así como uno de los casos donde las carreteras compiten con los ferrocarriles, lo cual se tradujo a la larga en la decadencia de este medio de transporte en nuestro país, según lo afirma un testigo de la época:

“Casi todos nuestros ferrocarriles se encuentran actualmente (1932) atravesando una crisis que, según todos los cálculos amenaza acabar con su existencia. Esto es debido principalmente a la competencia que les hacen los vehículos automotores que transitan por las carreteras paralelas a sus líneas”...(169)

---

(169) Miguel Parra León, “Servicios Públicos de Transporte (sic) Terrestre”. Revista del Colegio de Ingenieros de Venezuela. Caracas, mayo-junio 1932, N° 90, p. 841.

La vialidad carretera del área central, se caracterizaba por el predominio que se le otorga a los centros urbanos, factor que dio lugar al surgimiento y/o consolidación de importantes puntos nodales como las ciudades de Caracas, Maracay y Valencia, las cuales formaban parte del itinerario de buena parte de las vías localizadas en la zona. La distribución de la misma comprendió dos grandes grupos a saber: el primero de ellos estuvo referido a las carreteras del Distrito Federal y Estado Miranda a través de las cuales se consolidaron las comunicaciones entre estas entidades, los Valles de Aragua y parte de los Valles del Tuy. Las vías en referencia son las siguientes:

<b>Nombre de la Carretera</b>	<b>Longitud Aproximada (Kms)</b>
- Carretera de Occidente	125
- Carretera Caracas – La Guaira	34,78
- Carretera Caracas – Guatire	48,80
- Carretera Caracas - Charallave	31
	(170)

Esta vialidad es de vieja data en el panorama de las comunicaciones terrestres y operaba bajo la forma de caminos carreteros, los cuales se encontraban abandonados a raíz del surgimiento de los ferrocarriles, por lo que fue necesario someterlos a intensos trabajos de remodelación a fin de restituir el tráfico en los mismos adaptándolos a las exigencias de una carretera, apta para el uso de automóviles.

En un segundo grupo ubicamos las obras localizadas en la Cuenca del Lago de Valencia, las cuales sirvieron de enlace para el reestablecimiento de las comunicaciones entre esta área, la Depresión Turbio-Yaracuy, la altiplanicie de

---

(170) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1931, Tomo III, p. 175.  
 Ministerio de Obras Públicas, Revista Técnica de Ministerio de Obras Públicas, Caracas, octubre 1911, N° 10, pp. 505-506

Barquisimeto y los Llanos centrales. Cabe destacar dentro de este grupo, las carreteras construidas hacia el litoral aragüeño las cuales junto al puerto de Turismo constituyen una clara referencia a los intentos del régimen por consolidar la posición estratégica de la ciudad de Maracay, revelando además las posibilidades que se abren a la zona para diversificar sus exportaciones al no depender exclusivamente de las instalaciones de Puerto Cabello.

En la Memoria del año 1915, el M.O.P. da cuenta de los trabajos iniciados por ese Ministerio para buscarle a esta zona una nueva salida al Mar Caribe:

...“la muy importante Carretera de Maracay a Ocumare de la Costa, que desde tiempo inmemorial, puede decirse desde la Independencia, y quizás, según evidentes vestigios, desde la Conquista, ha venido siendo el anhelo y aspiración más vehemente de muchas de las poblaciones del Centro de Venezuela, como que esa vía ha de proporcionarles su natural, directa y económica salida al mar”. (171)

El conjunto de carreteras que integran el segundo grupo de vías localizadas en esta área, la componen básicamente las siguientes obras:

<b>Nombre de la Carretera</b>	<b>Longitud Aproximada (Kms)</b>
- Carretera Maracay – Tejerías	53
- Carretera Maracay – Valencia	52
- Carretera Maracay – Magdaleno	21
- Carretera Maracay - Choroní	31
- Carretera Maracay – Ocumare de La Costa	58,70
- Ramal al Puerto de Turiamo	16
- Carretera Turmero – Villa de Cura	25
- Carretera Villa de Cura – San Juan de Los Morros	25
- Carretera Valencia – El Palito – Puerto Cabello	52
- Carretera Valencia - Nirgua	100 (172)

(171) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1915, Tomo I, p. s/d

(172) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1931, Tomo III, pp. 175-190-192

Dentro de este contexto cabe mencionar a la carretera Puerto Cabello-San Felipe, la cual servía para el transporte agrícola y comercial del Estado Yaracuy y también permitía establecer los vínculos con las poblaciones del Estado Lara. Esta vía si bien es anterior al régimen gomecista presentaba para aquel momento una serie de dificultades para la circulación, según queda evidenciado en el informe elaborado en 1910 por la Comisión Científico-Exploradora del Occidente de la República:

“La vía natural del Estado Yaracuy para la importación y exportación es la carretera que une a San Felipe con Puerto Cabello, y que pasa por Urama, Morón, Alparगतón y El Palito; carretera que ha constituido, hace muchos años, un problema de difícil solución, a causa de las malas condiciones de parte de los terrenos bajos y anegadizos por ella atravesados”... (173)

La situación antes descrita dio lugar –por lo tanto- a una serie de trabajos con el objeto de solventar los problemas que afectaban el tráfico por la misma.

La forma como se integra el conjunto de carreteras de esta región se describe en el Mapa N° 1, donde también se aprecian los nuevos nexos comunicacionales establecidos con el exterior a través de las costas de Aragua.

## **2. Vialidad en la región Andina.**

Las características presentes en el abrupto relieve de la Cordillera de los Andes fue un factor propicio para que las localidades ubicadas en ese entorno geográfico actuaran disociadas del resto del país, manteniendo una relación más estrecha sólo con los paisajes lacustres del Lago de Maracaibo y con las provincias colombianas del Departamento Norte de Santander:

---

(173) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1911, Tomo I, p. 63

“Los llamados Estados Andinos ocupan la mayor parte del territorio correspondiente a los Andes Venezolanos o Cordillera de Mérida. Su área equivale al 3.27 por 100 del área nacional y en ellos se encuentran las mayores altitudes del país. Región interior, sus habitantes utilizaron tradicionalmente el Lago de Maracaibo para el transporte de sus productos”... (174)

Este esquema de funcionamiento comenzó a variar con la apertura de carreteras, las cuales si bien inicialmente procuran aumentar los nexos de comunicación que vinculan estas localidades al hiterland marabino, posteriormente dieron paso a obras dirigidas a interrelacionar las poblaciones andinas entre sí, y a establecer el enlace con el centro del país. De esta manera, se pondría fin al secular aislamiento de las provincias andinas con las poblaciones de la región central; aislamiento que en caso del Estado Táchira se manifiesta en el hecho de que antes de la construcción de las carreteras:

...“para ir de San Cristóbal a Caracas se iniciaba el viaje a caballo por caminos un tanto peligrosos hasta llegar a Encontrados, de allí se navegaba por el Catatumbo y el Lago de Maracaibo, a continuación se emprendía la travesía marítima hasta la Guaira y en tren se terminaba el viaje en Caracas”... (175).

El itinerario descrito anteriormente, pone de manifiesto la existencia de un esquema comunicacional que tiene como base el vínculo externo, asunto comprensible si tomamos en cuenta los fundamentos de la economía de esta región, caracterizada por la presencia de considerables extensiones de cultivo cafetero, destinadas al consumo de los mercados europeos, comercio que no sufrió variaciones sustanciales con el advenimiento de las carreteras, antes por el contrario se vio reforzado por la presencia de esta vialidad.

---

(174) Levi Marero, *Ob. cit.*, p. 603.

(175) Marco Aurelio Vila, “Fundación de los Transportes en las Orbitas Económicas Venezolanas”. *Cuadernos de Información Económica*, Caracas, mayo 1961. N° 1. p. 187

Una primera fase de la organización de la vialidad andina la constituye las carreteras centrales de los Estados Mérida, Táchira y Trujillo, las cuales sirvieron de enlace con el sistema ferrocarrilero existente en la zona, sistema que comunicaba dichas poblaciones y también el Departamento Norte de Santander en la República de Colombia, con los puertos comerciales del Lago de Maracaibo.

“El ferrocarril de la Ceiba-Motatán facilitaba la salida de los productos de las tierras trujillanas y el norte de la Cordillera de Mérida e inclusive su influencia se extendía hasta las tierras larenses; el tramo Santa Bárbara-El Vigía comunicaba con las tierras de Mérida y el ferrocarril del Táchira permitía la salida de los productos de esta entidad extendiendo sus áreas de influencia hasta el Departamento Norte de Santander, en tierras colombianas”. (176)

La primera de las carreteras que se integró al sistema ferroviario antes descrito fue la Carretera Central del Táchira, cuyos trabajos se iniciaron en 1910 bajo la dirección del ing. Luis Vélez, la misma tenía una longitud aproximada de 85 kilómetros y estaba dirigida a ser un factor determinante en las comunicaciones de la región pues a través de ella se verificaría el contacto entre las hoyas hidrográficas del Lago de Maracaibo y del río Orinoco, sin contar los beneficios que generaría para las comunicaciones de la sección fronteriza de Colombia. Esta carretera estaba dirigida a solventar las limitaciones ocasionadas por el recorrido tan corto del ferrocarril del Táchira, el cual apenas cubría un total aproximada de 114 kilómetros desde el puerto de Encontrados en el río Zulia, hasta la estación Terminal de la Uracá en el Estado Táchira. La apertura de esta línea en 1895, no había logrado solventar las necesidades de transporte en la zona:

...“El problema quedó (...) sin resolverse; interrumpidas por aspérrimas serranías las comunicaciones entre las riquísimas comarcas del Alto Apure y el Táchira orinoqueño con el golfo interior de Maracaibo; efectuándose los trasportes (sic)

---

(176) Nallery Pinto Rondón, Ob. cit., p. 118

por brutales caminos de recuas, realmente impasables a las veces en las épocas de lluvias, hasta el punto de cesar casi por completo allí el tráfico comercial y la importantísima circunvalación fronteriza de la República”... (177)

Como vemos, la Carretera del Táchira, al igual que las otras dos vías de este tipo construidas en la región, tenía un itinerario condicionado por la necesidad de agilizar el transporte hacia los terminales ferrocarrileros que servían a los circuitos comerciales establecidos a partir del Puerto de Maracaibo en el Estado Zulia. De esta manera, la estructuración de una vialidad de alcance regional sólo fue posible mediante una serie de ramales que vincularon los centros productores a las carreteras centrales, modalidad bastante difundida en el Estado Táchira como una manera de resolver las expectativas planteadas en la materia, según lo revelaría el propio Ingeniero Director de la obra:

...das las poblaciones desean y algunas exigen que la vía principal pase por ellas, sin detenerse a considerar que el paso de la carretera por todas las poblaciones del Táchira implicaría un costo enorme e innecesario (...) cuando, mediante ramales adecuados, como lo dispone el Decreto fundador, pueden satisfacerse las necesidades y legítimas aspiraciones de todos en condiciones equitativas, racionales, económicas y, por eso mismo, realmente hacederas”. (178)

El desarrollo de ramales conectados a las carreteras centrales se repitió, aunque en menor proporción en los Estados Mérida y Trujillo, en la forma que indicamos a continuación:

---

(177) Luis Vélez, “Informe descriptivo de la Carretera Central del Táchira”. Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas. Caracas, febrero 1911, N° 2, p. 65.

(178) Luis Vélez, “Carretera Central del Táchira”. Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas, Caracas, abril 1912, N° 16, p. 166.

<b>Nombre de la Carretera</b>	<b>Longitud Aproximada (Kms.)</b>
Carretera Central del Táchira	85
- Ramal Caneyes - Independencia - El Recreo	28
- Ramal San Antonio-El Recreo-Rubio	42
- Ramal a Lobatera	9
- Ramal de Borotá a la Central del Táchira	3
- Ramal de La Cortada a San Antonio	43
- Ramal San Cristóbal-Santa Ana-Rubio	47
Carretera Central de Mérida	36
- Ramal La Mesa – Ejido	10
- Ramal Mesa de Bolívar a La Carretea El Vigía	1,44
Carretera Central de Trujillo	90
- Ramal Valera-Motatán-La Ceiba	21
- Ramal Valera-La Puerta	27
	(179)

La manera como se integra la vialidad antes descrita junto con otras obras para estructurar este espacio, se aprecia en el Mapa N° 1, el cual también revela que el Estado Táchira es la Entidad donde se concentra el mayor número de carreteras construidas por el gomecismo. Esta desigual distribución pudo ser producto de las dificultades presentes en el medio geográfico el cual sólo había permitido el emplazamiento de caminos de recuas. Coincide con este hecho, el que dicho Estado fue el punto de origen de connotados personeros del gobierno, comenzando por el propio Dictador, el cual poseía un numeroso grupo de bienes en esa entidad (Ver cuadro 1). A lo anterior habría que agregar la importancia

---

(179) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1931, Tomo III, pp. 199-209.

geopolítica del Estado por su condición de zona fronteriza con la República de Colombia, lo cual le confiere un rango privilegiado dentro del contexto de los intereses del régimen, equiparable al que se concede a la ciudad de Maracay, capital del Estado Aragua.

La segunda instancia de la estructuración de la vialidad carretera en la Cordillera Andina está representada en la Carretera Trasandina, cuyo itinerario pondría en contacto a un grupo considerable de localidades mediante el enlace por carretera de las ciudades de San Cristóbal y Mérida capitales de los Estados Táchira y Mérida, respectivamente, con la ciudad de Valera en el Estado Trujillo población esta que:

...“ha adquirido en los últimos años gran importancia comercial, como centro a donde concurren los productos de tres Estados (Trujillo, Mérida y Zamora)”...(180)

La carretera Trasandina, además de ser un factor determinante para la organización del espacio andino, representa la primera etapa vial en la región tendiente a establecer las comunicaciones con el área central del país, una vez que se produce el enlace de esta vía con la carretera Barquisimeto-Carora en el Estado Lara.

#### **b) Integración inter-regional.**

Si bien es cierto que el sentido “nacional” de los proyectos, en diferentes aspectos de la vida venezolana, se encuentra expresado en programas, artículos y planes recogidos por algunos estadistas, políticos y escritores de Venezuela, particularmente después de la Independencia, tampoco es menos cierto que durante el gomecismo comenzará a operar de una manera concreta, referido al enlace de regiones por medio de las vías de comunicación.

---

(180) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1911, Tomo I, p. 49.

En efecto, la vialidad terrestre que se estructura en el curso de ese régimen tenía entre sus objetivos lograr la unidad física del territorio. En tal sentido se procuró establecer nexos de comunicación entre las distintas secciones del país con miras a superar el aislamiento reinante, el cual entre otros perjuicios ocasionaba el que...“Los habitantes de las diversas porciones del Territorio Nacional se desconocían entre sí y formaban pequeñas comunidades aisladas y casi hostiles”... (181)

El cumplimiento de este objetivo se vislumbra concretamente a partir del año 1916, cuando se decretó la construcción de las carreteras troncales conocidas con el nombre de: Gran Carretera Occidental de Venezuela y Gran Carretera Oriental de Venezuela, vías de largo recorrido dirigidas a unificar extensas porciones territoriales, lo cual según el Ministerio de Obras Públicas representaba dentro de las metas de la política vial... “el proyecto de más vital importancia para el porvenir de la Nación: cual es: el proyecto de ver pronto unidos por una continuada comunicación, de uno a otro extremo del país, todos los elementos dispersos de la República”...(182)

En este mismo párrafo también se hace referencia a los beneficios que la Gran Carretera Occidental de Venezuela, generaría para el progreso del país, materializados en:

...“el propósito de ver abiertos a la brevedad posible al comercio y a la industria del mundo todos los vastos yacimientos de riqueza latente, incalculable, que demoran al pie y en las faldas orientales de los Andes, y de hacer accesibles a la inmigración trabajadora europea los climas sanos en terrenos fértiles de estas cordilleras”. (183)

---

(181) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1930, Tomo I. p. s/n.

(182) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1921, Tomo I., p. X

(183) Idem.

De esta manera vemos como la integración territorial a través de las carreteras, no es sólo una necesidad meramente comunicacional sino que también responde a los postulados de corte positivista que orientan la conducta del régimen, por cuanto nuevamente se hace presente la idea de progreso referida al vínculo externo y a la inmigración europea.

Las carreteras troncales alcanzaron un recorrido que en su totalidad no es producto de un nuevo trazado concebido especialmente para cada vía, por el contrario parte de su trayecto fue el resultado de eslabonar diferentes carreteras ubicadas en las localidades incluidas en su itinerario. En consecuencia, los tramos de carreteras construidos como secciones de estas vías no se encuentran en todas las entidades atravesadas por ellas, sino que se localizaron fundamentalmente en los Estados, Cojedes, Portuguesa, Zamora (hoy Barinas), Lara, Táchira, Mérida y Trujillo.

No obstante el carácter integracionista que se atribuye a las carreteras troncales a las que se sumó la Gran Carretera de los Andes o Carretera Trasandina decretada en 1923, el desarrollo de las mismas quedó circunscrito a algunas porciones del territorio nacional, por lo que la posibilidad de unificar la totalidad del territorio, continuó sujeta al funcionamiento de una compleja red comunicacional. En el mejor de los casos, las carreteras se acoplaban a algún camino, ferrocarril o ruta fluvio-lacustre, lo cual en cierto modo, desdice de los alcances previstos por el régimen con el referido programa que...“Acertadamente se propuesto cruzar el país, partiendo de Caracas, hacia el Este y Oeste en toda su extensión y hacia el sur hasta tocar nuestro sistema fluvial del Orinoco”... (184)

Los trabajos para la construcción de las secciones correspondientes a las dos primeras carreteras nombradas, sufrieron algunos altibajos, al modificarse los

---

(184) Alfredo Jahn, El Desarrollo de las Vías de Comunicación en Venezuela, p. 29

critérios esbozados inicialmente para el trazado de las mismas. Este asunto incidió negativamente en la terminación de estas obras, por cuanto dichas modificaciones retardaron su apertura y en el caso de la Gran Carretera Oriental, estas modificaciones puede haber sido uno de los factores que impidió su total culminación durante el período que nos ocupa.

Al igual que sucedió con el resto de las carreteras que conformaron el sistema, el aspecto financiero también incidió en el emplazamiento y alcance de estas obras, según se deduce de las alusiones del M.O.P. al uso de los recursos asignados a las mismas:

“El cuidadoso estudio que ha hecho este Ministerio del trazado y locación de estas dos arterias maestras por tierra llana y no anegadiza, por el pie interior de nuestras cordilleras, y en conexión, por una parte con las carreteras de penetración del país, para nuestras comunicaciones con el exterior, y por la otra, con el curso navegable de nuestros ríos para llevar la civilización y el progreso hasta las más remotas selvas vírgenes de nuestro territorio, obedece, como se comprende por la simple enunciación de estos rasgos principales a la realización, en condiciones las más económicas”... (185)

Sea por la conjunción de los factores señalados anteriormente o bien porque los intereses político-militares y económicos del régimen así lo exigiesen, la posibilidad de alcanzar la unidad global del territorio mediante las carreteras, se vio postergada. En su defecto se procuró establecer una red comunicacional de alcance inter-regional a través de estas vías, especialmente mediante la puesta en servicio en 1925, de los distintos tramos que conformaban la Gran Carretera de los Andes o Trasandina. Esta vialidad permitió la integración entre el área central del país y Los Andes, beneficiando también parte de las áreas de influencia de ambas regiones como por ejemplo la Altiplanicie de Barquisimeto, la Depresión Turbio-Yaracuy y los Estados Zulia y Portuguesa.

---

(185) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1919, Tomo I, p. X

Tal y como se observa en el Mapa dicha integración fue posible gracias al establecimiento de vínculos directos entre los Andes y el Estado Lara a través de la Carretera que va de Carora a Pampán. De manera indirecta, la Gran Carretera de los andes también posibilitó las conexiones terrestres entre el Estado Zulia y el área central del país, vínculo que, antes de la apertura de este itinerario se mantuvo por vía marítima según se aprecia en el mapa “Vías de Comunicación en Venezuela” inserto en el presente capítulo (Mapa N° 3).

La porción de los Llanos Occidentales ocupado por el Estado Portuguesa igualmente se favoreció con esta vía al contar con el ramal Barquisimeto-Acarigua para sus conexiones con la tierra Andina, comunicación que posteriormente fue ampliada al concluirse la Gran Carretera Occidental.

El hecho de que las comunicaciones inter-regionales se establecieran básicamente entre estas porciones del territorio se debió en parte, a que en estas zonas se verificó un importante despliegue de obras a nivel local lo cual permitió estructurar una red de comunicaciones de alcance regional.

No puede decirse lo mismo de las porciones de territorio comprendidas por la región Oriental, Guayana, los Territorios Federales y parte de los Llanos Occidentales donde se mantuvieron similares niveles de comunicación a los existentes antes que se iniciara el programa vial, lo cual contribuyó a que algunos de estos espacios permanecieran más relacionados con el exterior que con el resto del país.

Dentro del contexto de las comunicaciones terrestres, el nexo establecido entre las secciones del país antes nombradas, no deja de ser significativo para aquel momento, pues tanto la Cordillera Andina como el área central agrupaban importantes núcleos poblacionales y de producción. El conjunto de las carreteras troncales si bien no permitió la integración total del territorio representa un avance considerable en la materia, sobre todo si lo comparamos con los esfuerzos



realizados en el país desde 1877 cuando se inicia el plan ferrocarrilero de Antonio Guzmán Blanco, compuesto por un grupo de líneas que no lograron alcanzar una cobertura territorial muy extensa.

En efecto, con la puesta en servicio de la Gran Carretera de los Andes y la Gran Carretera Occidental, fue posible realizar el transporte de personas y productos entre el Distrito Federal y once Estados de la República a saber: Miranda, Aragua, Carabobo, Yaracuy, Lara, Cojedes, Portuguesa, Barinas, Trujillo, Mérida y Táchira, recorrido que antes de la estructuración de esta red, sólo podía realizarse mediante la combinación de los distintos medios comunicacionales existentes. Los viejos itinerarios, en ocasiones incluían traslados en alta mar, como sucedía con las movilizaciones entre la región Andina y el área central del país las cuales eran posible mediante el uso de diversas líneas de vapores que partían desde el puerto de Maracaibo, en el Estado Zulia, hasta el Puerto de la Guaira en el Distrito Federal.

La integración del territorio a través de las carreteras, aunque tiene carácter parcial, demuestra que el programa vial del gomecismo, es otro elemento que se suma a los esfuerzos realizados en el país para lograr la unidad territorial, asunto que, en la actualidad continúa formando parte de los planes y proyectos de nuestros más recientes. Gobernantes.

### **1. Gran Carretera Occidental de Venezuela.**

El 11 de agosto de 1916, se decretó la construcción de esta obra cuyo itinerario se basa, en parte, en el aprovechamiento del antiguo camino carretero conocido como Carretera que con una extensión aproximada de 125 kilómetros, comunicaba a Caracas con una parte importante de los Valles de Aragua hasta llegar a la población de Mariara en el Estado Carabobo después de pasar por la ciudad de los Teques en el Estado Miranda (ver cuadro N° 13). Igualmente formaba parte del trazado de esta vía, los ramales de carreteras construidos con el

fin de completar su recorrido en los Estados Cojedes, Portuguesa, Zamora y Táchira.

A través de esta vía se pretendió comunicar, en una primera instancia, la región central con los Estados Andinos. Concretamente, dicha vía estaba:

...“llamada a desempeñar una parte muy importante en el desenvolvimiento agrícola y pecuario de las ricas y extensas regiones del Sur-oeste de la República. Ella establecería una unión constante con los principales centros comerciales del Norte y Occidente del país y con las Aduanas de exportación: Turiamo, Puerto Cabello y San Antonio del Táchira”...(186)

El itinerario a cubrir por esta troncal, entre las ciudades de Mariara, en el Estado Carabobo y San Cristóbal en el Estado Táchira abarca, una longitud aproximada de 990 kilómetros, buena parte de ellos localizados en las tierras bajas del país, a través de los llanos de Cojedes, Portuguesa y Zamora.

La comunicación entre tierras y la Altiplanicie de Barquisimeto se establecería mediante el ramal que parte de esta carretera en Acarigua (Estado Portuguesa) hasta la ciudad de Barquisimeto (Estado Lara).

No obstante que buena parte del trazado de esta carretera fue el resultado de los diversos trabajos realizados desde 1910 en algunos de los Estados comprendidos en su itinerario, la construcción de la misma padeció una serie de altibajos en su ejecución. Así tenemos que en el año 1923 se interrumpen éstos en el Estado Zamora, con el objeto de buscar otra ruta más expedita para la comunicación entre las regiones antes nombradas, asunto del cual se hizo eco la Cámara de Comercio de Caracas, al señalar que:

---

(186) Ministerio de obras Públicas, Memoria 1935, Tomo I. p.6

...“Es probable que se abandone el proyecto de abrir esta carretera que iría de Barinas al suroeste porque el territorio por donde ha de atravesar se encuentra casi despoblado”... (187)

El abandono temporal del trazado inicial previsto para esta vía, el cual se aprecia en el gráfico N° 8, postergó el establecimiento de las comunicaciones terrestres entre los Estados Andinos y el área central del país a través de los Llanos Occidentales; en su defecto, se procuró estructurar dichas comunicaciones por el occidente mediante la vialidad que atravesaba la Altiplanicie de Barquisimeto para empalmar con la Carretera Trasandina que comenzó a construirse en 1923 con el fin de enlazar las ciudades de San Cristóbal, Mérida y Valera en la cordillera andina. Este itinerario, junto con una parte de la vialidad existente en ambas regiones dio lugar a la ruta troncal conocida como Gran Carretera de los Andes.

Si bien no me es posible precisar con exactitud la fecha en la cual se reanudan los trabajos para concluir la Gran Carretera Occidental, la memoria del M.O.P. correspondiente al año 1931 informa que en el Estado Táchira se estaban realizando las obras relativas a la sección que va de San Cristóbal a Río frío, señalando que ...“Es en esta vía donde viene a empalmar la Gran Carretera Occidental cuya continuación ha sido decretada recientemente, y en la cual se trabaja con actividad”... (188)

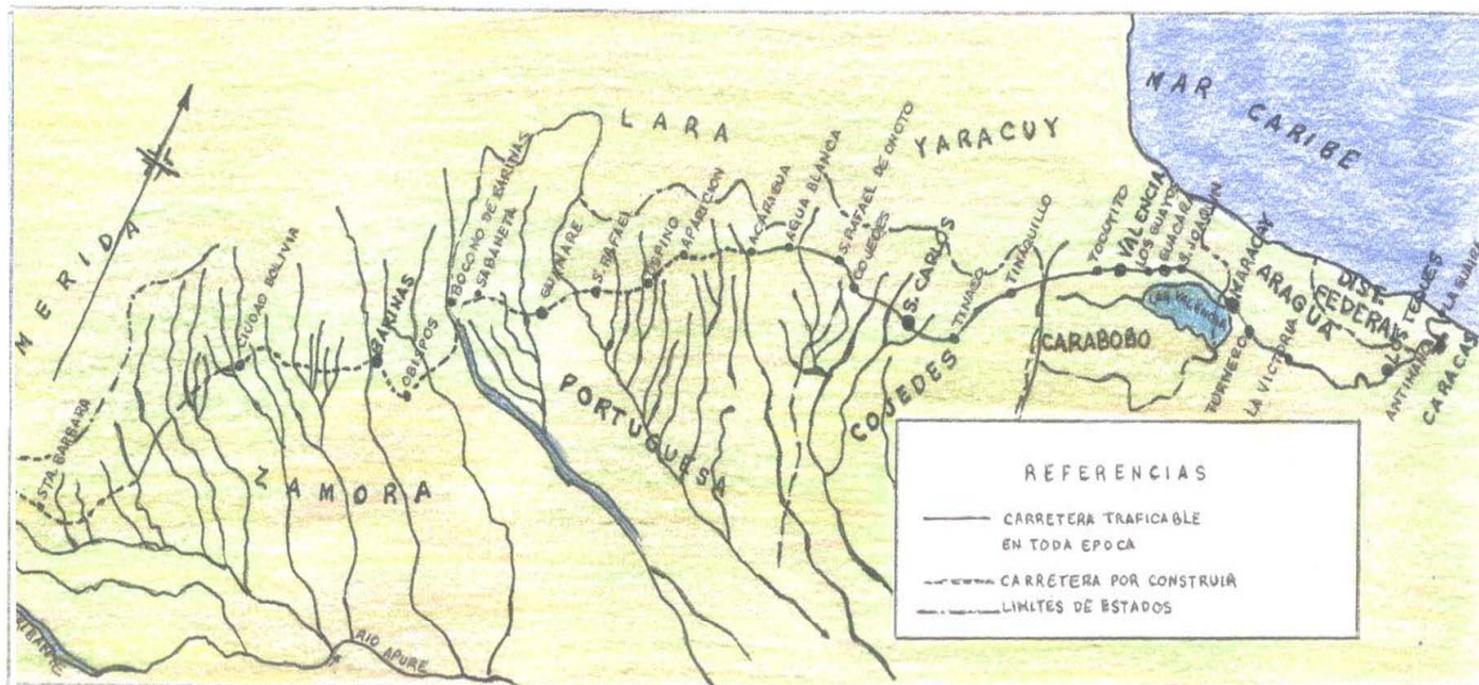
Es de señalar que, a pesar de haberse reanudado las actividades para la culminación de esta obra en el Mapa N° 1, donde se muestra la red de carreteras del país una vez finalizada la dictadura geomecista, se observa que el itinerario de esta ruta troncal, entre las poblaciones de Ciudad Bolivia, en el Estado Zamora y Santo Domingo en el Estado Táchira, presenta las características de un camino, lo cual hace suponer la existencia de severas restricciones para el tráfico por esta zona del piedemonte andino.

---

(187) “Carreteras de Venezuela Transitables en Automóvil”. Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas, enero 1924, N° 122, p. 2241.

(188) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1931, Tomo III. P. 172

GRAFICO N° 8  
 GRAN CARRETERA OCCIDENTAL DE VENEZUELA



Obras Públicas. Carretera de Occidente, Vía Valencia - Barinas (Hoja Suelta). Academia Nacional de la Historia, Mopoteca, Caracas, S/F

## **2. Gran Carretera de Los Andes.**

Como hemos venido señalando, esta carretera surge por una necesidad de agilizar el establecimiento de las comunicaciones entre la Región Central y los Estados Andinos. Frente al proyecto inicial de vincular estas regiones por la vía del sur-oeste, a través de la Gran Carretera Occidental, aparece la alternativa de escoger una ruta que excluye momentáneamente, el enlace de los Estados Zamora y Táchira, para concretar el vínculo entre ambas regiones a través del Estado Lara.

Dicha carretera irrumpe en el escenario de las obras públicas en el año de 1923, cuando se decreta la construcción de una vía de enlace entre los tres Estados andinos tal y como lo informa del M.O.P.:

“Entre las nuevas obras emprendidas por este Departamento durante el año de la cuenta, ocupa sin duda el primer puesto por su magnitud y gran trascendencia, la importantísima carretera que, bajo el nombre de Gran Carretera de Los Andes enlazará los tres Estados andinos pasando por las poblaciones de Valera, Mérida y San Cristóbal”... (189)

El resto de las secciones de esta obra estuvo integrado por algunas de las carreteras construidas en los Estados Lara, Yaracuy y Carabobo; así como por el tramo de la Carretera Occidental que recorría aproximadamente 125 kilómetros desde Caracas hasta Mariara, después de atravesar entre otras poblaciones, a Los Teques, La Victoria y Maracay. Así podemos leerlo en Alfredo Jahn:

“Con el nombre de Carretera Trasandina se designa (...) la más importante de nuestras vías de comunicación terrestre: la que desde la Capital de la República recorre toda la sección occidental del país, cruzando en parte el Distrito Federal y los Estados Miranda, Aragua, Carabobo, Yaracuy y Lara y, siguiendo el curso de los grandes valles longitudinales de los Andes, los de Trujillo, Mérida y Táchira hasta enlazar en nuestra frontera occidental con la Carretea Central de la vecina República de Colombia”... (190)

---

(189) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1924, Tomo I. p. 3.

(190) Alfredo Jahn, La Gran Carretera de Los Andes, p. 1.

El hecho de que esta obra entrara en funcionamiento en la fecha antes señalada, supone la existencia de una serie de trabajos anteriores al año en el cual se decreta la apertura de la misma. En tal sentido debemos tomar en consideración que el enlace entre las ciudades de Valera, Mérida y San Cristóbal constituyó una empresa de considerable dificultad debido a lo accidentado del terreno por donde se trazó la vía la cual tuvo que tramontar la escarpada cordillera de Los Andes. Por consiguiente, la referida sección representa un punto intermedio de la vialidad comprendida entre la región central y la frontera colombiana, vecina por el Estado Táchira. De esta manera la gran Carretera de Los Andes se sirve de un conjunto de obras ejecutadas en diferentes momentos del desarrollo del programa vial:

...“en 1910, el importante ramal denominado Carretera Central del Táchira (...) se construía activamente (...)

Construida por los años 1915-1920 la Carretera de la Costa para enlazar Puerto Cabello con San Felipe y Barquisimeto y seguidamente su continuación hasta Carora, se procedió a abrir de 1920 a 1922 el trayecto de esta última ciudad a Valera y Trujillo (...) se acometió en 1923 la construcción en firme de la sección montañosa de Valera a Mérida y una vez enlazada ésta con la parte (...) construida entre Lagunillas y Puente Real se continuó la obra (...) hasta dejarla concluida en 1925 en nuestra frontera con Colombia”. (191)

A las secciones anteriores debemos sumarle los trabajos realizados en su oportunidad en la vía Valencia-San Felipe para complementar el grupo de obras necesarias para establecer el enlace entre la Región Andina y el área central del país.

La disimilitud de las diferentes secciones que la integran representa una dificultad al momento de establecer la extensión de la misma. Por lo tanto consideramos inapropiado incluir en ella las secciones de carreteras construidas con anterioridad a 1923, por cuanto si bien éstas, a la larga, formarían parte del

---

(191) Ibidem, p. 2

itinerario de esta troncal, cuando se procedió a la construcción o remodelación de dichas vías se hizo en función de una vialidad local cuyo kilometraje ya aparece reflejado en las cifras globales atribuidas a cada Estado. Por consiguiente, para totalizar la cobertura de esta obra vamos a partir de una afirmación del Ing. Bernardo Lugo Escobar quien por instrucciones del M.O.P., realizó el inventario de la vialidad existente en el país para el año 1930; dicho funcionario señala que “Es en Valera donde propiamente puede decirse que empieza la Carretera de los Andes”... (192)

En concordancia con esa afirmación, dicha carretera cubrirá aproximadamente 518 kilómetros desde Valera hasta la frontera colombiana (Ver mapa N° 1). Este recorrido comprende, entre otras, las poblaciones de Velera, Apartaderos, Mérida, Lagunillas, Bailadores, La Grita, San Cristóbal y San Antonio.

Es de hacer notar que la Gran Carretera de Los Andes, representa la primera instancia para el establecimiento de las comunicaciones entre Los Andes y el centro del país, la segunda instancia está representada en la Gran Carretera occidental, la cual fue concluida casi a finales del mandato gomecista. La obra que nos ocupa, constituye así mismo un eslabón para estructurar la vialidad carretera de alcance continental, asunto que formaba parte de las metas previstas en los diferentes Congresos Internacionales sobre la materia:

“La Comisión Panamericana de Carreteras reunida en Washington en junio de 1924, formuló como una de las bases del Congreso de Vialidad que en septiembre del siguiente año reunióse en Buenos Aires (...) un programa de construcciones camineras tendientes a comunicar entre sí todos los países americanos. Este Congreso de 1925 adoptó entre sus resoluciones la de excitar a los Gobiernos de los países latino americanos a iniciar la construcción de caminos automotores, los cuales, comunicando los Estados vecinos viniesen 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 Americano. Este propósito, al cual se adhirió Venezuela, ha sido plenamente realizado, por lo que a nuestro territorio respecta, al inaugurarse en julio de 1925 la Gran Carretera de los Andes”... (193)

---

(192) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1931, Tomo III, p. 176.

(193) Alfredo Jahn, La Gran Carretera e Los Andes, p. 1.

Como vemos, esta obra además de los beneficios que ofrecería al comercio local como elemento que desencadenó el flujo de intercambios comerciales entre dos regiones tradicionalmente aisladas por vía terrestre, también sirvió a las expectativas de una comunicación internacional, la cual tenía como fundamento la sustitución de los viejos sistemas de transporte para dar paso a la incorporación de los vehículos automotores vinculando, por cierto a los Estados Unidos de Norteamérica, principal productor y exportador de estos medios de comunicación, con el mercado de Latinoamérica.

### **3. Gran Carretera Oriental de Venezuela**

Al igual que la Gran Carretera Occidental, esta obra fue decretada en 1916, concretamente el 19 de diciembre de dicho año. Conforme a los términos del referido Decreto esta carretera partiría desde Caracas pasando por los Estados Miranda, Anzoátegui y Bolívar, terminando en la región minera del interior de Guayana (Ver anexo 1). En su itinerario se procuró incorporar parte de la vialidad existente en el área Central, utilizando la carretera Caracas-Guatire y algunas otras secciones de la escasa vialidad del Estado Miranda.

El recorrido antes descrito no llegó a desarrollarse pues en 1918 se adopta un nuevo itinerario, común en sus comienzos, con la Gran Carretera Occidental, el cual fue descrito por el M.O.P. en su Memoria de 1919:

“La Gran Carretera Occidental y la Gran Carretera Oriental en Venezuela (...) procedentes ambas de Caracas por un común tronco hasta poco más allá de San Mateo en Aragua, irán la una por Maracay, Valencia, San Carlos, Guanare, Barinas y San Cristóbal hasta San Antonio del Táchira; y la otra por Cagua, Villa de Cura, San Juan, Ortiz, El Sombrero, Zaraza, Aragua de Barcelona, Soledad, Ciudad Bolívar y Tumeremo hasta tocar los confines de la Guayana”... (194)

---

(194) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1919, Tomo I, p. X

Este nuevo trayecto procura vincular la vía de comunicación hacia el Oriente con los Estados Aragua y Guárico. De esta manera Maracay, ciudad cuya importancia estratégica ya hemos señalado, también formaría parte de dicha vialidad.

Varios años después (en 1931) el informe elaborado por el Ingeniero Bernardo Lugo para el M.O.P. da cuenta de la localización que en definitiva se acordó para dicha vía:

“Esta carretera llamada 'Gran Carretera Oriental' (...) principia propiamente en Cagua, cruza fértiles llanuras de Aragua (...) luego va a San Juan por terrenos cultivados y de cría (...) Continúa la carretera alternando entre cortes a falda de cordillera y pequeños valles hasta Ortiz, donde cruza las galeras, que son las últimas ondulaciones de la cordillera, para entrar luego en la Mesa de El Sombrero, en donde se abre la llanura hasta el Orinoco (...) El punto terminal de la carretera es Soledad, a la margen izquierda del Orinoco, el cual se cruza en pequeñas embarcaciones de vela” (195)

Conforme al itinerario descrito en la cita anterior, esta troncal tenía una extensión aproximada de 724 kilómetros. (196)

Un aspecto significativo del esquema de integración inter-regional propuesto para las áreas Centro Oriental del país, lo constituye el hecho de que en ninguno de los itinerarios previstos se incluyó a los Estados Sucre, Monagas y el Territorio Federal Delta Amacuro, no obstante que dichas entidades pertenecen indiscutiblemente al Oriente del país.

A pesar de la continua referencia a la localización de la carretera hacia el Oriente, en la realidad de la misma alcanzó un desarrollo muy limitado según lo muestra el mapa N° 1, en él se aprecia como esta vía al pasar la población de Valle

---

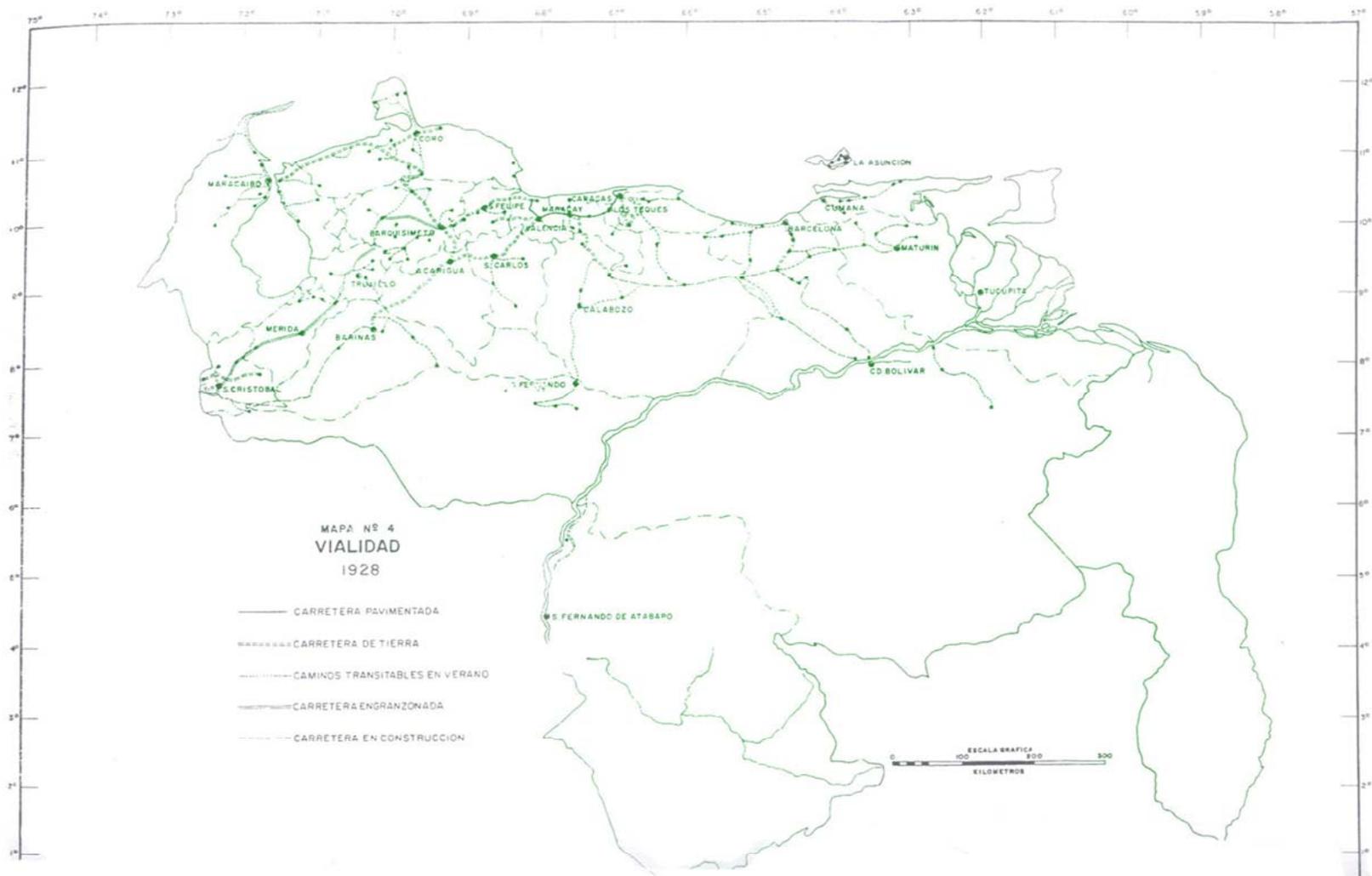
(195) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1931, Tomo III, p. 153.

(196) Ibidem, p. 154

de la Pascua en el Estado Guárico continuaba inconclusa presentando las características de un camino en todo el trayecto que recorre al Estado Anzoátegui, hasta llegar a su punto terminal en la población de Soledad.

En tal sentido, si bien la Gran Carretera Oriental representa otro de los intentos del régimen para ampliar las comunicaciones de la región central del país, esta vez vinculándola con el Oriente, dicha obra estuvo muy lejos de alcanzar un nivel expansión equiparable con el de la Gran Carretera de Los Andes o la Gran Carretera Occidental de Venezuela.

El hecho de que esta obra no alcanzara su objetivo final de convertirse en una vía para la integración terrestre de las mencionadas regiones, revela nuevamente el carácter parcial del sistema vial, asunto que también se pone de manifiesto al evaluar la situación comunicacional a través de este medio, en las secciones del Occidente y el Sur del territorio nacional, la cual comprende los Estados Falcón, Zulia, Bolívar, Apure y el Territorio Federal Amazonas. Por lo demás ya hemos explicado por qué el acento de la política fue puesto –en cuanto a vías carreteras- en el Centro y Los Andes, quedando el resto del país en condiciones menos apreciadas.



FUENTE: MAPA FISICO Y POLÍTICO DE VENEZUELA PRIMERA EDICION 1928.

## **B. ALGUNAS INCIDENCIAS DE LAS CARRETERAS EN LA ESTRUCTURA ECONOMICA**

El programa de carreteras del gomecismo sienta las bases para que se introduzcan algunos cambios a nivel de la estructura económica del período, la cual presentaba, en los inicio del régimen, severos problemas de funcionamiento debido, entre otros factores, a la crisis de los precios del café en el mercado internacional, la escasa diversidad de la producción par exportar y la debilidad de un sector industrial incipiente que aún no estaba en condiciones de cubrir las necesidades internas de productos manufacturados.

La presencia de la explotación petrolera le imprime un nuevo signo a la economía nacional, al permitir mayores ingresos a la Hacienda Pública, parte de los cuales fueron utilizados por el régimen en función de los intereses representados en la agricultura, la cría y beneficio de ganado.

En estos términos. La modernización de la vialidad mediante las carreteras representa uno de los primeros intentos por favorecer a los productores agropecuarios y los comerciantes quienes también utilizarían estas obras para el transporte de manufacturas. Por ello, las prioridades en materia de comunicaciones, estuvieron dadas por la necesidad de establecer una red de vías que agilizará el transporte urbano-portuario en las principales regiones productoras del país.

La producción agrícola destinada al mercado internacional así como el comercio de manufacturas provenientes de Europa y Estados Unidos, constituyen las principales ramas de la economía a las que se vincula el sistema de carreteras. Como una consecuencia del establecimiento de dicha red, comienzan a vislumbrarse mayores facilidades en los transportes utilizados para la exportación de productos agrícolas, principalmente del café, cultivado en gran escala en los

Estados Andinos, los cuales concurrían con el 45,46% del total producido en este renglón para el año de 1920 (Ver cuadro N° 15)

Esta vialidad contribuiría a articular el mercado interno al ampliarse la red de comunicaciones para la distribución de productos entre algunas regiones del país; generándose igualmente una cobertura más amplia de las actividades relativas al comercio manufacturero, pues gracias a las carreteras podía expandirse más allá de las zonas de influencia de los puertos de recepción de mercancías y de las escasas poblaciones servidas por los ferrocarriles. De esta manera, la vialidad introduce cambios en el comportamiento de la estructura económica a nivel de la comercialización de productos:

...“Las mercaderías extranjeras adquieren unas posibilidades de competencia que en el pasado no pudieron conquistarse (...) el camión, aun por carreteras precarias, logra llegar hasta los confines del país (...). Los costos comparativos que no funcionaban antes de tal integración vial aparecen en escena (...) Cualquier rubro extranjero puede llegar a ciudades interiores de nuestra patria a precios ventajosos respecto de sus similares de origen criollo”. (197)

Las características que presenta el trazado general de las carreteras que conforman el sistema, muestra una clara correspondencia con la localización de las principales zonas productivas de la economía nacional, específicamente en cuanto se refiere a las áreas de cultivo de café y cacao (Ver cuadro 15), productos que a pesar de la crisis que afectaba su comercio en el mercado internacional, continuaban siendo los renglones fundamentales de nuestras exportaciones, habida cuenta que, mientras no se inicia su desplazamiento progresivo a consecuencia de la exportación petrolera...“hasta 1930 la economía nacional tiene dos motores, el petróleo, el café y el cacao que la impulsan en proporciones iguales”... (198)

---

(197) Domingo Alberto Rangel, Capital y Desarrollo, Tomo II. P. 251

(198) Ibidem, p. 22

**CUADRO Nº 15**  
**PRINCIPALES CENTROS PRODUCTORES DE CACAO EN VENEZUELA**  
**AÑO 1920**

ESPECIES DE LOS CENTROS PRO- DUCTORES.	PRODUCCION MEDIA DE CACAO POR AÑO			LONGITUD DE LOS CAMINOS QUE RECORREN LOS FRUTOS PARA SU EXPORTACION EXCLUSIYENDO LAS VIAS POR AGJA O POR FERROCARRIL (PROMEDIO KILOMETROS)
	SACOS DE 50 KGS.			
<b>ESTADO MIRANDA</b>				
<b>REGION DE BARLOVENTO</b>				
Río Chico	24.000,00			6 al Ferrocarril de Carenero
San José de Río Chico	23.000,00			5 al Ferrocarril de Carenero
Panaquire	12.000,00			4 al Ferrocarril de Carenero
El Guapo	2.000,00			2 al Ferrocarril de Carenero
Cúpira	3.000,00			30 al Ferrocarril de Carenero
Curiepe	5.000,00			8 al Ferrocarril de Carenero
Tacarigua	14.000,00			16 al Ferrocarril de Carenero
Capaya	5.000,00			25 al Ferrocarril de Carenero
Araguita	18.000,00			20 a estación Boca de Siquire del Ferrocarril Central.
Caucagua	<u>25.000,00</u>	131.000,00		30 a estación Boca de Siquire del Ferrocarril Central.
<b>REGION DEL TUY</b>				
Sta. Lucía, etc.		2.000,00	133.000,00	3 al Ferrocarril Central
<b>DISTRITO FEDERAL</b>				
Litoral al Occidente de la Guaira hasta Choróní:				
Chichiriviche	300,00			2 distancia al mar
Puerto La Cruz	100,00	400,00		2 distancia al mar
Litoral del Oriente de la Guaira hasta Cabo Codera.				
Naiguatá	500,00			3 distancia al mar
Camurí Grande	130,00			2 distancia al mar
Los Caracas	120,00			3 distancia al mar

Osma	125,00			3 distancia al mar
Uritapo	300,00			3 distancia al mar
Todasana y Santa Clara	130,00			3 distancia al mar
La Sabana	130,00			3 distancia al mar
Caruao	300,00			3 distancia al mar
Chuspa	150,00			3 distancia al mar
Chirimena y Aricagua	<u>500,00</u>	2.385,00	2.785,00	3 distancia al mar

<b>ESTADO ARAGUA</b>				
Choroní	3.000,00			2 distancia al mar
Chauao	800,00			2 distancia al mar
Cuyagua	2.000,00			2 distancia al mar
Cata	1.800,00			3 distancia al mar
Ocumare de la Costa	<u>6.000,00</u>		13.000,00	3 distancia al mar
<b>ESTADO CARABOBO</b>				
Turiamo	650,00			3 distancia al mar
El Palmar	60,00			3 distancia al mar
Patanemo	1.080,00			2 distancia al mar
Puerto Cabello	850,00			3 distancia al mar
Las Trincheras	600,00		3.240,00	1 distancia al mar
<b>ESTADO YARACUY</b>				
Varias plantaciones a orillas del Río Yaracuy			2.000,00	A orillas del río Yaracuy
<b>ESTADO SUCRE</b>				
Frutos que salen por Carúpano				
<b>Nacar</b>				
Tunapuy				
El Pilar				
Tunapuyesito	36.000,00			20 distancia media a Carúpano

Chuparipar				
El Rincón				
Guaraunos				
Frutos que salen por Río Caribe.				
Río Caribe				
Santa Isabel				
Catuaro	36.000,00			25 distancia media a Río Caribe
San Juan				
Don Pedro				
Uquire				
Litoral del Golfo de Paria				
Guiria				
Yrapa	-			
Yaguaraparo				
Soro				
Punta de Piedras	60.000,00			5 distancia media al mar
Mapire				
Yacua				
Aricagua				
Caripito				
Región de los Caños				
Santa Rosa				

Agua Clara Caño de Cruz  Parare Caripito Aserradero  <b>ESTADO MATURIN</b> Región de Guamarito Territorio Delta Amacuro	<u>30.000,00</u>		162.000,00       1.000,00	Las plantaciones están generalmente a orillas de los caños.       50 distancia al sitio de embarque
Tucupita Cocuina Macareito  Caporito Araguaito Araguao  <b>ESTADO ZULIA</b> Encontrados Santa Bárbara del Zulia	2.000,00  <u>2.000,00</u>		30.000,00       <u>4.000,00</u>	Las plantaciones están generalmente a orillas de los caños.
<b>TOTAL</b>			<b>351.625,00</b>	

FUENTE: Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1921, Tomo I, pp. 18-20

Al parecer, la política comunicacional del régimen no tomó muy en cuenta los cambios que se venían operando a nivel de la estructura económica a consecuencia de la presencia de la industria petrolera. Esta afirmación se sustenta en el hecho de que el sistema vial que se estructura en el país se proyectó escasamente en las zonas donde se localizan los principales yacimientos petrolíferos. No obstante, por iniciativa y necesidades propias las compañías del ramo asumieron la apertura de algunas carreteras, de conformidad con las prerrogativas concedidas por el gobierno a dichas empresas según consta del texto de un contrato sometido a consideración del Ministerio de Fomento:

“Para el ejercicio de los derechos concedidos (...) el Ejecutivo Federal autoriza a los contratistas, sus sucesores y causahabientes (...) para construir, mantener y explotar (...) carreteras, puentes y demás vías de comunicación destinadas al servicio exclusivo de la Empresa de transporte (sic) de hidrocarburos”... (199)

Esta vialidad estuvo dirigida a satisfacer las necesidades de movilización de los “enclaves petroleros” ubicados en su mayoría en el Estado Zulia y en el Oriente del país, zonas donde por lo demás predominaban las rutas acuáticas para las comunicaciones con el exterior.

Entre los residentes de las zonas donde se localizaron estos “enclaves”, la construcción de carreteras por las empresas creaba expectativas no siempre desprovistas de ciertos temores ante las posibles restricciones en la circulación aplicadas por estos consorcios; asunto que fue recogido en el Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas, en los términos siguientes:

---

(199) Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas, Caracas, mayo 1925, N° 138, p. 2860.

“La importancia de esta obra (Carretera Caripito-San Antonio del Golfo) no deja lugar a dudas. Las regiones (...) situadas en la hoya de esta margen del río San Juan, cuyo mercado favorito es Carúpano (...) tendrán entonces la facilidad de transportar con gran economía de gastos la enorme cantidad de frutos mayores y menores que producen (...)

Recibirán también señaladísimo favor las importantes zonas cafeteras de Jaujillar y Caripe del Guácharo (aunque) se nos presente un grave inconveniente (...) y es, que la Compañía (la Standard Oil Company) en sus carreteras, prohíbe el tráfico de vehículos particulares, y sólo es permitido condicionalmente y previo el pago de una fuerte contribución (...) Un ejemplo lo tenemos con maturín. Su comercio ni su agricultura han sido prácticamente beneficiados con la vía carretera que lo une a Caripito, por ser crecido el derecho que la Compañía cobra a los vehículos de particulares que por ella trafican y en ciertas ocasiones, por días, no les permite el tráfico”. (200)

Volviendo a las relaciones entre carreteras y agricultura, vemos como la prolongada crisis y estancamiento del sector agrícola, derivada de la baja de precios en el mercado internacional, llevó al régimen a adoptar una serie de medidas tendientes a paliar los efectos de dicha crisis en los intereses de la clase dominante, dueña de la mayor parte de las tierras en explotación:

...“Se abren y multiplican vías de comunicación, se gasta en ellas a mano llena, porque el trabajador aislado vegeta y no prospera, porque el producto de la tierra y de la industria no es riqueza sino a condición de llegar pronto y barato al alcance del consumidor, porque el camino numeroso y fácil representa realmente la arteria por donde circula la vida y la riqueza de todo un pueblo”...(201)

Las acciones emprendidas por el gobierno a tales efectos, se vieron facilitadas por la presencia de los ingresos provenientes de la explotación petrolera, parte de los cuales fueron utilizados en reforzar el aparato productivo, mediante el otorgamiento de créditos y asesoramiento técnico para las actividades agropecuarias. (202) En ese entorno se inserta el programa vial del gomecismo,

---

(200) Francisco Santelli D. “Al margen de una carrera”. Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas, Caracas, julio 1932m N° 225, pp. 5567-5568

(201) José Gil Fortoul, Ob. cit., p. 397

(202) Luis Cipriano Rodríguez, Ob. cit., p. 41

Constituyendo uno de los elementos de soporte a los grupos dominantes de la economía nacional, en tanto que mejora las comunicaciones internas y externas, en las principales zonas productoras del país.

Esta conducta del régimen es explicable si consideramos los factores de orden interno que dieron lugar a la asunción al poder de Juan Vicente Gómez y a la permanencia del mismo como principal rector de la vida política del país durante 27 años. Uno de estos factores se debió al hecho de que las clases dominantes, cuya riqueza residía en las grandes propiedades agropecuarias y en menor escala en las actividades comerciales, mantuvieron una actitud complaciente ante advenimiento del gomecismo y apoyaron la permanencia del régimen.

Estos vínculos entre la clase dominante y el dictador quedan demostrados en la región Andina donde:

“la finca cafetera podía ser considerada, en cierta medida, como parte de la fundamentación del régimen, debido al apoyo político regional que le prestaban sus dueños. Allí funcionaba una mutua dependencia. El bienestar y la prosperidad de uno contribuía a la estabilidad del otro (...) las clases dominantes ligadas a la riqueza agro-pecuaria –sobre todo la del café- contaban aún como factores del poder político constituido”..(203)

A estos grupos, detentadores de poder económico, pertenecía el propio dictador, con sus innumerables propiedades agrícolas, inmuebles urbanos y con una participación significativa en el incipiente sector industrial, la cual iba desde las empresas productoras de lácteos hasta la misma industria petrolera (ver cuadro N° 1).

Es de señalar que en beneficio de los intereses de los grandes y medianos propietarios, las obras de carreteras contribuirían a incrementar el valor de las propiedades adyacentes a las mismas, asunto considerado por el M.O.P. como una consecuencia natural de la apertura de las comunicaciones por carretera:

---

(203) Ibidem, p. 54

...“en Venezuela; puede mencionarse (...) un caso concreto y enteramente verídico, por haber ocurrido al propio Ministro, Doctor Luís Vélez, cuando era Director de los trabajos de la Carretera Central del Táchira: habiéndosele ofrecido en venta unos terrenos contiguos al trazado de aquella vía, y no siendo su propósito efectuar negociaciones semejantes, la venta fue realizada luego a un tercero por un precio doble del exigido en el primer momento. Otro ejemplo notable de la valorización de la propiedad por este motivo ha podido observarse en las regiones de Guarenas y Guatire, donde, después de reconstruida la magnífica carretera que liga hoy a estas regiones con Caracas, se han vendido propiedades hasta por más del doble de sus precios anteriores; lo cual ha sido ocasionado, en parte por el alza de los frutos allí producidos, y en parte por la apertura de la vía en referencia”. (204).

Resulta por demás evidente el contenido de clase que, desde un principio se manifiesta en el programa de carreteras, no solo en tanto que sirvió de soporte a los sectores que controlaban los ciclos de la producción y comercialización en la economía venezolana, sino porque también se cuidaría en extremo que en el desarrollo de este programa no se afectara en lo más mínimo los intereses de dicho sector. El Ing. Luís Vélez en su condición de Director de los trabajos de la Carretera Central del Táchira, fue portavoz de este criterio al señalar que:

...“al gobierno (...) que es quien sufraga los gastos de la obra y lleva todo el peso de ésta, le interesa sobremanera que el trazado cumpla con la condición (...) de no lesionar precios o fundos cultivados o al menos afectar la menor cantidad de ellos que fuera dable”...(205)

No obstante, el predominio del latifundio en la tenencia de la tierra, hizo que no siempre se cumpliera con esta recomendación pues en muchas ocasiones, el trazado de las carreteras se extendió sobre terrenos de propiedad privada. Cada vez que esto sucedió se trataba de subsanar cualquier perjuicio ocasionado por el paso de la vía, cumpliendo las siguientes instrucciones:

---

(204) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1921, Tomo I, p. 23

(205) Luís Vélez, “Carretera Central del Táchira”. Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas, Caracas, abril 1912, N° 16, p. 167

“En las dehesas o potreros de importancia que atraviesa la carretera, dejando segregada alguna parte notable sin bebederos, se disponen alcantarillas, por lo menos una en cada potrero así afectado, aprovechando para esto, en lo posible los zanjones naturales. Ellas se construyen con sólo el alto y ancho necesarios, para que los animales puedan pasar por debajo, por el hueco o claro de ellas, de una parte a otra sin salir de la vía. Esta disposición, de ejecución, fácil, equitativa, económica y política, evita muchos disgustos y reclamaciones de propietarios y conserva útiles al país dehesas y potreros importantes”. (206)

De esta manera, las obras de carreteras acometidas por el gomecismo vendrían a reforzar el esquema comunicacional que sustentaba la estructura económica de la Venezuela de principios del siglo XX. Surgen como una necesidad perentoria para incentivar el aparato productivo, el cual estaba afectado por las condiciones rudimentarias presentes no sólo en el proceso productivo, sino también en la mayor parte de las vías de comunicación.

**a) Comercio Externo: vínculos urbano-portuarios.**

Entre las modificaciones que introducen las carreteras en el funcionamiento de la estructura económica del período, cabe destacar las facilidades que dicha vialidad ofrece para la exportación e importación de productos, lo cual se vincula en parte con los intentos del régimen por incentivar la producción interna dirigida al comercio con Europa y los Estados Unidos de Norteamérica. Al respecto, apreciamos cierta similitud entre el programa vial gomecista y el plan ferroviario de Antonio Guzmán Blanco pues ambos proyectos, aspiraban a mejorar las comunicaciones terrestres con los principales puertos del país, como una manera de propiciar los flujos comerciales hacia y desde los mercados metropolitanos (exportación de productos agropecuarios y materia prima e importación de manufacturas).

La producción agrícola para las exportaciones estaba compuesta mayoritariamente por el café y el cacao, los cuales tenían como principales zonas

---

(206) Ibidem, p. 172.

productivas a los Estados centrales, el área andina y algunas entidades del Oriente del país, según indicamos en cuadro Nos. 15, donde igualmente apreciamos las distancias que separaban a las principales localidades productoras de los sitios de embarque.

El recorrido a efectuar desde estos centros productores a los puertos comerciales, por lo general, resultaba bastante dificultoso debido a las precarias condiciones de la vialidad existente, y también a causa de las limitaciones impuestas por el medio geográfico, lo cual, según criterios emitidos por el propio Ministerio de Obras Públicas, hacía más obligante la presencia de las carreteras:

...“Es mayor aún la necesidad de estas obras en un país como Venezuela, donde las grandes aglomeraciones de habitantes así como los centros de producción y de cultivo, están generalmente separados del mar por abruptas cordilleras que, cual inmensa barrera, es necesario tramontar para conducir nuestros productos al exterior”...(207)

Con base en estos criterios, la red de carreteras estuvo concebida en términos de agilizar las comunicaciones con el exterior desde los principales centros productores del país, pasando por las instalaciones portuarias que operaban en cada región. Este esquema no difiere mucho de la forma como anteriormente se había orientado nuestra vialidad terrestre, pues con los ferrocarriles se persiguió este mismo objetivo ya que la mayoría de las líneas férreas instaladas en el país en el siglo XIX, tuvieron su punto de partida en algunos de los puertos localizados en la zona central y en el occidente del territorio nacional. Es por esto que al tratar el problema de las comunicaciones terrestres que sirven al comercio exterior, encontramos que existe una estrecha relación entre ambos sistemas, donde algunas veces las carreteras sirven de complemento al ferrocarril y, entre otras, entran en franca competencia con este medio de transporte, que tiende a perder importancia a lo largo del período gomecista.

---

(207) Ministerio de Obras Públicas. Memoria 1916, Tomo I, p. I.

Ejemplo del primer caso (la carretera complementa del ferrocarril) lo tenemos en la región andina donde apreciamos que en una primera instancia, esta vialidad se estructura en función de las relaciones comerciales con los puertos del Lago de Maracaibo. Así vemos como las carreteras centrales construidas en las entidades que conforman esta región, se enlazan con los ferrocarriles que dirigen su itinerario hacia los puertos fluvio-lacustre del Sur del Lago, tal y como se aprecia en el Mapa N° 1 y en el cuadro descrito a continuación:

<b>ENTIDAD</b>	<b>FERROCARRIL</b>	<b>CARRETERA DE ENLACE</b>
Estado Táchira	Encontrados-La Fría	Carretera Uracá a San Cristóbal
Estado Mérida	Sta. Bárbara-El Vigía	Carretera Mérida – El Vigía
Estado Trujillo	La Ceiba-Motatán	Carretera Trujillo-Motatán
		(208)

Estas carreteras constituyen el eje de una red vial de alcance local conforme al itinerario previsto, que en el caso de la Carretera Central del Táchira comprende:

...“el sitio denominado 'Meseta de Cara de Perro' en las inmediaciones de la estación Uracá, término actual del Gran Ferrocarril del Táchira, y la ciudad de San Cristóbal, con sendos ramales a las ciudades de Rubio y de Táriba y pueblos adyacentes, con el fin de darles fácil comunicación con la línea de aquel ferrocarril y salvar así las dificultades con que vienen tropezando aquellos pueblos para la importación y para el transporte (sic) de sus abundantes y ricos productos destinados a la exportación por el puerto de Maracaibo”. (209)

---

(208) Nallery Pinto, *Ob. cit.*, p. 118

(209) Ministerio de Obras Públicas, *Memoria 1911*, Tomo I, p. s/d.

La segunda modalidad de vinculación entre ambos sistemas la encontramos en el área central del país donde la carretera correría paralela al ferrocarril, duplicando de esta manera la capacidad de movilización de los productos de esta zona, abaratando al mismo tiempo y al parecer de manera considerable, el costo de los fletes, más aún desde que comienza a operar el vehículo automotor para realizar el transporte directo entre los centros productores y los puertos de embarque.

Las entidades que ya contaban con una línea férrea para el transporte hacia el Puerto de la Guaira y Puerto Cabello, se vieron beneficiadas por la remodelación a que fueron sometidos los caminos carreteros de Caracas a La Guaira y el de Valencia a Puerto Cabello.

En el caso de las instalaciones de Puerto Cabello, el paralelismo existente entre ferrocarriles y carreteras, contribuyó a incrementar sus operaciones comerciales, en parte, gracias a la vialidad que circunda el Lago de Valencia la cual:

...“sirve de punto de salida a la importante producción de numerosas haciendas de café cuyo trasporte (sic) antes se hacía con varios y costosos trasbordos y hoy utilizan esta magnífica vía con los beneficios de trasportes directos a los puntos de exportación”. (210)

De igual forma, el establecimiento de las comunicaciones terrestres entre la región andina y el área central del país generó flujos de comercio hacia este puerto, tal y como sucedió con la producción cafetera del Distrito Boconó del Estado Trujillo, debido a que ...“el café se paga en Puerto Cabello a mejor precio que en Maracaibo (...) (y también porque) en la Estación Motatán del ferrocarril así como en la Ceiba hay demoras, a veces hasta de dos semanas”. (211)

---

(210) Ministerio de Obras Públicas, Descripción de las Obras Conmemorativas del Centenario de la Muerte del Libertador, P. 47.

(211) “Carretera entre Barquisimeto y Trujillo”. Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas, Caracas, abril 1933, N° 52, p. 10.

Al parecer el crecimiento de las operaciones en dicho puerto, hacia 1932, lo puso a competir ventajosamente con el Puerto de La Guaira e incluso se llegó a vaticinar que lo superaría en volumen de carga:

...“Puerto Cabello ocupa el tercer puesto en Venezuela en importancia, en cuanto a volumen y valor de su comercio y la mercancía que pasa por este puerto paga menos derechos portuarios que en ningún otro puerto importante de Venezuela. Tan pronto como se mejoren las conveniencias del puerto y se terminen ciertas carreteras que se encuentran actualmente en construcción, se espera que Puerto Cabello pasará más mercancía que la que actualmente pasa por La Guaira”...(212)

Aunque el comercio de la zona estuvo diseminando básicamente en torno a estos puertos, se dieron algunos intentos por diversificar el flujo hacia otros lugares de embarque en esa misma región, concretamente a través de la construcción del Puerto de Turismo ubicado en el litoral aragüeño, para el cual se tenía previsto la dotación con modernas instalaciones incluyendo un oleoducto y depósitos petroleros. El mismo quedaría integrado a la vialidad de la zona a través de un ramal que parte de la carretera Maracay-Ocumare de La Costa. Posteriormente se procuró ampliar la vialidad que comunicaría a este puerto con los centros productores ya que:

“Como una consecuencia de la creación del puerto de Turismo que augura importantes beneficios para el país, el Ejecutivo Federal dictó en fecha 9 de enero del pasado año 1932 un Decreto (...) disponiendo la construcción de una carretera que uniera este Puerto a la Carretera Maracay-Valencia para acercarla así al Occidente de la República y permitir el abaratamiento de los fletes en esa región”. (213).

La vialidad vinculada al comercio portuario se hizo parcialmente extensiva a algunas entidades del oriente del país que también participaban de las exportaciones agrícolas. Tal es el caso del Estado Sucre, que conforme a los guarismos del cuadro N° 15, aportaba 162.000 sacos del total de la producción cacaotera nacional, contando con una pequeña red de comunicaciones terrestres urbano-portuarias estructurada a partir de las carreteras Cumaná-Cumanacoa, Carúpano- Río Caribe y la de Yoco a Guiria.

---

(212) “Comercio de Puerto Cabello”. Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas. Caracas, marzo 1932, N° 220, p. 5435.

(213) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1934, Tomo I, p. 57

El intento de ampliar la capacidad de movilización terrestre hacia los puertos nacionales, implicó el desarrollo de trabajos de carreteras en diversas entidades, aunque, vistas en buena parte de su conjunto, las mismas tienden concentrarse en los Andes y la zona central del territorio, como hemos dicho antes:

“Muchas de las carreteras de penetración (...) han sido construidas y están en vías de ejecución, tales como: la Carretera Central del Táchira, con su ramal hasta Ureña, San Antonio y hacia Rubio, la Carretera Central de Trujillo, la de Maracaibo a Perijá, la de Puerto Cabello a San Felipe, la de Puerto Cabello a Valencia y su prolongación hacia Nirgua; la de Ocumare de la Costa a Maracay, la importante carretera del Llano, entre Turmero y Calabozo; la de La Guaira a Caracas, la carretera de Barcelona a Aragua, del Estado Anzoátegui, la de Cumaná a Cumanacoa, la de Carúpano a Tunapuy y la de Puerto Francés a Maturín (...) la Carretera Central del Estado Mérida, que habrá de construirse como prolongación del Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía”...(214).

Las carreteras nombradas anteriormente prestaban un servicio de alcance local por lo que fue necesario ampliar la cobertura de algunas de ellas vinculándolas a un esquema vial de mayor recorrido estructurado a partir de la Gran Carretera de Los Andes, Gran Carretera Occidental y la Gran Carretera Oriental, las cuales constituyeron...“el circuito principal de la red que recibía del exterior, por las vías de penetración a partir de nuestros puertos, la energía del intercambio internacional”...(215)

La integración de las carreteras urbano-portuarias a las vías de largo recorrido, si bien se ejecutó de manera parcial, revela la coherencia de la política vial del régimen en relación con los intereses económicos de las clases dominantes, en virtud a que el sistema de comunicaciones terrestres que se implanta mediante esa articulación, favoreció notablemente las operaciones comerciales en las regiones Andina y Central donde tradicionalmente se asentaban los grupos capitalizadores de los beneficios de la actividad económica.

---

(214) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1920, Tomo I, p. X.

(215) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1919, Tomo I, p. IX

**b) Comercio Interno: articulación del mercado interno.**

Las condiciones en las que se encontraba la vialidad antes de la construcción de las carreteras, restringía considerablemente la circulación de productos siendo uno de los factores que impedía articular el comercio interno:

“Las vías de comunicación, como infraestructura para el tráfico comercial interno, eran escasas e inadecuadas, por lo que el país carecía de un mercado interno articulado. Las principales obras infraestructurales se construían orientadas desde los centros de producción hacia los puertos de exportación mas importantes, de suerte que la economía venezolana lucía mas comunicada hacia fuera que hacia adentro”...(216)

Esta limitante estaba presente en la mayor parte de las regiones del país, razón por la cual el intercambio de frutos estaba circunscrito mayormente al abastecimiento de las localidades más próximas al centro productivo...“la falta de vías de comunicación se reflejaba en grandes perjuicios económicos (...) la producción estaba estancada porque la imposibilidad del transporte (sic) la limitaba al consumo de pequeños mercados locales”...(217).

En vastas secciones del país tales como Guayana, Delta Amacuro, Los Llanos de Monagas y la Península de Paraguaná, por nombrar algunas, al precario estado de las comunicaciones había que sumarle otros impedimentos derivados de factores geográficos y demográficos, que hacían más dificultosa la expansión de operaciones entre los distintos mercados regionales:

“Las grandes distancias, los inconvenientes de los ríos, especialmente en la época de lluvias, las superficies semidesérticas (las Mesas) las selvas macro térmicas y de alta pluviosidad, y sobre todo la extrema baja densidad de población, dieron motivo a que por muchos tiempo y hasta bien entrado el siglo actual, grandes extensiones del país vivieron y actuaron de hecho disociadas unas de las otras”...(218)

---

(216) Irene Rodríguez Gald, “La Economía Venezolana en 1900-1908” Semestre Histórico. Caracas, julio 1976 a junio 1977, Nº s. 4 y 5. p. 63.

(217) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1930, Tomo I., p. s/d.

(218) Marco Aurelio Vila, “Función de los Transportes en las Orbitas Económicas Venezolanas”, Cuadernos de Información Económica. Caracas, mayo 1961, Nº 1, p. 187.

La puesta en marcha del programa vial estuvo dirigida también a subsanar esta problemática. No obstante que el desarrollo del mismo tuvo un carácter parcial, gracias a las obras que se ejecutaron en las regiones andinas y central del país, fue posible el surgimiento de nuevos itinerarios para la distribución de productos, atendiendo con ello a una de las previsiones del régimen, según lo expresado en la Memoria del M.O.P. correspondiente al año 1912:

“Toda medida que tienda 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 de la riqueza particular y también, por ley ineludible, de la riqueza pública”. (219)

En el cuadro N° 16 apreciamos la diversidad de productos transportados a través de las carreteras existentes en distintos Estados de la República par el año 1932. Allí podemos constatar que junto a los productos destinados a la exportación (café, cacao, cueros, etc.) también circulaban los frutos dirigidos al abastecimiento interno.

La carretera generó un proceso de reordenamiento en algunos de los circuitos de comercio interno, básicamente en el área andina donde, a la par que mejoraban las comunicaciones con el exterior, también se dispuso de una vialidad terrestre que posibilitó el intercambio con los Estados Centrales, enlace que fue posible a través de la Gran Carretera de Los Andes y de la Gran Carretera Occidental. Estas carreteras facilitaron la salida de los excedentes de productos que no tenían demanda en los mercados de una determinada zona, en un intento de contrarrestar las limitaciones a que estaba sometida la distribución interna:

“Hasta hace poco se veía el fenómeno, en las regiones distantes del mar, del abaratamiento de frutos de primera necesidad que escaseaban en otros lugares del país (...) desde este punto de vista, las carreteras construidas por nuestro gobierno en los últimos veinte años, por su mayor extensión, y especialmente por la naturaleza individual del transporte (sic) en camiones, favorable a la competencia de los fletes, han producido bienes de trascendencia en la economía nacional”.(220).

---

(219) Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1930, Tomo I. p. s/d.

(220) Vicente Lecuna, Ob. cit., p. 5597

**CUADRO N° 16**  
**TRANSPORTE POR CARRETERAS AÑO 1930**

NOMBRE DE LA VIA	LONITUD KMTS.	PROMEDIO DE TRAFICO	MENSUAL	PRODUCTOS
		MEDIOS DE TRANSPORTE	TONELADAS	
Carretera Caracas-Guatire	48	200 automóviles, 300 autobuses y 600 camiones	600	La carretera atraviesa 41 haciendas Cultivadas, los principales productos son café, azúcar, papelón y frutos menores.
Carretera Caracas-Ocumare del Tuy	60	90 autobuses, 200 automóviles, 750 camiones y 500 carretas de mulas.	1.000	Atraviesa 26 haciendas cultivadas y los principales productos son: café, cacao, azúcar, carbón vegetal, maíz y frutos menores.
Carretera Petare-Santa Teresa	62	50 automóviles y 450 camiones	450	La carretera atraviesa 52 haciendas cultivadas con café, cacao, maíz y frutos menores.
Carretera Caracas-Baruta	10	150 automóviles, 60 camiones y 400 carretas.	60	Atraviesa 8 haciendas de café, caña y frutos menores.
Carretera Tejerías-La Cabrera	54	1.500 (*)	2.000	Café, algodón, caña, maíz, ganado y frutos menores.
Carretera Maracay-Ocumare de La Costa.	58	1.600 (*)	800	Café, cacao, cocos y frutos menores
Carretera Cagua-San Juan de Los Morros.	50	800 (*)	450	Café, caña, algodón y ganado
Carretera Maracay-Turiamo	16 (desde el Km. 49 de la carretera Maracay-Ocumare.	No tiene tráfico hasta tanto se habilite el Puerto de Turismo.	-	Igual a la vía Maracay-Ocumare de Costa.
Carretera Maracay-Magdaleno.	21	900 (*)	600	Café, algodón, maíz, caña, ganado y frutos menores.
Carretera Valencia-Guigue	50		-	El producto principal es el café
Carretera El Palito-Puerto Cabello.	11		-	Es una carretera de gran tráfico de carga y pasajeros, pues en él convergen el movimiento que proviene de Carabobo y Aragua y el que proviene de interior de los Estados Yaracuy y Lara, hacia el mar.

NOMBRE DE LA VIA	LONITUD KMTS.	PROMEDIO DE TRAFICO	MENSUAL	PRODUCTOS
		MEDIOS DE TRANSPORTE	TONELADAS	
Gran Carretera Occidental Sección Guárico	264	480 camiones y 260 automóviles.	1.000	Ganado, quesos, cueros, pieles y frutos menores.
Carretera del límite de Carabobo a Cocorote	57,47	480 camiones y 260 automóviles	1.100	En su trayecto hay varios potreros para la cria de ganado, plantaciones de cacao, central azucarero, café, tabaco, cultivos de banana, madera.
Carretera Trasandina Sección Lara.	187	2.800 automóviles y 3.000 camiones. Un promedio de 100 camiones y 90 automóviles diarios.	6.000	Café, maíz caña de azúcar, cueros, quesos, maderas y frutos menores.
Carretera Barquisimeto- Acarigua.	66	900 (*)	2.400	La vía atraviesa 24 haciendas cultivadas de caña, maíz y frutos menores.
Carretera La Cuchilla-La Unión-Carache.	26	25 automóviles y 30 camiones.	45	Atraviesa 4 haciendas que producen café, maíz, papas y papelón.
Carreteras Trasandina-Cuicas.	11	25 automóviles y 20 camiones	35	Atraviesa 7 haciendas cultivadas de café y maíz.
Carretera Trujillo-La Cuchilla- Bocono.	28	20 automóviles y 10 camiones	12	Atraviesa 18 haciendas cultivadas de café, maíz, caña y frutos menores.
Carretera Valera-Escuque	11	240 automóviles y 360 camiones	400	Atraviesa 8 haciendas de café
Carretera La Mesa-Ejido	10	-	-	La vía atraviesa 3 haciendas cultivadas de café, tabaco y frutos menores.
Carretera de Chiguará a la Carretera Trasandina.	9	-	-	La vía atraviesa terrenos estériles, pero la región de Chiguará produce café, cacao, tabaco y cocuiza.
Carretera de la Mesa de Bolívar a la Carretera de Mérida a El Vigía.	1,44	-	25	La región produce café, maíz y plátanos.

Carretera San Cristóbal-Táriba	5,2	120 camiones y 900 autos y autobuses	1.800	Atraviesa 5 haciendas cultivadas de caña de azúcar y pastos.
Carretera de Táriba a Palmira	4	1.000 camiones y 500 autos	1.500	Atraviesa campos cultivados de caña de azúcar, tabaco y frutos menores.
Carretera San Cristóbal-Río Frío.	36	470 camiones y 240 autos y automóviles	700	Es la vía de llegada de Los Llanos del granado para el Estado Táchira y el Dpto. Norte de Santander, alrededor de 35.000 reses anuales. La vía atraviesa 14 haciendas de café, caña, arroz, pastos, maderas y frutos menores.
Carretera de Independencia a la Central del Táchira.	11	120 camiones, 300 autobuses	120	Atraviesa 6 haciendas bien cultivadas de café, caña, pastos y frutos menores.
Carretera de Lobatera a la Central del Táchira.	9	-	45	-
Carretera de Lobatera a Michelena.	4,5	-	20	Caña, café y frutos menores.
Carretera de Ureña a San Antonio.	14	50 automóviles y 70 camiones	90	Atraviesa 10 haciendas cultivadas de caña y pastos.
Carretera Barcelona-Guanta	18	120 automóviles	-	Café, cocos, cueros, ganado, carbón de piedra y frutos menores.
Carretera de Maturín a Aragua de Maturín.	70	-	-	-
Carretera Cumaná-Cumanacoa	59,4	450 camiones, 150 automóviles y 300 carros de mulas.	1.400	Los productos principales son café, tabaco, papelón y frutos menores. La carretera atraviesa en el Dpto. Montes 14 haciendas de caña; en el Dpto. Sucre 36 posesiones de coco y frutos menores y 13 cultivos sólo de frutos menores.

**Fuente:** Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1931, Tomo III, pp. 149-224

(\*) La fuente no discrimina los medios de transporte

Esta diversificación de los circuitos de comercio interno se vio favorecida por el proceso urbanizador que estaba aconteciendo en algunas localidades del país, especialmente en el área central. De esta manera, ciudades como Caracas, Maracay y Valencia, pasaron a convertirse en mercado seguro para el consumo de los productos agrícolas de la región andina. A partir del establecimiento de la vialidad carretera, los tres Estados andinos, comienzan a expandir su comercio hacia otras localidades del país. Así tenemos que en el caso del Táchira la Carretera Trasandina abre otras alternativas para el comercio de sus frutos:

...“Poco a poco, el tachirenses se dio cuenta de que determinados productos agrícolas susceptibles de dañarse podían obtener precios remunerativos en Caracas y en otros importantes núcleos de población. Los ajos y las cebollas fueron unos de ellos y más adelante también el plátano. El camión cada vez más potente, hizo en el campo del transporte, un gran beneficio al Táchira”. (221)

En el Estado Mérida, también localizado en el área andina e incorporado a la red de comunicación por carretera con los Estados centrales, sucedió algo similar al comenzar a surgir nuevas rutas para sus intercambios:

“Su principal comercio se hacía hasta hace poco con Maracaibo, pero la apertura de la Gran Carretera de los Andes, ha abierto nuevos horizontes al mismo. Hoy se comercia activamente con Valera, Barquisimeto, Valencia, Maracay y Caracas y, de modo menos activo, con Barinas y el Estado Zamora”... (222)

Otro tanto sucedió en el Estado Trujillo donde encontramos que...“el comercio con Barquisimeto, Valencia, Puerto Cabello y Caracas es una liberación para Trujillo, debido a los mejores precios de frutos y mercancías y a las seguridades de transporte (sic)”... (223)

---

(221) Marco Aurelio Vila, Geografía del Táchira, p. 398.

(222) F. Benet, Guía General de Venezuela, Tomo I, p. 146.

(223) Miguel Mendoza, “Trujillo Moderna”. Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas, julio 1928, N° 176, p. 4131

Dentro de este contexto de ampliación del mercado interno y reordenamiento de algunos circuitos comerciales, es de agregar que las instalaciones de Puerto Cabello pasaron a jugar un papel muy importante en el intercambio comercial de ambas regiones (los Andes y el Centro), actuando como punto distribuidor no sólo de la producción cafetera sino también de los frutos menores y mercancías destinadas al consumo en otras localidades del país.

...“Se traen a Valencia, a Caracas y a otras poblaciones del centro, y de Puerto Cabello se despachan por mar al oriente de la República, arvejas y ajos de Trujillo, queso y caraotas de Carora, azúcar y papelón de Barquisimeto y Yaritagua (...) y algunos de estos productos se envían de Caracas a ciudades rodeadas de terrenos agrícolas como Cúa y Ocumare en los Valles del Tuy, y tan distantes como San Casimiro y Calabozo en el Guárico procurando este movimiento ventaja a los productores, porque le da salida a frutos que se perdían o no se producían, y a los consumidores que los pagan a menor precio.

A esto se agrega la orientación que han dado los fletes de camiones al comercio de una gran parte de la Cordillera, no sólo en el transporte (sic) del café, del cual se exportan cantidades importantes por Puerto Cabello, sino a los artículos de importación que hoy van de Caracas y Puerto Cabello a Trujillo, Mérida y Tachira”... (224)

El establecimiento de intercambios entre ambas regiones a través de vías terrestres, evidencia que con su política vial el gomecismo procuró favorecer los intereses de las clases dominantes creando una infraestructura comunicacional para ampliar la cobertura de los circuitos de distribución, permitiendo de esta manera, articular el mercado interno el cual, hasta el surgimiento de las carreteras se había manejado como una expresión de economía regionales que operaban independientemente unas de las otras.

---

(224) Vicente Lecuna, Ob. cit., p. 5591.

## CONCLUSIONES

Al finalizar el presente trabajo, podemos arribar a una serie de conclusiones sobre la vialidad Gomecista:

1. La construcción de carreteras durante el período 1908-1935) administración de Gómez), posibilitó la integración parcial del territorio, siendo dicha red producto de un Programa gubernamental que satisfizo los intereses políticos y socio-económicos representados en el Gomecismo. Esta vialidad surge como una propuesta de Estado dirigida y financiada por instituciones públicas, las cuales tuvieron como marco de actuación un conjunto de disposiciones jurídicas y decisiones administrativas emanadas muchas de ellas del propio Poder Ejecutivo. Desde luego, los ingresos del Petróleo contribuyeron significativamente a su dinámica.
2. En el político, la integración territorial a través de las carreteras contribuye al establecimiento de un tipo de Orden en el país al facilitar el desplazamiento de los cuerpos militares y policiales encargado de velar por el control de los enemigos del régimen, localizados principalmente en la porción fronteriza del Estado Táchira, entidad que junto al Estado Aragua, específicamente la ciudad de Maracay, pasan a ser los puntos claves para el dominio de los espacios geográficos en función política. Por otra parte, dicha vialidad marca un hito en materia de modernización por cuanto ella suplanta, progresivamente, a los tradicionales sistemas de enlace terrestre permitiendo la incorporación de los vehículos automotores los cuales se convierten en el medio de transporte por excelencia desplazando al insuficiente sistema ferrocarrilero.

3. Las carreteras sustituyen al esquema de comunicaciones terrestres de herencia guzmancista basado principalmente en el ferrocarril cuya red había sido estructurada de manera parcial en función de los circuitos de comercio urbano-portuarios. Ellas establecen el enlace por tierra entre la región central del país y los Estados Andinos por partida doble: a través de las vías localizadas en la depresión Turbio-Yaracuy y la altiplanicie de Barquisimeto (Gran Carretera de Los Andes) y también por vía de los Llanos Centrales y Sur-Occidentales en territorio de los Estados Cojedes, Barinas y Portuguesa (Gran Carretera Occidental de Venezuela).

4. En términos de las repercusiones que tal vialidad tuvo en la estructura económica del período, la misma sirvió de apoyo a los ciclos de distribución de productos. Dicha red representa uno de los intentos llevados a cabo por el Gomecismo para aminorar la crisis que afectaba al sector productivo representado básicamente por los dueños de haciendas cafeteras y cacaoteras, cuya producción –principalmente el Café- sufría bajas cotizaciones en el mercado internacional. Desde tal perspectiva, este medio de comunicación surge par superar las limitaciones de transporte derivadas de la escasa e ineficiente red comunicacional pre-existente.

El comercio externo e interno también incrementó sus posibilidades de carga desde y hacia los principales puertos comerciales del país, abriendo igualmente la posibilidad de nuevos mercados a partir de las conexiones que surgen entre Los Andes y la región central.

Al margen del período estudiado, el Programa vial del Gomecismo marca la pauta, en cierta medida, a los planes desarrollados en la materia por los gobiernos que le suceden. Así mismo-ubicándonos dentro del contexto de la Venezuela petrolera, donde se produce un acelerado proceso de urbanización- esta vialidad sirve de estímulo a las migraciones internas.

**A N E X O 1**

**DISPOSICIONES JURIDICAS RELACIONADAS CON EL PROYECTO VIAL  
DEL REGIMEN GOMECISTA**

**FUENTE: Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela, Tomos: XXI al LVIII**  
**Disposiciones relacionadas con las Obras Públicas en general:**

- Decreto Reglamentario de las Obras Públicas (14 de abril de 1909)
- Resolución por la cual se habilita la Sala Técnica del M.O.P. y se nombran los jefes de ella. (3 de julio de 1909).
- Decreto por el cual se crea la Revista Técnica del M.O.P. (19 de diciembre de 1910).
- Decreto por el cual se crea el cargo de Inspector Administrativo de las Obras Públicas Nacionales. (19 de julio de 1912).
- Ley de Ministerio (la promulgada y reformada en los años 1913 y 1933)
- Reglamento de Ministerios (el promulgado y reformado entre los años 1922 y 1933)
- Ley de Régimen Penitenciario (16 de junio de 1915)
- Decreto que dispone el personal y dotación para la Dirección de Edificios del M.O.P. (5 de noviembre de 1929).
- Decreto que crea el servicio aerofotográfico permanente adscrito al M.O.P. (4 de julio de 1935).

**Disposiciones específicas en materia de Carreteras:**

- Decreto referente a la construcción de carreteras centrales en los Estados de la República (24 de junio de 1910).
- Reglas para la Ejecución y Conservación de los Trabajos de Carreteras (3 de agosto de 1910).
- Resolución relativa a los Trabajos de las Carreteras nacionales que se construyen en la República (24 de julio de 1913).
- Decreto Reglamentario del Tráfico en las Carreteras de la República (1º de junio de 1915).
- Ley de Tráfico Terrestre (promulgada y reformada entre 1926 y 1930)
- Reglamento de Tráfico Terrestre (promulgado y reformado entre los años 1926 y 1930).

**DECRETOS RELATIVOS A LA CONSTRUCCION DE CARRETERAS 1910 - 1935)**

<b>NOMBRE DE LA CARRETERA</b>	<b>ITINERARIO</b>	<b>FECHA DE PROMULGACION</b>
Carretera Central del Táchira	Parte de la meseta denominada “Cara de Perro” entre Uracá y San Cristóbal y termina en esta ultima ciudad. Tendrá ramales para enlazar a ella las ciudades de Rubio, Táriba y pueblos adyacentes.	7 de abril de 1910
Estudio y construcción de la carretera principal entre Motatán y la ciudad de Trujillo (Primera Sección de la Carretera Central de Trujillo.	Parte de la población de Motatán, actual estación Terminal del Gran Ferrocarril de la Ceiba, conduce a Trujillo y a Boconó. Pasará por los sitios denominados “Pamplinita” y “La Plazuela”.	4 de febrero de 1911
Carretera Cumaná-Cumanacoa	Vía carretera entre las poblaciones de Cumaná y Cumanacoa.	24 de junio de 1911
Carretera entre los Estados Falcón y Lara.	Carretera que comunique el Estado Falcón con el Estado Lara, partiendo del Puerto de Cumarebo para terminar en la población de Carora, Dtto. Torres del Estado Lara, pasando por las poblaciones de la Vela, Coro, Pedregal y Baragua.	4 de noviembre de 1911
Carretera entre Carora y Barquisimeto	Pasará por Arenales, Cucharal y Los Yabos, al norte de los cerros de Acarigua, continuando al Este hasta entroncar con la carretera de Bobare y seguir por ésta a Barquisimeto.	19 de diciembre de 1911
Carretera Maracaibo-Perijá	-	19 de diciembre de 1911
Carretera entre Barcelona y Soledad	Carretera entre Barcelona y Soledad pasando por los sitios de San Mateo, El Carito, Urica, Aragua de Barcelona, San Joaquín, Santa Rosa y Cantaura.	19 de diciembre de 1911
Carretera entre Maturín y Puerto Francés.	Carretera entre Maturín y Puerto Francés Estado Monagas, siguiendo la margen derecha del río Guaripiche.	19 de diciembre de 1911

<b>NOMBRE DE LA CARRETERA</b>	<b>ITINERARIO</b>	<b>FECHA DE PROMULGACION</b>
Carretera entre San Casimiro y Altagracia de Orituco.	Pasará por Camatagua y por Lezama; así mismo se construirá un ramal entre Camatagua y El Sombrero; y se reparará la carretera entre San Casimiro y Cúa (Estado Miranda).	19 de diciembre de 1911
Carretera entre el Puerto de San Félix y Tumeremo.	Pasará por Upata, Guasipati y el Callao.	27 de julio de 1913
Carretera entre San Juan de Los Morros y Uverito.	Pasará por La Lagunita, Mandadero, Las Tablas, Carrizales, El Cucuy, Loma Alta y La Carita hasta empalmar con la Carretera de Parapara.	7 de mayo de 1913
Gran Carretera Occidental de Venezuela	Partirá de Caracas y pasará por los Estados Miranda, Aragua, Carabobo, Cojedes, Portuguesa, Zamora y Táchira y terminará en San Cristóbal.	11 de agosto de 1916
Gran Carretera Oriental de Venezuela	Partirá de Caracas y pasará por los Estados Miranda, Anzoátegui y Bolívar, terminando en la región minera del interior de Guayana. Las ciudades más importantes del Oriente de Venezuela que no queden comprendidas en el itinerario de esta carretera, serán unidas luego a su tronco principal por medio de ramales convenientes estudiados.	19 de diciembre de 1916
Carretera que partirá de Boca de Uracoa al Puerto de Barrancas y a los Castillos de Guayana y varias fortalezas.	Partirá del lugar denominado Boca de Uracoa a la casa del hato de Santa Clara en el Distrito Sotillo del Estado Monagas a través de las Sabanas de El Bombal, Santa Clara, Santa Rita y San José, situadas en el mismo Distrito; habrá de bifurcarse a partir de la casa dicha en dos ramales que habrán de terminar, el uno en el Puerto de Barrancas y el otros en un punto situado más o menos frente a Los Castillos de Guayana en las riberas del Orinoco.	19 de abril de 1918
Carretera que partiendo de Petare empalme con la carretera de Barcelona a Soledad.	Pasará por "Fila de Mariches" y por las poblaciones de Santa Lucía, Santa Teresa, Altagracia de Orituco, Zaraza y Aragua donde empalmará con las carreteras en construcción de Barcelona a Soledad.	19 de abril de 1922

NOMBRE DE LA CARRETERA	ITINERARIO	FECHA DE PROMULGACION
Carretera que enlace la ciudad de Valera, Mérida y San Cristóbal.	Enlazará la ciudad de Valera en el Estado Trujillo con las de Mérida y San Cristóbal, capitales de los Estados Mérida y Táchira respectivamente.	19 de abril de 1923
Carretera Atures-Maipures.	Partirá de un puerto adecuado al pie del raudal Atures, para alcanzar otro puerto conveniente más arriba del raudal de Maipures.	3 de septiembre de 1924
Trabajos de prolongación de la carretera Cumaná-Cumanacoa hasta Maturín.	Se prolongará hasta la ciudad de Maturín la Carretera que conduce de Cumaná a Cumanacoa, ramificando la nueva vía en un punto conveniente hasta enlazarla con la Carretera Barcelona-Soledad.	17 de abril de 1926
Carretera Pregonero-La Grita.	Carretera que unirá a Pregonero, capital del Dtto. Uribante con La Grita capital del Dtto. Jáuregui.	23 de mayo de 1927
Carretera que comunica el centro con el Oriente y Sur del país.	Desde El Sombrero, Estado Guárico cruce con el territorio de este Estado y el de Anzoátegui por la vía más conveniente para salvarla de inundaciones en tiempo de lluvia y termine en la población de Soledad sobre la margen izquierda del Orinoco frente a Ciudad Bolívar.	19 de diciembre de 1927
Carretera que comunique Carenero y Barlovento con Caracas.	Partirá de la población de Guatire, en el Estado Miranda y llegará hasta el Puerto de Carenero.	19 de diciembre de 1927
Carretera que enlazará varias regiones al prolongar la vía Barquisimeto-El Tocuyo.	Prolongaría la de Barquisimeto al Tocuyo, continuando por las poblaciones y zonas pobladas de Guárico, Anzoátegui, Chabasquén, Guaito, Campo Elías, y Boconó; seguirá a buscar la depresión de Pampanito, pasará por Arbol Redondo y llegará a la Plazuela empalmado con la carretera que conduce a la ciudad de Trujillo y al sitio denominado "la Concepción" sobre la Gran Carretera de Los Andes.	4 de julio de 1928

<b>NOMBRE DE LA CARRETERA</b>	<b>ITINERARIO</b>	<b>FECHA DE PROMULGACION</b>
Carretera de Ciudad Bolívar a la frontera con Brasil.	Partirá de Ciudad Bolívar, se dirigirá hacia la frontera con la República de Brasil, enlazando según resulte más adecuado y conveniente, los territorios venezolanos limítrofes con Brasil.	24 de julio de 1934
Carretera desde la hoya del río Macario hasta la Cordillera de la Costa.	Empezando en la Hoya de Río Macario en el Dto. Federal, pasando por la Costa Maya y se prolonga por las vertientes de la Cordillera hasta la Costa del mar.	19 de abril de 1935
Carretera transversal desde la Gran Carretera Occidental a la Carretera de Los Andes.	Partirá de un punto de la Gran Carretera Occidental en el Dto. Guanare, Estado Portuguesa, se enlazará con la Carretera de Los Ande en un sitio de la variante en construcción por Boconó en los Estados Lara y Trujillo.	19 de abril de 1935
Carretera transversal de Barinas a la Carretera de Los Andes.	Partirá de la Población de Barinas capital del Estado Zamora y se unirá con la Carretera de Los Andes en un sitio comprendido en los Distritos Miranda o Rangel del Estado Mérida.	19 de abril de 1935
Carretera desde el Sur del Estado Zamora a Guasualito.	Partirá de un punto de la Gran Carretera occidental, al Sur del Estado Zamora y se extenderá hasta cerca de Guasualito en el Dto. Páez del Estado Apure.	19 de abril de 1935

**DECRETO DEL 24 DE JUNIO DE 1910 REFERENTE A LA CONSTRUCCION  
DE CARRETERAS CENTRALES EN LOS ESTADOS DE LA REPÚBLICA.**

**GENERAL JAUN VICENTE GOMEZ  
Presidente Constitucional de los  
ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA**

**Considerando:**

1° Que el estado de la mayor parte de las vías de comunicación de la República, es hoy absolutamente rudimentario; circunstancia que constituye una de las causas principales del atraso agrícola y comercial de casi todo nuestro inmenso territorio; pues que el fomento de la inmigración y de la colonización, así como el de las capitales necesario para la explotación de las riquezas naturales de un país; exigen, en primer término, la existencia de buenas vías de transporte (sic);

2° Que grandes extensiones de nuestro suelo, de suma fertilidad, permanecen estacionarias, por ser hoy casi inaccesibles; y que en otras, la falta de comunicaciones fáciles y permanentes con los centros comerciales y de consumo ha sido causa frecuente de la pérdida de las producciones agrícolas;

3° Que el sistema empleado, hasta el presente, en la construcción de nuestros caminos y carreteras y el estado de abandono en que ellas se encuentran, han hecho nugatorios todos los esfuerzos de la Administración anteriores a este respecto;

**DECRETO:**

Art. 1°. Se ordena la construcción, en cada Estado, de una o más vías carreteras centrales que, pasando por las ciudades y sitios convenientes, constituyan las vías principales de la localidad, para el movimiento de importación y de exportación.

Art. 2°. Estas carreteras principales serán construidas por el sistema de Mac-Adam, en los lugares que así lo requieran, de modo a (sic) asegurar su duración y conveniente estabilidad.

Art. 3°. En relación con las arterias principales de la red de vías de comunicación de la República, los Estados procederán oportunamente a la construcción, reparación o mejora de los caminos secundarios que han de alimentar a aquellas; utilizando para ello los estudios que, de estos caminos, hará practicar el Gobierno Nacional, de conformidad con el presente Decreto.

Art. 4°. En los sitios donde las vías fluviales sean las más rápidas y económicas, se adoptarán estas como vías principales o secundarias y se procederá a estudiar debidamente las obras que sean necesarias para facilitar su navegación.

Art. 5°. Se nombrarán comisiones de Ingenieros que especialmente obtendrán en cada Estado, los datos e información siguientes:

- a) Dirección que sea más conveniente para las vías principales, en la respectiva comarca, a fin de facilitar el movimiento de exportación e importación y las relaciones comerciales de los Estados entre sí; y también para los ramales secundarios, que han de unir aquellas vías con los centros productores.
- b) Apreciación de las distancias, pendientes probables y calidad de los terrenos que atravesarán las diferentes vías; para lo cual se hará uso de los elementos acumulados para la formación del Mapa Físico y Político de Venezuela; de cuyos planos se compulsarán las copias que sean necesarias.
- c) Volumen de los movimientos de tierra e indicación de las principales obras de arte de cada vía.
- d) Presupuesto para la construcción de los diversos caminos, teniéndose en cuenta los precios locales de los materiales, tipo de jornales y demás elementos del caso.
- e) Datos estadísticos acerca de la producción actual de la región servida por la respectiva vía; y apreciaciones sobre su futuro desarrollo.
- f) Estudios de los caminos de un Estado en conexión con las necesidades comerciales y agrícolas de los Estados limítrofes.

- g) Descripción de los medios de transporte (sic) usados hoy en cada región; y valores medios de los fletes actuales por la diversas vías existentes, expresadas (sic) en toneladas kilométricas.
- h) Exploración de las canteras que puedan suministrar materia conveniente para el Mac-Adam; y determinación de sus distancias a (sic) los trazados respectivos.
- i) En los casos de que los caminos que formen la red estuviesen ya construidos, se hará, también, una especificación acerca de su estado actual y de las reparaciones más importantes que necesiten.
- j) Estudio del movimiento comercial, producción y demás circunstancias inherentes a cada región, con el objeto de determinar si lo indicado, en el caso concreto, es la construcción de una vía férrea, de una carretera o de un camino de recuas. Si lo primero, deben tomarse datos sobre las caídas hidráulicas que haya en la proximidad y que puedan ser utilizadas para generar potencia eléctrica.

Art. 6°. Las comisiones de Ingenieros, a que se refiere el artículo anterior tendrán en cuenta, en cada caso, las vías férreas existentes; así como los caminos actuales que puedan ser aprovechables para el plan general de nuestras vías de comunicación.

Art. 7°. Si del examen del movimiento del tráfico actual de alguna región resultare la conveniencia, desde el punto de vista mercantil, de construir una vía férrea o una carretera principal, se estudiarán las condiciones técnicas y económicas de ellas las cuales unidas a las informaciones sobre las caídas hidráulicas que hubiere en la vecindad serán publicadas oportunamente, con el fin de que la Administración pueda utilizar la iniciativa particular en la realización de líneas férreas o de servicio de automóviles sobre vías macamizadas.

Art. 8°. Reunidos los datos e informes de las Comisiones, con o que posee ya el Gobierno nacional sobre el particular, se procederá a la formación del Plano General de las vías de transporte (sic) de la República.

Art. 9°. Se destina el 50% de Crédito de Obras Públicas, fijado en la Ley de Presupuesto, para atender a los gastos de estudios de la red general de vías de comunicación del país y a los de construcción, conservación y mejora de las vías principales.

Art. 10°. Por resoluciones especiales del Ministerio de Obras Públicas, se organizarán y reglamentarán, tanto la Dirección técnica, como la Administración de los trabajos aquí especificados.

Art. 11°. El Ministro de Obras Públicas queda encargado de la ejecución del presente Decreto.

Dado, firmado, sellado con el Sello del Ejecutivo Federal y refrendado por el Ministro de Obras Públicas, en el Palacio Federal, en Caracas, a veinticuatro de junio de mil novecientos diez – Años 101°. de la Independencia y 52° de la Federación.

( LS )

JUAN VICENTE GOMEZ

Refrendado

El Ministro de Obras Públicas

( LS )

ROMAN CARDENAS

**EL CONGRESO  
DE LOS ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA  
DECRETA**

**LA SIGUIENTE**

**LEY DE REGIMEN PENITENCIARIO**

**Artículo 1º.** Para el cumplimiento de las penas de presidio impuestas por los Tribunales de Justicia, de conformidad con la Ley, se destinan dos establecimientos penales que se denominarán: Penitenciaría del Centro y Penitenciaría de Occidente.

En tanto se dispone la construcción de edificios especiales para los referidos establecimientos, funcionará la Penitenciaría del Centro anexa al Castillo Libertador, situado en Puerto Cabello, Estado Carabobo; y la Penitenciaría de Occidente anexa a la Fortaleza de San Carlos en el Estado Zulia.

**Artículo 2º.** Solo podrán ingresar en las Penitenciarías los reos sentenciados definitivamente en firme, esto es, por sentencia contra la cual se hayan agotado o no sean procedentes los recursos ordinarios y extraordinarios que acuerda el Código de Enjuiciamiento Criminal; y al efecto deberá el Tribunal ejecutor de la sentencia enviar por duplicado copia de ésta, con inserción del auto de ejecución, al Presidente del Estado, Gobernador del Distrito Federal o Gobernador del Territorio, respectivos, a fin de que estos funcionarios las envíen al Ministerio de Relaciones Interiores para que el Presidente de la República disponga la designación de la Penitenciaría correspondiente de conformidad con el Código Penal.

**Artículo 3º.** Para la designación de Penitenciaría se agrupan los Estados de la Unión, así:

1°. Anzoátegui, Apure, Aragua, Bolívar, Carabobo, Cojedes, Guárico, Lara, Miranda, Monagas, Nueva Esparta Portuguesa, Sucre, Yaracuy y Zamora.

2°. Falcón, Mérida, Táchira, Trujillo y Zulia.

A los sentenciados por los Tribunales de los Estados que forman el primer grupo, y por los del Distrito Federal y de los Territorios Federales, se les designará la Penitenciaría del Centro; y a los sentenciados por los Tribunales que integran el segundo grupo, la penitenciaría de Occidente.

**Artículo 4°.** Se autoriza al Ejecutivo Federal para erigir cuando lo crea conveniente otra Penitenciaría que deberá establecerse en la región del Oriente de la República y que deberá denominarse Penitenciaría de Oriente; y en este caso podría modificar adecuadamente las agrupaciones de Estados a que se refiere el artículo anterior.

**Artículo 5°.** Al ingreso de todo reo a la Penitenciaría se le someterá, de conformidad con el Código Penal, a aislamiento celular por un tiempo igual al tercio de la pena impuesta. En ningún caso deberá incomunicarse al reo, y así éste podrá ser visitado conforme a lo que disponga el Reglamento de la Penitenciarías; y queda a juicio del Gobernador del Establecimiento, según la conducta que observe el reo, el limitar la duración del aislamiento celular.

**Artículo 6°.** Los reos sentenciados a presidio que estén cumpliendo condena pueden ser destinados a trabajar fuera de la respectiva Penitenciaría, con las seguridades del caso, en las obras públicas, cuando así lo disponga el Ejecutivo Federal.

**Artículo 7°.** En las penitenciarías se atenderá a la separación de los reos por razón del sexo, edad y delito, y se fundarán talleres para trabajos de los penados, escuelas y servicios adecuados de vigilancia, enfermería y hospitalización, de salubridad y de cultos, indispensables para la buena marcha y el orden del Establecimiento (sic.) según se disponga en el Reglamento de Penitenciaría que al efecto dictará el Ejecutivo Federal.

**Artículo 8º.** La Administración y Dirección de cada una de las Penitenciarías a que se refiere el artículo 1º de esta ley, correrán a cargo de un funcionario de la dependencia y nombramiento del Ejecutivo Federal, por órgano del Ministerio de Relaciones Interiores, y que se titulará 'Gobernador de la Penitenciaría (tal)'.

Los demás empleados que requiera el servicio, escuelas, talleres y demás despachos de la Penitenciaría, serán nombrados por sus respectivos Gobernadores, mediante aprobación del Ejecutivo Federal.

**Artículo 9º.** Los sueldos de los Gobernadores y demás empleados de las Penitenciarías, serán fijados en la Ley de Presupuesto General de Rentas y Gastos Públicos, y en su defecto por el Ejecutivo Federal, el cual determinará en el Reglamento de Penitenciarías, las funciones de cada empleado y las distintas relaciones de estos Establecimientos (sic) en conformidad con las disposiciones y fine de la presente Ley y las prescripciones penales de La República.

**Artículo 10º.** La pena de prisión que exceda de un año, hecho el cómputo de ley, deberá cumplirse en la Cárcel Nacional establecida en la capital de la República; y al efecto deberá el Tribunal executor de la sentencia definitivamente firme, enviar copia de ésta, por duplicado, con inserción del auto de ejecución, al Presidente del Estado, Gobernador del Distrito Federal y Gobernador de Territorio, respectivos, a fin de que estos funcionarios la remitan al Ministerio de Relaciones Interiores para que el Presidente de la República disponga el ingreso del reo en la mencionada Cárcel Nacional.

El Ejecutivo Federal dictará oportunamente el Reglamento de referido Establecimiento (sic) Carcelario; y en tanto se dicta éste, cumplirán los reos destinados a la Cárcel Nacional sus respectivas condenas en las Penitenciarías que al efecto designe el Presidente de la República.

**Artículo 11°.** En el Distrito Federal las penas de prisión que no excedan de un año, hecho el cómputo de ley, y las de arresto, se cumplirán también en la Cárcel Nacional a que se contrae el Artículo 10 de la presente ley.

**Artículo 12°.** Las Colonias Penitenciarias previstas en el Código Penal se establecerán en las regiones de los Territorios Federales Delta-Amacuro y Amazonas, que escójanla efecto el Ejecutivo Federal, al que corresponde también la organización y reglamentación del ramo.

(sic) único. En la reglamentación del ramo deberá proveerse a la adjudicación de tierras. A los relegados, para su cultivo y ulterior adquisición.

**Artículo 13°.** Se deroga la Ley de Penitenciaría del 19 de mayo de 1896. Dad en el Palacio Federal Legislativo, en Caracas a los diez días del mes de junio de mil novecientos quince.- Año 106° de la Independencia y 57° de la Federación.

El Presidente, (L.S.) – A. Carnevali M. – El Vicepresidente, - Gabriel Picón – Febres, hijo, - Los Secretarios, - M.M. Ponti.- Luís Correa.

**A N E X O 2**

**VARIACIONES EN LA ESTRUCTURA ORGANIZATIVA  
DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS  
(1908 - 1935)**

**SINTESIS Y ORGANIGRAMAS ELABORADOS POR  
LA TESISISTA CON BASE EN LAS SIGUIENTES  
FUENTES:**

**“Ley de 9 de marzo de 1818 sobre Organización  
de Ministerios”. Recopilación de Leyes y Decretos  
de Venezuela, tomo XXI, pp. 26-30**

**“Ley de Ministerios del 10 de junio de 1913”.  
Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela.  
tomo XXXVI, pp. 99 – 105**

**“Reglamento de la Ley de Ministerios del 26 de  
octubre de de 1929”. Recopilación de Leyes y Decretos  
de Venezuela, tomo LII, pp. 512 - 524**

## **COMENTARIO:**

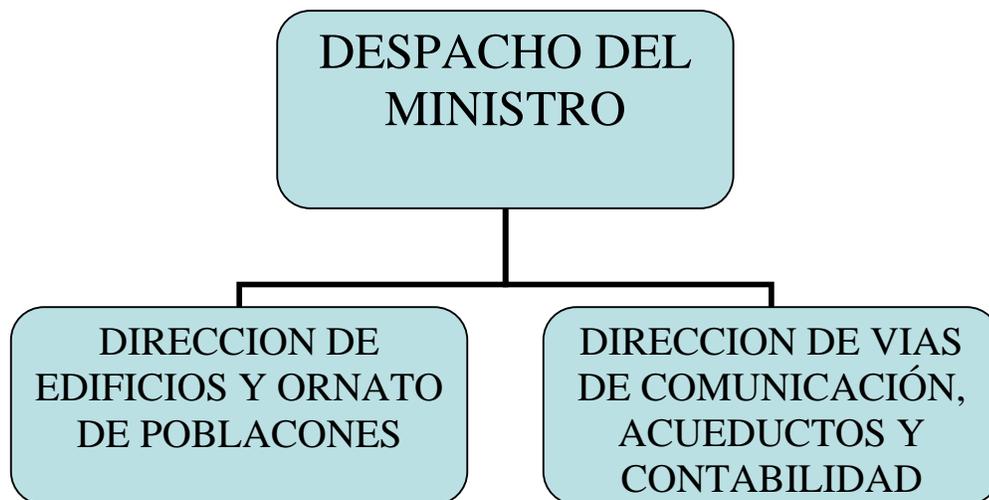
La estructura organizativa del Ministerio de Obras Públicas ofrece variaciones sustantivas a lo largo del período de mandato gomecista, tal y como se expresa en los organigramas representativos de dicha estructura. Allí vemos como su organización va adquiriendo cierta complejidad respecto de la estructura interna existente desde finales del Siglo XIX, constituyendo uno de los indicadores de las acciones que el régimen desplegaría en un intento por imprimirle cierta modernidad al aparato administrativo del Estado.

En el presente trabajo solo se tomará en cuenta la ley de ministerios y su Reglamento cuando los mismos generen cambios en la estructura del referido ente.

Es de señalar que con fecha 24 de julio de 1935, se creó por Decreto, el Servicio Aerofotográfico Permanente, dirigido a prestar servicios a este Despacho y a los restantes departamentos del Ejecutivo Nacional, razón por la cual no se ha tomado en cuenta esta disposición para representar gráficamente la estructura del Ministerio, en virtud a que dicho Servicio, en principio, ofrece las características de un órgano de apoyo a toda la administración pública, y no se nos presenta como una dependencia específica de Obras Públicas.

Por lo demás y dada la fecha de creación del mencionado Servicio, el mismo no tendría mayor influencia en el funcionamiento del Ministerio durante el período que nos ocupa, aunque sí representa un hecho verdaderamente innovador dentro de los intentos de modernización llevados a cabo por el régimen, por el significado que adquiere a partir de este momento, el uso de la aerografía en los estudios realizados por la Ingeniería y otras ciencias como la Geografía y la Geología.

**MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS**  
**ESTRUCTURA ORGANIZATIVA 1898 – 1912**



FUENTE: “Ley del 9 de marzo de 1898 sobre Organización de Ministerios”. Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela, Tomo XXI, PP. 26 - 30

## AÑO 1913:

La Ley de Ministerios de este año, le restituye al M.O.P. las tres Direcciones con las cuales fuera creado en 1874, incorporándole además, la Sala Técnica. Esta unidad fue instituida a través del Decreto Reglamentario de las Obras Públicas, promulgado el 14 de abril de 1909; posteriormente, se procedería a su habilitación y se le asigna el personal necesario, mediante la Resolución de fecha 3 de julio de ese mismo año.

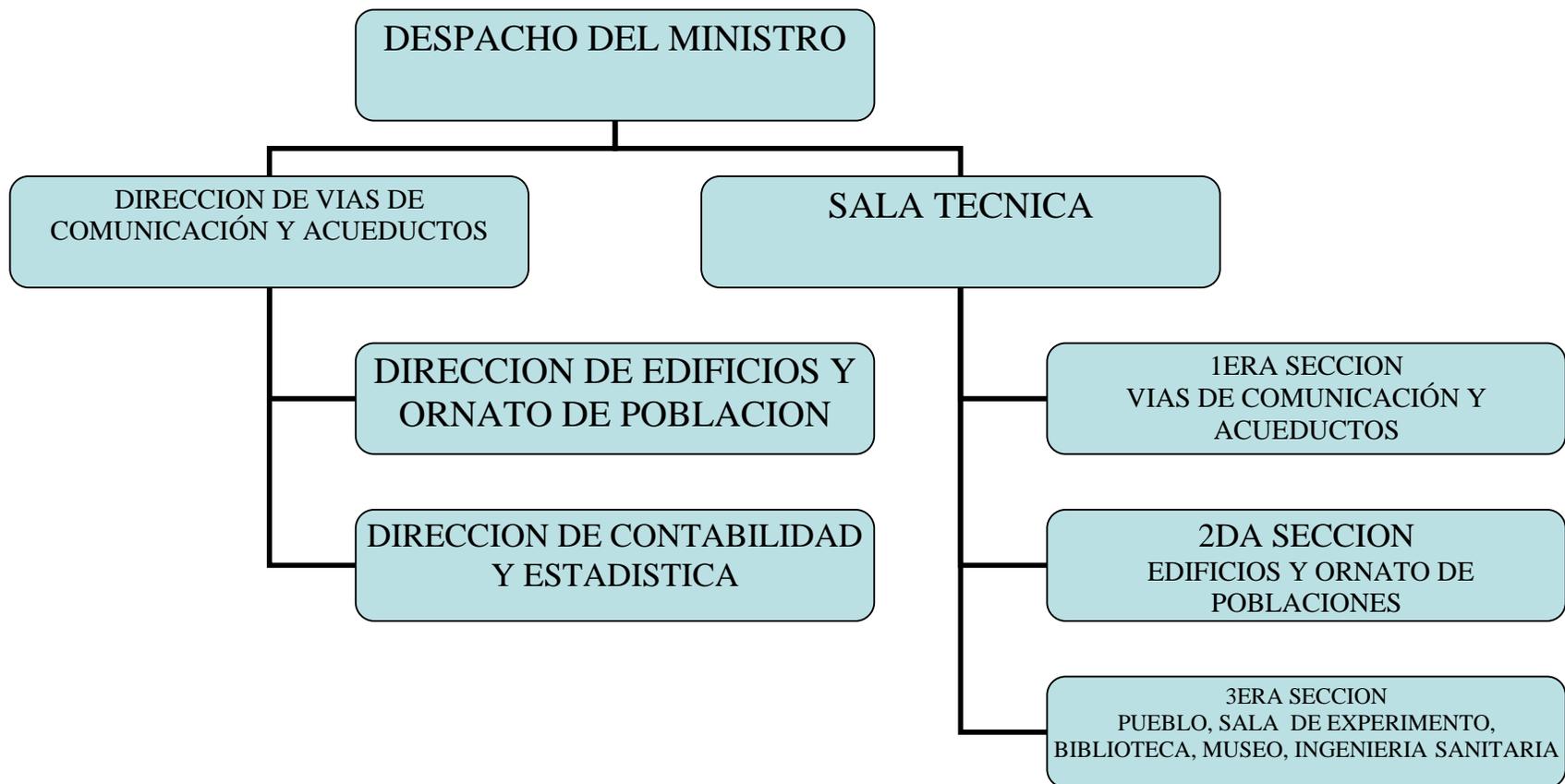
Estaba previsto que la Sala Técnica desarrollará además de los estudios relativos a las diferentes obras que realizaría el Ministerio, labores de apoyo a la organización, entre otras, estuvo a cargo de las publicaciones de Ministerio, como la Revista Técnica del M.O.P.; actividades de investigación a través de la Sala de Experimentación; formación del acervo bibliográfico sobre diferentes tópicos vinculados a las actividades del Despacho de Obras Públicas, etc.; todas ellas serían encomendadas a la Sección Tercera de dicha Sala.

Por su parte la Dirección de Vías de Comunicación y Acueductos era la encargada de los estudios, construcción, reparación, mejoras y ensanche de las carreteras, caminos y obras de arte conexas como: puentes, viaductos, pontones, alcantarillas, túneles, etc.

Al M.O.P. se le dotaría también de una serie de funcionarios que vendrían a complementar las actividades de las diferentes dependencias que lo conforman entre los años 1913 y 1929, fecha en la cual se producirían los últimos cambios en la estructura organizativa de este organismo durante el período. Los cargos en referencia son los siguientes:

- Abogado Consultor, el cual también prestaba sus servicios al Ministerio de Fomento.

- Inspector Técnico de Obras Públicas, cargo que fue eliminado en 1914, como parte de las restricciones financieras que padecería el Despacho. Cabe señalar que en este mismo año cesaron temporalmente (reaparece en el año 1932), y por los mismos motivos, la publicación de la Revista Técnica del M.O.P., creada el 19 de diciembre de 1910.
  
- Director Administrativo de Obras Públicas.
  
- Encargado del Departamento de materiales y herramientas



FUENTE: "Ley de Ministerios del 10 de Junio de 1913" Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela, Tomo XXXVI, pp 99

## **AÑO 1929:**

Las sucesivas Leyes de Ministerios y sus respectivos Reglamentos, promulgados entre 1923 y 1928, no introducen mayores cambios en las funciones del M.O.P.; no fue sino hasta 1929 cuando tendrían lugar modificaciones en la estructura de dicho ente.

En primer lugar se elimina la Dirección de Contabilidad y Estadísticas, creándose la Dirección General de Administración, con lo cual se otorga una mayor cobertura a los aspectos relacionados con el proceso administrativo en la gestión del Ministerio; así mismo la Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones, cambia su denominación por la de Dirección de Edificios y Obras de Ornato, mientras que la Dirección de Vías de Comunicación y Acueductos, para identificarse con el nombre de Dirección de Vías de Comunicación y Obras Sanitarias.

Sin embargo el cambio más significativo, estaría representado en la desagregación de las funciones otorgadas a dos de las Direcciones del Ministerio, mediante la delegación de atribuciones en una serie de unidades dependientes de la Dirección General de Administración y de la Dirección de Vías de Comunicación y Obras Sanitarias; con ello se estaría ampliando la base organizativa de esta institución, al crear un nuevo nivel en su estructura.

Esta reorganización dio lugar a que la Sala Técnica, dependencia encargada de evacuar las consultas y formular los estudios y presupuesto sobre las obras que le son encomendadas al M.O.P., pasará alguna de sus actividades a la Dirección General de Administración y al Abogado Consultor; caso concreto, lo relacionado con las publicaciones del Ministerio y las funciones correspondientes al área de legislación, encomendándose esta última actividad al Abogado Consultor quien a partir de este momento prestaría sus servicios con exclusividad

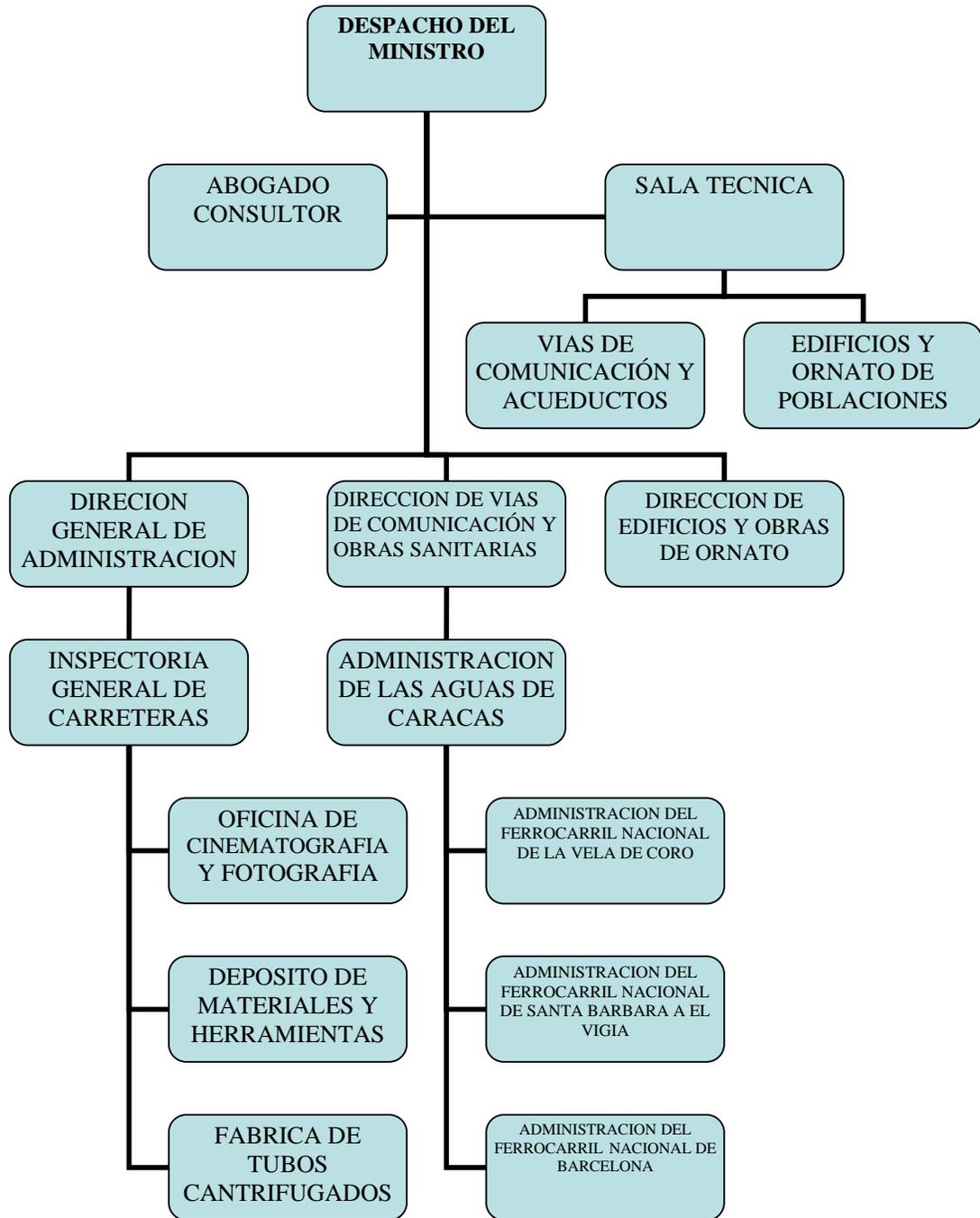
para este Ministerio, sin compartir estas labores con el Ministerio de Fomento como sucedía con anterioridad.

La organización que se adopta para el M.O.P. a partir del año 1929, establece un claro deslinde entre los aspectos relativos a la fase técnica y la fase administrativa de los trabajos de carreteras, puesto que ambas actividades se adscriben a distintas Direcciones. Así tenemos que la parte administrativa estaba a cargo de la Inspectoría General de Carreteras, dependiente de la Dirección General de Administración, mientras que las funciones inherentes a los estudios, construcción, reparación, mejoras y ensanche de este tipo de vías, continúan en la Dirección de Vías de Comunicación y Obras Sanitarias. No obstante llama la atención que se haya establecido un canal jerárquico diferente para el manejo de los trámites administrativos derivados de la ejecución del programa de carreteras, máximo si tomamos en cuenta que todas las unidades adscritas a la Dirección de Vías de Comunicación y Obras Sanitarias, al parecer realizaban labores administrativas, según se desprende de la denominación que se les ha dado; bien sea a la dependencia encargada del ramo de acueductos, como a las que se dedican a la administración de los diferentes ferrocarriles en el país.

Esta separación, desde el punto de vista de las ciencias administrativas contemporáneas, es correcta, aunque en el momento que nos ocupa, al parecer no se manejaban estos criterios con suficiente rigurosidad, a juzgar por el carácter de los lineamientos de tipo organizativo que se desprenden del Reglamento de la Ley de Ministerios, promulgado en 1929, donde no siempre se toma en cuenta la homogeneidad y afinidad en las funciones para proceder a su agrupación en una dependencia o nivel organizativo. En este sentido, también se pudiera interpretar que esta disposición estaba dirigida a reforzar el control del dictador sobre estos trabajos, habida cuenta de que el Inspector General de Carreteras, responsable del manejo administrativo de los recursos asignados a este rubro de las obras públicas, normalmente despachaba desde la ciudad de Maracay (residencia permanente del Presidente Juan Vicente Gómez) y actuaba con cierta

independencia de criterios respecto de la autoridad y jerarquías establecidas a través del M.O.P.

**MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS**  
**ESTRUCTURA ORGANIZATIVA 1929 - 1935**



FUENTE: “Reglamento de la Ley de Ministerios del 26 de Octubre de 1929”. Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela, Tomo II, pp 524

**A N E X O 3**

**DESCRIPCION DE LAS CARRETERAS DE VENEZUELA  
PRESENTADA AL  
VII CONGRESO INTEERNACIONAL DE CARRETERAS REUNIDO EN  
MUNICH (ALEMANIA) EN SEPTIEMBRE DE 1934**

Esta exposición sólo comprende las principales carreteras de Venezuela. Existen además numerosos ramales muy bien contruidos y conservados que hemos omitido porque tienen una importancia puramente local.

Con esta exposición sólo hemos querido dar una idea sintética y clara de la red de carreteras de Venezuela, de aquí que las hemos clasificado en dos grandes grupos: 1° carreteras troncales, que son las que parten de la Capital y van a hasta las fronteras de la República, en las direcciones occidente, oriente y sur; y 2° carreteras de penetración, que son las que partiendo de un puerto van hacia el interior del país.

Antes de 1910 sólo existían en Venezuela caminos de recuas y unas pocas carreteras en muy mal estado y proyectadas y trazadas únicamente para la tracción animal. Toda la moderna red de carreteras venezolanas es la obra exclusiva del patriotismo y de la energía de nuestro Presidente el señor General Juan Vicente Gómez, quien supo comprender a tiempo el inmenso porvenir del tráfico automovilístico y preparar al país para recibir todos sus beneficios. Diez mil kilómetros de carreteras principales, y por lo menos cinco mil de carreteras secundarias, son la mejor ofrenda que se haya podido hacer a la Patria. Pero Venezuela ha recibido también del General Gómez otros grandes bienes: la pacificación del país, la organización de la hacienda pública, la cancelación de la deuda externa y la creación y conservación del moderno ejército venezolano, modelo de disciplina y garantía de la paz y del orden.

## CAPITULO 1°

### CARRETERAS TRONCALES

#### I. CARRETERA DE LOS VALLES DEL TUY

Esta carretera comunica a Caracas con la rica región agrícola de los Valles del Tuy y también sirve para la importación y exportación de esta región que se efectúa actualmente en su totalidad por el Puerto de La Guaira. Parte de Caracas y pasa por El Valle, La Cortada del Guayabo, Charallave y Ocumare del Tuy. De esta ciudad parte la carretera a Cúa, la cual enlaza de nuevo en Charallave, poniendo en comunicación a Cúa con Ocumare por el Sur y con Charallave por el Norte. De Cúa se prolonga la carretera por San Casimiro y San Sebastián y enlaza con la Gran Carretera Oriental cerca de San Juan de los Morros.

Esta carretera tiene un recorrido total hasta San Juan de los Morros de Km. 148,500 según la siguiente progresiva:

Caracas-Charallave	Km.	51,500
Charallave-Cúa		14
Cúa-San Casimiro-San Juan de los Morros		83
	<hr/>	
Total	Km.	148,500
Ramales Charallave-Ocumare	19,500	
Ramales Cúa-Ocumare	18	37,500
		<hr/>

Esta carretera está pavimentada con una carpeta de asfalto en frío sobre firme de concreto hasta El Valle. De esta población hasta el sitio de Coche, donde existe un moderno y hermoso barrio obrero, está pavimentado de concreto de cemento. De allí de allí en adelante, la carretera continúa de piso natural engranzonado. El ancho mínimo de la calzada en la primera sección Caracas-Coche es de 8 mts. Y su pendiente máxima de 3%, y en la segunda sección hasta Ocumare, el ancho mínimo es de 6 mts. Y su pendiente máxima de 8%. En la

Cortada del Guayabo empalma esta carretera con el ramal San Diego-Carrizal-Los Teques que establece una comunicación con la carretera Caracas-Maracay.

## **II. GRAN CARRETERA OCCIDENTAL**

Esta carretera parte de Caracas y termina en San Cristóbal con un recorrido total de 872 Km. Pasa por muchas ciudades importantes entre las cuales las principales son:

Los Teques, capital del Estado Miranda.

Maracay, capital del Estado Aragua

Valencia, capital del Estado Carabobo

San Carlos, capital del Estado Cojedes

Acarigua, capital del Estado Portuguesa

Barinas, capital del Estado Zamora

San Cristóbal, capital del Estado Táchira.

Esta carretera tiene un recorrido común con la Gran Carretera de los Andes de 160 Km. Hasta la ciudad de Valencia. Este primer trayecto está pavimentado de concreto. La segunda sección Valencia a Acarigua está terminada y dada al tráfico desde hace algunos años y se la utiliza también como variante de la Gran Carretera de los Andes, con la cual empalma en Barquisimeto mediante el ramal Acarigua-Barquisimeto. Esta segunda sección también está pavimentada de concreto en una extensión de 30 Km. Desde Valencia hasta el Monumento Conmemorativo de la batalla de Carabobo en el campo del mismo nombre. El resto de esta sección es de piso natural engrazonado. El ancho medio de la calzada es de 7 metros. La tercera sección, de Acarigua a Río Frío, fue terminada y dada al tráfico en los últimos meses del año de 1933 y se prosiguen actualmente los trabajos para consolidar el piso en algunos lugares, para mejorar el ancho de la calzada y construir los drenes y las numerosas obras de arte, principalmente los grandes puentes que requisen los importantes ríos que esta vía atraviesa.

Por esta vía puede hacerse el viaje de Caracas a San Cristóbal en 24 horas de viaje continuo, por lo corto del recorrido y por la gran rapidez que permiten las secciones pavimentadas de concreto (190 Km) y también las grandes secciones casi rectilíneas que tiene la carretera en la parte de los Llanos occidentales que ella atraviesa.

La construcción de esta carretera se inició en el año de 1916. El Gobierno Nacional al decretar y construir esta importante vía, lo mismo que con la construcción de la Carretera Trasandina, estableció el primer tramo de la comunicación intercontinental; y en el año de 1925 con la inauguración de esta última carretera, desde Caracas hasta San Antonio del Táchira, realizó el primer eslabón de esta importante comunicación internacional, llamada Carretera Panamericana o Bolivariana. Actualmente se construyen las obras de arte de la Carretera Occidental que facilitarán enormemente el tránsito por esta vía, la cual en un porvenir no remoto habrá de desarrollarse por el pie de las faldas orientales de la cordillera de los Andes en el continente Suramericano (\*)

Pero el mayor beneficio de esta carretera para el país, que ha sido el objeto inmediato de su construcción, es que ella pone en comunicación las faldas orientales de los Andes Venezolanos y la región de los altos llanos con los centros ya poblados del Norte de la República y con los puertos marítimos de Turiamo y Puerto Cabello, por donde se hará fácilmente el movimiento de importancia y exportación que desarrolle esta rica comarca.

---

(\*) Actualmente (diciembre de 1934) el Gobierno Nacional se ocupa de considerar el interés que pueda tener Venezuela en el trazado del Ferrocarril Panamericano que se desarrolla casi en su totalidad por la costa de Pacífico y por las hoyas hidrográficas inmediatas a dicha costa. Confirmando su opinión de años anteriores sobre esta vía de riel y haciendo ver la importancia de continuar el trazado de la carretera que inició en el tramo de Venezuela por las faldas orientales de la cordillera de los Andes, ha propuesto los puntos contenidos en el resumen del Memorando cuya inserción hacemos con la debida autorización del Departamento de Obras Públicas.

**RESUMEN DEL MEMORANDUM DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS SOBRE EL TRAZADO DEL FERROCARRIL PANAMERICANA.**

- 1° Tanto el trazado del Ferrocarril Panamericano propuesto en 1890 por la Internacional Railways Comisión como el llamado recientemente Ferrocarril Central Panamericano, tienen por línea Troncal la costa del pacífico y las hoyas hidrográficas inmediatas a dicha costa.  
El proyecto de relacional las líneas existentes y terminar los tramos que faltan en dicha zona para poder establecer en breve tiempo la comunicación por riel de Norte a Sur en el continente Suramericano, ha interesado vivamente a toda la América. Venezuela reconoce y aplaude este paso de verdadero panamericanismo.
- 2° Venezuela se interesaría inmediatamente por el proyecto de una comunicación intercontinental americana, en la parte correspondiente a Sur América, siempre que esta fuera , por de pronto, una carretera y más tarde, cuando las circunstancias lo justifiquen y reclamen, un ferrocarril que vaya por la línea de transición entre las cordilleras de los Andes y las llanuras que demoran al oriente de Sur América.
- 3° Venezuela ya tiene prácticamente desarrollado en su territorio, en la llamada Gran Carretera Occidental de Venezuela, el trayecto correspondiente a esta gran vía de comunicación.
- 4° Son grandes ventajas de esta vía de comunicación, siguiendo el trazado indicado, las siguientes:
  - I. Todos los productos principales de Sur América irán en su mayor parte hacia esta vía, siguiendo un movimiento natural de descenso desde las cordilleras de los Andes hacia ella, es decir, con la fuerza de la gravedad a su favor, lo cual representa una enorme y decisiva economía en los trasportes.

Las faldas orientales de la cordillera de los Andes constituyen ferocísimas extensiones de tierras semi-planas, situadas a conveniente altura sobre el nivel del mar que por consiguiente son sanas y gozan de clima suave, y por ende son aptas para desarrollar su explotación en breve tiempo.

Para dar una idea de la importancia de los puentes de esta carretera, citamos algunas de las secciones entre Valencia y San Cristóbal:

Tocuyito	50 m. de luz.	(Terminado)
Acarigua	120 m. de luz	(En construcción)
Guache	60 m. de luz	(En construcción)
Avispero	35 m. de luz	(Terminado)
San Rafael de las		
Guasduas.	35 m. de luz	(Terminado)
La Acequia	80 m. de luz	(En construcción)
Ospino	120 m. de luz	(En construcción)
La Yuca	8 m de luz	(En construcción)
Piscuri	42 m. de luz	(En construcción)
Navay	33 m. de luz	(En construcción)
Chururú	84 m. de luz	(En construcción)
Sto. Domingo	162 m. de luz	(Terminado)
Río Frío	90 m. de luz	(Terminado)
Río Aza	55 m. de luz	(En construcción)

Esta carretera tiene numerosos e importantes ramales. Solo citaremos los de las secciones Valencia-San Cristóbal, pues como se ha dicho, la primera sección es común con la Gran Carretera de los Andes:

1° Ramal Valencia-Nirgua-San Felipe: Este ramal, además de que atraviesa una extensa zona cafetera, está destinado a establecer una comunicación más corta y casi directa entre Valencia y las Capitales San Felipe y Barquisimeto, evitándose el largo rodeo por la vía de la Costa: Valencia-El Palito-San Felipe-Barquisimeto, que es una de las vías; o también el recorrido Valencia-San Carlos-Acarigua-Barquisimeto, por la Gran Carretera Occidental y su ramal Acarigua-Barquisimeto que es la otra vía y que más abajo describimos. La longitud de este ramal es de 160 Km.

2° Ramal Tinaco-El Pao: 45 Km.

3° Ramal San Carlos-El Laurel: 25 Km.

Actualmente en construcción y destinado a poner en comunicación a San Carlos, capital del Estado Cojedes, con las llanuras del mismo Estado.

4° Ramal Acarigua-Barquisimeto: 66 Km.

5° Ramal Barinas-Barinitas-Mérida: Actualmente en construcción. Tiene un recorrido total de 92 km. De los cuales pueden recorrerse en automóvil más de la mitad.

6° Ramal a Puerto Nutrias: Desde el empalme en esta carretera, hasta Puerto Nutrias en la margen izquierda del río Apure, tiene un largo aproximado de 180 Km. Pasando por Sabaneta, Santa Rosa, Libertad y Puerto Nutrias del Estado Zamora. Desde Bruzual, en la margen derecha del río Apure, frente a Puerto Nutrias, parte una carretera hasta Guasqualito, con un recorrido aproximado de 200 Km que puede considerarse como prolongación de este ramal, traficable solamente en la estación seca.

---

I. La vía irá siguiendo literalmente por sobre el enorme depósito de petróleo que existe a lo largo de los pies orientales de los Andes; así como también próxima a la línea de mayores depósitos de fuerza hidráulica de Sur América y, quizá, del mundo entero, lo cual favorecerá y facilitará la realización de un ferrocarril eléctrico y la industrialización de las riquísimas comarcas por donde pasará, hasta hoy inexploradas.

- III. La vía indicada tendrá por su ramal de Venezuela una pronta y fácil salida de los productos suramericanos hacia los mercados mundiales por los puertos venezolanos, especialmente por el gran Puerto de Turiamo, cuya construcción se está llevando a efecto en condiciones de recibir vapores del mayor tonelaje practicable por las empresas navieras.
- IV. Esta vía tiene, además, la importantísima ventaja de que por la circunstancia de ir por el pie de la serranía de los Andes, puede situarse a una suficiente altura para que sin perjuicio de ir por tierras llanas, con todas las ventajas que de ello se derivan, no sea alcanzada por las inundaciones características de todos los llanos existentes al oriente de Sur América.
5. Mientras se realiza la vía en las condiciones atrás dichas y para fomentar las relaciones entre las Repúblicas de Sur América, Venezuela se permite aconsejar se establezca desde ahora a lo largo del trazado de ella, aeródromos a distancias convenientes y debidamente provistos para instalar un servicio regular de comunicaciones aéreas. Se presta muchísimo a la construcción de estos aeródromos la circunstancia de ser ellos muy fáciles de construir en las llanuras de sabana por donde en su mayor parte atravesará la vía. El servicio aéreo facilitará, además, admirablemente, el estudio y localización definitiva más adecuada de la vía; la determinación de los puntos obligados, sitios de puentes en los grandes ríos y demás detalles importantes del trazado, tanto desde el punto de vista técnico como colonizador.
- 6° En la vía conforme se deja indicada para el continente suramericano, estarán vivamente interesadas todas las naciones de Sur América, incluyendo el Brasil, Venezuela y las Guayanas, entidades éstas que no tienen interés alguno en el ferrocarril panamericano actual, siguiendo por las crestas de la cordillera de los Andes casi a lo largo de las costas del Océano Pacífico.
- 7° Para continuar la gran vía suramericana hacia Centro América, desde el punto de empalme del ramal venezolano, se seguirá de allí por los valles de Cúcuta a pasar por la depresión de Tamalameque al valle del Magdalena y de allí hacia Panamá; siguiendo siempre en mucha parte el trazado por sobre grandes depósitos petrolíferos y en condiciones relativamente fáciles del terreno.

#### Observación

La practicabilidad de la vía en las condiciones descritas, ya la ha probado experimentalmente Venezuela con resultados del todo satisfactorios en el trazado de más de 800 Km. que tiene desarrollado en su territorio.

Las circunstancias son las mismas que las de este trayecto en toda la extensión del trazado atrás indicado para Sur América.

### **III. GRAN CARRETERA DE LOS ANDES**

Puntos terminales, principales ciudades intermedias, distancias.

La Gran Carretera de los Andes, llamada así por resolución de fecha 13 de diciembre de 1923, es la primera vía troncal del Occidente de la República. Une a Caracas con la frontera colombiana, pasando a través de los Estados Miranda, Aragua, Carabobo, Yaracuy, Lara, Trujillo, Mérida y Táchira, y es sin duda la vía más importante de la Nación, con un recorrido total de 1.183 Km.

Pasa por Los Teques, Maracay, Valencia, San Felipe, Barquisimeto, Trujillo, Mérida y San Cristóbal, capitales de los Estados antes nombrados.

Atraviesa todos los climas. Desde el nivel del mar, en el sitio de "El Palito", hasta la altura de 4.000 m. en el Páramo de Mucuchíes.

La vía termina en el Puente Internacional "Bolívar", espléndida obra, construido sobre el río Táchira, cerca de la población de San Antonio del Táchira, en donde dicho río es la línea fronteriza con la República de Colombia

El 21 de julio de 1925 se abrió el último metro de plataforma, en el sitio llamado "Mesa de Laura", habiéndose hecho en el lapso de tiempo relativamente corto de tres años, la parte más costosa y difícil de la carretera: el paso de la Cordillera de los Andes Venezolanos.

Desde entonces la vía ha sido objeto de especial atención por parte del Gobierno, y se ha trabajado continuamente en su mejoramiento.

La ejecución progresiva de esta obra, hasta el estado en que se encuentra hoy, ha sido sin duda una de las obras de mayor impulso en el desarrollo de Venezuela, llevadas a cabo durante la administración del General Juan Vicente Gómez.

En el cuadro de distancias, se anotan las que es necesario recorrer actualmente, sin tener en cuenta importantes modificaciones en la ruta general de la carretera que acortarán su kilometraje, entre las cuales la más importante, será la que lleva de Barquisimeto a Trujillo sin el largo rodeo por Carora, pasando por las ricas regiones de Quibor, Tucuyo y Bocono, modificación que reduce la carretera a su derrotero natural que es Noroeste-Suroeste, y que está actualmente en activo proceso de construcción.

Distancias Parciales y Distancias Acumuladas a Caracas:

	Parcial	Total
Caracas	Km. 0	0
Antímano	2	2
Los Teques	25	27
La Cortada	4	31
Guayas	21	52
Las Tejerías	3	56
El Consejo	11	66
La Victoria	8	74
San Mateo	11	85
La Encrucijada	7	92
Turmero	2	94
Maracay	14	108
Tapatapa	4	112
Mariara	13	125
San Joaquín	9	134
Guacara	11	145
Valencia	15	160
Naguanagua	8	168
Bárbula	3,5	171
Las Trincheras	8,5	180
El Palito	21,5	201
Sanchón	4,5	206
Morón	6	212
Alpargatón	7	219
Urama	7	226
Guaremal	10	236
El Chino	25	261
Marín	14	275
San Felipe	7	282
Cocorote	6	288
Guamal	8	296
Chivacoa	25,5	321

Urachiche	17,5	339
Yaritagua	14	353
Barquisimeto	26	379
Carora	105	434
Pampanito	159	643
Motatán	22	665
Valera	9	674
Timotes	49	723
Chachopo	11	734
La Venta	4	738
Almorzadero	18	756
Páramo de Mucuchíes	8	764
Casa de Gobierno	7	771
Apartaderos	10	781
San Rafael	2	783
Mucuchíes	8	791
Mucurubá	16	807
Tabay	24	831
Mérida	15	846
La Parroquia	5	851
Ejido	5	856
San Juan	20	876
Lagunillas	5	881
Estanques	25	906
San Felipe	6	912
Mocotíes	6	918
Santa Cruz	6	924
Tovar	15	939
La Playa	6	945
Bailadores	11	956
Lagunitas	27	983
Pueblo Hondo	16	999
El Palmar	4	1.003
La Grita	22	1.025
El Cobre	22	1.047
Páramo Zumbador	15	1.062
Cordero	37	1.099
Empalme Central	5	1.104
San Cristóbal	11	1.115
Frontera Colombiana	68	1.183

Distancias de Caracas a las Capitales de Estados:

	Parcial	Total
Caracas	Km. 0	Km. 0
Los Teques	27	27
Maracay	81	108
Valencia	52	160
San Felipe	122	282
Barquisimeto	97	379
Mérida	467	846
San Cristóbal	269	1.115

De la Concepción Km. 641 de Caracas parte un ramal que une a la ciudad de Trujillo con la carretera de los Andes. El ramal tiene 14 Km. de longitud, y por tanto de Caracas a Trujillo: 655 Km.

Síntesis de las características geográficas de las regiones en que se desarrolla.

La carretera sale de Caracas bordeando las vegas del Guaire y asciende luego hacia Los Teques alcanzando su mayor altura en la Cordillera de la Costa, en la Cortada Km. 31 a 1.260 m. sobre el nivel del mar. De allí desciende pasando por Las Tejerías y El Consejo, a los Valles de Aragua. Pasa por Maracay a 445 m. sobre el nivel del mar, y continúa hacia Valencia en el Estado Carabobo a una altura media de 450 m. sobre el mar. De Valencia, a 478 m. desciende hasta la orilla del mar en el sitio de El Palito. Este trayecto es común con la carretera de penetración Puerto Cabello Valencia, y está pavimentado de concreto de cemento en casi toda su extensión de 41 Km.

Desde el Palito la carretera empieza a internarse en la zona montañosa y agrícola del Yaracuy, atravesando terrenos planos en donde fueron necesarias numerosas y costosas obras de drenaje y consolidación debido al anegadizo de estas tierras. La carretera atraviesa todo el Estado Yaracuy siguiendo tierras bajas cultivadas, pasa por San Felipe a 245 m. sobre el mar y entra en el Estado Lara donde llega hasta 566 m. sobre el mar en Barquisimeto. La sección Barquisimeto-El Palito es común con la carretera de penetración Puerto Cabello-Barquisimeto. De Barquisimeto hasta Carora, se siguió provisionalmente el trazado de la

carretera de penetración Falcón-Lara, de pronto será sustituido por el trazado definitivo Barquisimeto-Tocuyo-Boconó-Trujillo, en activo proceso de construcción, como se ha dicho por lo cual resultaría inútil describir el trazado actual.

La carretera abandona las tierras bajas, y empieza a ganar altura hacia las estribaciones de la Cordillera siguiendo la hoya del río Motatán cuya margen izquierda aprovecha desde la Estación del Ferrocarril de La Ceiba, en la población de Motatán, hasta Valera a 540 m. sobre el mar, en un recorrido de 9. y luego también de Valera hacia Timotes.

Es en Valera donde propiamente puede decirse que empieza la carretera de Los Andes. Desde allí comienzan a presentarse los problemas de trazado que tuvo que resolver esta vía, y su localización actual en cada trayecto es el resultado de numerosos y completos estudios efectuado por ingenieros bajo la dependencia del Ministerio de Obras Públicas.

Entre Valera y Timotes, situado a 2.020 m. sobre el mar, la carretera tiene que vencer una diferencia de altura de mil metros. El trazado eligió la margen izquierda del río Motatán, la cual se desarrolla hasta el sitio denominado Cuevas en donde atraviesa el río para evitar un largo y costoso corte en roca, y para facilitar acceso a la carretera a los pueblos de la margen del Motatán, situados en la hoya de la quebrada Cuevas, sin necesidad de construir puentes sobre el río. Vuelve a tomar la margen izquierda cinco kilómetros arriba y continúa por ella hasta la altura de los pueblos de Jajó y La Mesa, en donde vuelve a tomar la derecha para acercarse a ellos y facilitarles su acceso a la carretera. Sigue por la margen derecha hasta el sitio denominado La Vega, arriba de la desembocadura de la quebrada Tafayes, en donde vuelve a tomar la margen izquierda y llega a Timotes.

En la sección inmediatamente siguiente de Timotes hasta la depresión que da paso a la carretera en el Páramo de Mucuchíes fue necesario un cuidadoso

estudio del trazado por ser esta parte de él, y la del descenso hacia Mérida, las más difíciles indudablemente, y en donde las condiciones de solidez y economía de la construcción se debían alcanzar, como se alcanzaron, a pesar de las grandes dificultades naturales del terreno.

La carretera asciende desde Timotes a 2.020 m. sobre el mar hasta la altura de 4.074 metros en el Páramo de Mucuchíes. La vía a salir de Timotes, pasa a la margen derecha del Motatán, se desarrolla en las faldas de suave declive que presenta esta margen hasta pasar por el pueblo de Chachopo; continúa por esta margen hasta pasar la quebrada Cerrada en el sitio de La Venta, y sigue por la cañada de esta quebrada, desarrollándose en ella y en las de sus tributarias, hasta pasar por la depresión llamada La Cruz Chiquita, e internarse en la hoya de la quebrada Ovejera, pasar por Almorzadero a 3.685 m. sobre el mar y de allí continúa hasta alcanzar en la depresión del paso 4.074 m.

Así como para ascender a esta depresión se utilizó la hoya del Motatán, para descender del lado opuesto se aprovecha la del río Chama, en la cual se desarrolla la carretera en una extensión de 135 Km. desde el sitio llamado Casa de Gobierno en el Páramo de Mucuchíes hasta Estanques a 60 Km. delante de Mérida.

La carretera toma, para descender, la margen derecha del río Chama, cerca del sitio nombrado Casa de Gobierno, sigue paralelamente al curso del río. Toma la margen izquierda en Apartaderos para entrar al pueblo de San Rafael, el más alto de Venezuela, 3.440 m. sobre el mar. Muy cerca de San Rafael vuelve a tomar la margen derecha del Chama y por ella sigue adelante, pasando por los pueblos de Mucuchíes (2983 m. sobre el mar), Mucurubá (2.400) y Tabay (1710). Antes de llegar a Mérida la carretera toma la cañada a zanjón del río Mucujún hasta encontrar un sitio adecuado para pontearle aguas arriba, por la margen izquierda; pasa el río y regresa entonces para entrar a Mérida siguiendo la margen derecha.

En el trayecto de Mérida a Lagunillas, la carretera, siempre sobre las vertientes derechas del Chama, enlaza las poblaciones de Ejido, San Juan y La Punta, en una extensión de 35 Km. en los cuales desciende suavemente la vía desde la altura de Mérida de 1.625 m. hasta Lagunillas a 1.070 m. sobre el mar. En este trayecto fue necesaria la construcción de muchas obras de arte, algunas de ellas de importancia. De Lagunillas la vía baja con una pendiente fuerte a buscar el ponteadero del Chama en el sitio donde está construido el puente más importante de la carretera de los Andes sobre este río, a 580 m. sobre el mar aproximadamente.

Del puente sobre el Chama, hacia Estanques, se eligió la margen izquierda del río, siguiendo aproximadamente la dirección del viejo camino nacional. La margen derecha formada por rocas deleznable, y por detritus de las mismas, en las cuales se presentan deslizamientos frecuentes y en donde las vertientes han formado cauces cortados profundamente en los detritus diluviales, en los que las avenidas de las épocas de lluvias van socavando y provocando grandes derrumbes, era impropia del todo para el paso de la carretera. La margen izquierda sin embargo, aunque de terreno firme presentaba grandes dificultades para la construcción. Se presenta allí una formación de esquistos areno-arcillosos con grandes rocas empinadas sobre el río, granitos y gneiss. Allí trabajaron los obreros generalmente atados con cuerdas por la cintura. Hay cortes en roca hasta de 50 m. de altura y grandes muros de protección de 10 m. de altura media. Fue necesario construir la carretera sin interrumpir el tráfico entre Mérida y El Vigía, y hubo de llevarse la localización entre el camino que no es otro que el célebre de las laderas de San Pablo y La Vega del río. El camino de las laderas tiene trayectos en los cuales va hasta cien metros sobre la carretera, y ésta tiene una altura desde 10 hasta 80 metros sobre el río. Los cortes en roca en esta sección no representan menos de 200.000 m<sup>3</sup>.

Si el paso de la cordillera exigió cuidadoso estudio en la solución de los difíciles problemas del trazado, que allí se presentaron, en esta sección del Chama,

entre Lagunillas y Estanques fue necesario resolver difíciles problemas de construcción. La carretera actual en este trayecto y en casi todo su recorrido en los Andes, es la realización de un enorme esfuerzo de progreso llevado a cabo en un corto espacio de tiempo.

La carretera continúa bajando hasta Estanques por la margen izquierda del Chama, y llegada hasta este último punto, el más bajo (442 m. sobre el mar) abandona el cañón del Chama y empieza a ascender hacia “San Felipe” (640 m sobre el mar) con una pendiente media de 2,36%. De allí desciende de nuevo hacia el río Mocotíes en cuyo paso la carretera alcanza a 526 m. sobre el mar. Pasando el río Mocotíes, la carretera toma su margen izquierda y sigue sobre ella en una extensión de 49 Km. aproximadamente hasta Playitas, 28 Km. delante de Tovar.

Puede decirse, que desde el paso de Mocotíes la carretera empieza a subir, para dominar el otro paso de la cordillera entre Tovar y La Grita en el Páramo llamado de la Negra. Entre Santa Cruz de Mora y Tovar, el trayecto fue de fácil construcción. De Tovar a Bailadores la carretera sube con pendiente media de 5,56%, y en este último pueblo comienza el ascenso al Páramo de la Negra, por terreno compacto y de grandes dificultades, sin embargo, para la localización de la carretera. La línea sube por las montañas de la orilla izquierda del Mocotíes, hasta buscar faldeando a Mesa Guerrero y de allí continuar ascendiendo hasta El Portachuelo de Lagunitas a más de 3.000 m. sobre el nivel del mar.

De El Portachuelo de Lagunitas, la vía desciende en 14 atrevidos zig-zags hasta el sitio de la Cañada y de allí continúa bajando más suavemente por faldas de ligera inclinación en las cuales se desarrolla la vía hasta El Portachuelo de Pueblo Hondo. El terreno en esta sección es compacto, y aunque tiene algunos trayectos arcillosos en donde se hacía difícil el tráfico en invierno, hoy la carretera tiene su calzada de granzón apisonado y está completamente consolidada. La carretera sigue la mesa de Pueblo Hondo encima en 4 Km. y luego al llegar a la

depresión o Portachuelito de El Palmar, en la fila que divide las aguas de los ríos San Simón y Venegara sigue bajando para desarrollarse 12 Km. en los Planes de Llano Grande y sabana Grande, faldea 3 Km. por la izquierda del río Venegara, sigue descendiendo por la meseta de este nombre y cae luego en el valle de Borriquero, por el cual sigue hasta tomar la cañada del río La Grita y entra a la ciudad del mismo nombre por el barrio llamado El Calvario. De La Grita, a carretera desciende por la margen derecha del río La Grita hasta pasarlo en el sitio llamado La Quinta. Desde allí se toma la margen izquierda del río al valle y se asciende por ella hasta dos y medio Km. delante de el Cobre, donde se pasa el río y se toma la margen derecha buscando la cañada llamada de los Muertos hasta el pie de la cuesta del camino nacional a Queniquea y Río Bobo, desde donde comienzan a faldearse la fila del Zumbador, buscando la depresión de El Palmar a 2.635 m. sobre el mar, que es la más baja, par continuar por ella hacia San Cristóbal.

La carretera desciende 1.525 m. desde el Portachuelo de El Palmar hasta Cordero, pueblo situado a 3 Km. de la Gran Carretera Central del Táchira.

En este trayecto de Cordero hasta la Central, la carretera desciende por las alturas de Llamitas, pasa la quebrada del río Torbes y llega a la carretera Central del Táchira en la progresiva K. 11.700 de San Cristóbal.

Es un punto importantísimo en la carretera de los Andes. De allí puede irse a San Cristóbal por dos vías diferentes. O tomando la vía de Táriba o siguiendo el recorrido de la Carretera Central del Táchira inicialmente construido. Puede irse a la frontera con Colombia por la vía de Independencia, El Recreo y San Antonio del Táchira, o siguiendo hacia Colón por la Central del Táchira, llegando hasta el sitio de la Cortada y tomar allí el ramal que conduce a Ureña. Y puede irse también a la estación Terminal del Gran Ferrocarril del Táchira. Además todos los pueblos importantes del Estado Táchira están ligados por ramales carreteros a la Carretera Central.

Después de esta rápida descripción de la ruta de la carretera, en la cual es posible formarse una ligera idea de la riqueza y población de las regiones en las que se desarrolla la vía, de las dificultades de todo género que fue necesario vencer para la construcción de la carretera, de la manera más rápida y acertada como fueron resueltas, no cabe duda de que la carretera de los Andes es la vía más importante de toda la nación.

Especificaciones, pendientes, curvaturas, ancho, ensanche y peralte de las curvas, pavimentos.

Las especificaciones varían en la carretera de los Andes, de acuerdo con el estado en que se encuentra cada trayecto en el curso de mejoramiento progresivo de la obra.

Entre Caracas y El Palito, es una extensión de 200 Km., la carretera es una espléndida calzada de piso de concreto. El ancho mínimo en este trayecto es de 6 m. La pendiente máxima es de 6%.

En este trayecto, pavimentado de concreto, de la carretera de los Andes, la vía está protegida en todos los sitios en que fue necesario con una defensa de concreto y de concreto y rieles.

Entre El Palito y San Felipe, después de las obras de desagüe que fue necesario construir, porque el terreno en lo general es bajo, montañoso y anegadizo, es una calzada casi íntegramente en piso natural, firme, con granzón y arena en todos los sitios en que fue necesario. Esta calzada se conserva en muy buenas condiciones. La pendiente máxima es de 6%.

En la sección de los Andes, la pendiente máxima en general es de 6%; pero hay algunos cortos trayectos de 7%. El ancho mínimo es de 5 m.; pero en

general la carretera tiene 6 m. de ancho y en muchos sitios su ancho es mayor de 6 mts.

#### Trayectos comunes con otras vías

La carretera de los Andes tiene los siguientes trayectos comunes con otras vías de importancia.

1° El trayecto de 92 km. de Caracas a la Encrucijada de Cagua es común con la Gran Carretera Oriental, con la Carretera del Sur o de los Llanos y con la Gran Carretera Occidental. Continúa el trayecto común con esta última carretera hasta Valencia a 160 km. de Caracas.

2° El trayecto Valencia-El Palito es parte de la importante vía de penetración Valencia-Puerto Cabello (41 Km. comunes).

3° El trayecto El Palito-Barquisimeto de 178 km. es común con la carretera de penetración Puerto Cabello-Barquisimeto.

4° Entre Mérida y Estanques la carretera es la llamada Central del Estado Mérida, que se prolonga hasta El Vigía (65 km. comunes)

5° El trayecto entre Barquisimeto a Río Tocuyo de 81.300 km. que como se ha dicho es provisional y pronto será substituido, es común con la carretera de penetración Falcón-Lara.

6° Desde un punto 3 km. delante de Cordero es común en un trayecto de 11.700 km. con la Central del Estado Táchira.

#### Obras de Arte

La carretera de los Andes tiene casi en su totalidad construidas sus obras de arte y como podrá imaginarse al considerar lo largo de su recorrido, estas obras son numerosísimas y el estado actual de la carretera, en lo que a este renglón de su construcción respecta, es el resultado de un patriótico esfuerzo por el adelanto del país.

La carretera fue provista desde su entrega al servicio, de obras de carácter provisional, en toda su extensión, existiendo hoy en muchos sitios, junto a la obra de carácter definitivo ya construida, la primitiva construcción de madera.

La enumeración de los puentes de más de 20 metros de luz construidos en esta carretera sería muy larga, y más aún si se incluyeran todas las obras de esta clase de más de 10 m. de luz; obras todas de carácter definitivo; de hierro o de concreto reforzado y algunas de arco de mampostería o de ladrillo.

Se destacarán aquí solamente los puentes construidos sobre las corrientes de agua más importantes que atraviesa la carretera desde Caracas hasta la frontera con Colombia, y que son los ríos Guaire, Tuy, Yaracuy, Tocuyo, Motatán, Chama y sus afluentes Mucujún, Albarregas, San Pablo y Mocotíes, La Grita, Torbes y Táchira. Sobre algunos de ellos como el Motatán y el Chama la carretera no tiene uno sino varios puentes.

1° Puente sobre el Guaire. – 30 m. de luz

2° El Puente Guayas. – 40 m. de luz.

3° Puente sobre el río Tuy. – 80 m. de luz. Dividido en 6 tramos.

4° Puente San Joaquín. – Tiene una abertura principal de 60 m. sobre la cual se tendieron dos vigas armadas de acero y nueve pontones de 10 m. de luz.

5° Puente Taborda. – 2 tramos de 45 m. de luz.

6° Puente El Castaño. – 40 m. de luz.

7° Puente sobre el Yaracuy. – 25 m. de luz

8° Puente sobre el Tocuyo.- (En el trayecto común con la carretera Falcón-Lara). Es un puente colgante de estructura de acero, construido en 1922 en el sitio de El Chino. Mide 100.95 m. de centro a centro de las torres.

9° Puente sobre el Motatán. – 3 puentes, uno de 25 mts. De luz y dos de 20 mts.

10° Puente sobre el río Chama. – 34 m. de luz.

11° Puente sobre el Mucujún. – 25 m. de luz.

12° Puente sobre el Albarregas. – 25 m. de luz.

13° Puente sobre el río San Pablo. – 25 m. de luz.

14° Puente sobre el Mocotíes. – 15 m. de luz.

15° Puente sobre el río La Grita. – 25 m. de luz.

16° Puente sobre el río Torbess. – 175 m. de luz. Colgante de acero: un tramo central de 112,80 m. y dos laterales de 31,10 m.

17° Puente Internacional Bolívar. – La longitud del puente es de 300 m. dividida en 10 tramos de 30 m. cada uno. De las nueve pilas, cinco quedaron en territorio venezolano.

#### Ramales y empalmes de la Gran Carretera de los Andes

Esta carretera empalma con las siguientes carreteras:

- 1° La de penetración Caracas-La Guaira
- 2° Las de penetración Caracas-Petare-Guatire y su ramal Petare-Santa Teresa.
- 3° La carretera troncal del Sur vía El Valle-Charallave.
- 4° El ramal de Los Teques a La Cortada del Guayabo.....25 Km.  
Sub-Ramal a San Antonio de los Altos..... 5 “  
Este ramal pone también en comunicación a la Gran Carretera de los Andes con la carretera del Sur vía El Valle-Charallave.
- 5° El ramal La Victoria a Zuata..... 10 “
- 6° En la encrucijada de Cagua en el Km. 92 de Caracas  
Se desprende la carretera del Sur hacia San Fernando y La Gran Carretera Oriental.
- 7° Maracay a Cagua por Santa Cruz (Ramal)..... 28 “
- 8° La carretera de circunvalación de la Laguna de Valencia:  
Parte de Maracay por Magdalena, Guigue y cerca de Valencia empalma de nuevo en la Gran Carretera de los Andes.  
Está pavimentada de concreto en una extensión de 64 Km.  
Y tiene una longitud total de.....71 “
- 9° En Maracay empalma además con las carreteras de Penetración Maracay-Choroní y Maracay-Ocumare de la Costa y Turiamo.
- 10° Ramal tapatapa-Boca del Río. Se desprende del sitio de

Tapatapa a 3 Km. de Maracay y pone en comunicación el campo de Aviación Civil con la Gran Carretera de los Andes. Toda ella está pavimentada de concreto de cemento y tiene una longitud total de.....2.300 Km.

- 11° Cerca de la población de Guacara empalma esta carretera con la de penetración Guacara-Turiamo.
- 12° En la ciudad de Valencia se separa de esta carretera la gran Carretera Occidental que va a San Cristóbal vía Acarigua y Barinas.
- 13° A partir de Valencia el viaje Valencia-Barquisimeto puede Hacerse por tres vías distintas: a) Puerto Cabello hasta El Palito y de este punto por la carretera Puerto Cabello-Barquisimeto. b) Por la vía de Acarigua siguiendo la Gran Carretera Occidental hasta dicha población y luego el ramal Acarigua-Barquisimeto. c) Por la vía de Nirgua: por la Gran Carretera Occidental desde Valencia hasta el “Alto de Uslar” y de allí por el ramal hasta Nirgua. De esta población pueden elegirse también dos vías: la vía de Nirgua-San Felipe y luego San Felipe-Barquisimeto y también la vía Nirgua-Chivacoa-Urachiche (en construcción).
- 14° En el sitio de El Palito empalma esta carretera con la carretera de penetración Puerto Cabello-Barquisimeto, hasta donde son comunes.
- 15° En San Felipe empalma la carretera San Felipe-Nirgua.
- 16° Ramal San Pablo-Campo Elías-Las Adjuntas (16 Km.)
- 17° Ramal Chivacoa a Campo Elías..... 8 Km.
- 18° Ramal Yaritagua-Duaca..... 42 “
- 19° Desde Barquisimeto parte la variante de la Gran Carretera de los Andes destinada a desechar el trazado provisional Barquisimeto-Carora-Pampanito-La Concepción. Esta variante pasa por las poblaciones de Quibor, Tocuyo y Guárico en el Estado Lara, tiene un ramal a los Humocaros y luego sigue por Campo Elías y Boconó a llegar a Trujillo, capital del Estado Trujillo. De esta variante está construida desde hace algunos años la sección Barquisimeto-Tocuyo-El Molino de 74 Km. y también la sección El Molino-Guárico de 20 Km. y actualmente se trabaja activamente en la

construcción de prolongación desde Guárico hasta Trujillo. Esta variante tiene dos ramales: uno Quibor- Sanare de 24.400 Km. y otro que va de El Molino a Humocaro Alto. Tiene un recorrido desde El Molino de 48 Km.

- 20° En Barquisimeto empalma con el ramal a Acarigua por el cual enlaza con la Gran Carretera Occidental (66 Km).
- 21° Empalme del ramal Siquisique, en Paiva, a 15 Km. de Barquisimeto.
- 22° Empalme de la carretera Falcón-Lara en el sitio Los Guardias a 81 Km. 300 de Barquisimeto.
- 23° Ramal carretera Barquisimeto a Duaca..... 36 Km.
- 24° Empalme en la Concepción con el ramal a Trujillo de 14 Km. Que prolongado por Boconó-Guárico-Barquisimeto, toma la variante de la Gran Carretera de los Andes de que antes se habló. También desde Trujillo existen dos ramales: uno por San Jacinto a La Cuchilla de 28 Km. y otro por La Unión a Carache de 26 Km.
- 25° Empalme con la carretera de penetración Motatán-La Ceiba.
- 26° Ramal Valera-Escuque de..... 11 Km.
- 27° Ramal Valera a La Puerta..... 27 “
- 28° Ramal a Cuicas de..... 11 “
- 29° Ramal a la Mesa de Esnujaque..... 6 “
- 30° Empalme con la carretera Barinitas-Barinas (en construcción).
- 31° Empalme con la carretera de penetración La Victoria-El Vigía.
- 32° Ramal La Grita-Seboruco (en construcción)
- 33° Ramales Zumbador-Michelena-Jabonosa y Zumbador-Queniquea-Pregonero (en construcción)..... 122 “
- 34° Empalme con la carretera Central del Táchira a 5 Km. de Cordero.

La Gran Carretera de los Andes continúa desde este sitio por la Central del Táchira y sus ramales, enlazando las principales poblaciones del Estado hasta San Antonio en la frontera con Colombia.

#### **IV. GRAN CARRETERA ORIENTAL**

Descripción. La vía comienza propiamente en el sitio de La Encrucijada en el Km. 91,5 del trayecto Caracas-Maracay, de la Gran Carretera Occidental.

Entre La Encrucijada y San Juan de Los Morros la vía se desarrolla en los valles de La Villa y las planicies de San Juan, cruzando plantaciones de caña y potreros de cría. El terreno en esta sección es firme en lo general. Sin embargo, entre La Encrucijada y Cagua al comienzo de los trabajos, fueron necesarios costosos trabajos de drenaje y consolidación del piso que era allí bastante anegadizo.

Hasta San Juan de Los Morros la carretera está pavimentada de concreto y tiene todas sus obras de arte.

Después de San Juan la carretera baja por los flancos de la cordillera con algunos cortes de roca, hasta el Valle de Uverito, y de allí, faldeando pequeñas colinas llamadas galeras, que son las últimas ondulaciones de la cordillera, hasta la mesa de el Sombrero, donde principia el llano propiamente dicho.

Desde Parapara hacia Ortiz y el Sombrero las pendientes van siendo menores cada vez, hasta encontrar la zona de los llanos propiamente, en donde las pendientes son muy pequeñas. Debido a esto la carretera ha exigido en esta zona una cuidadosa conservación, y obras costosas de desagüe y consolidación de la calzada, para lo cual ha sido necesario asegurar el tráfico durante las épocas de

lluvia, en las que a causa del poco o ningún declive de los terrenos, las aguas de lluvia y las que desbordan de los ríos, inundan la llanura.

En el Km. 206 (desde Caracas) empieza el estero de Tiguigue, para salvar el cual fue necesario construir un terraplén de 800 m. de longitud, 4 de ancho y 2 de altura en término medio; y 5 Km. adelante otro de 2.500 m. de longitud y de las mismas dimensiones que el anterior. Estos terraplenes que inicialmente tenían un ancho de 4 m., con la conservación continua, engrazonados y apisonados constituyen hoy una calzada en magníficas condiciones. Y en la misma forma existen grandes trayectos en diferentes sitios.

La carretera continúa por los llanos hasta Soledad que el término de la vía sobre la margen izquierda del Orinoco, pasando por Valle de La Pascua, El Sombrero, Santa María de Ipire y Pariaguán.

De Valle de La Pascua hacia Oriente existe un ramal que pasa por Tucupido y Zaraza, a través de una zona de grande importancia agrícola, y que prolongado hasta Aragua de Barcelona, empalma con la carretera de penetración Barcelona-Soledad. Esta vía tuvo que ser desechada en el trazado de la Gran Carretera Oriental, para desechas las grandes extensiones anegadizas de las cercanías de Zaraza. El trazado por El Socorro y Santa María de Ipire sigue aproximadamente la línea divisoria de aguas entre las hoyas hidrográficas del Orinoco y del mar, y por tanto queda asegurada la permanencia del tráfico en toda época del año, además de las ventajas de la menor distancia y de un costo de construcción y mantenimiento considerablemente menor. Además, numerosos ramales ya existentes comunican con la Gran Carretera Oriental los principales centros de la rica región agrícola del Norte.

Entre Pariaguán y Soledad la carretera sigue hacia el E.N.E. buscando la línea Cantaura-Soledad a la que se une en la Mesa de del Tigre; sigue por dicha Mesa a La Canoa, y de allí a Soledad por tierras altas, y es transitable en toda

época del año. La carretera de penetración Ciudad Bolívar Tumeremo, descrita por separado, puede considerarse como prolongación de la vía troncal Caracas-Soledad.

Datos económicos. Desde todo punto de vista, la primera parte de la vía entre Cagua y la región norte del Estado Guárico, es decir, la parte correspondiente al Estado Aragua, es la más importante en la actualidad.

Este trayecto es el de mayor densidad de población de toda la vía. El Estado Aragua tiene una densidad de población de 24 habitantes por kilómetro cuadrado, estimada así para 1930 teniendo en cuenta los datos de censos anteriores. La vía atraviesa los Distritos Mariño y Zamora, cuyas poblaciones sumadas de acuerdo con el Censo de 1926, forman el 36% de la población total del Estado, notando que la vía pasa por las poblaciones más importantes de ambos Distritos.

La producción agrícola del Estado Aragua, es muy rica y variada. Las más importantes líneas de ésta son: maíz, papelón, café, algodón y caraotas.

La producción anual de café de Cagua se estima en 630.000 kgs.

A medida que la vía avanza en la región de los llanos, la agricultura va cediendo en importancia a la industria pecuaria, que es casi la única que vive allí. La agricultura va quedando relegada en esas regiones al cultivo de los frutos menores necesarios para la vida de los trabajadores.

En la agricultura del Estado Guárico, el único producto cuya cosecha anual alcanza una cifra de significación es el maíz.

La industria del petróleo ha cobrado gran importancia en muchas regiones de las que recorre la Gran Carretera Oriental.

### Kilometraje Caracas-Ciudad Bolívar

Puntos Terminales Ciudades Intermedias	DISTANCIAS	
	PARCIAL	TOTAL
Caracas		0
Antímano	0	2
Los Teques	2	27
Tejerías	25	55
El Consejo	28	66
La Victoria	11	74
San Mateo	8	85
La Encrucijada	11	92
Cagua	7	95
Villa de Cura	3	117
San Juan	22	142
Uverito	25	167
Parapara	25	174
Ortiz	7	186

Puntos Terminales Ciudades Intermedias	DISTANCIAS	
	PARCIAL	TOTAL
Caracas		0
Antímano	0	2
Los Teques	2	27
Tejerías	25	55
El Consejo	28	66
La Victoria	11	74
San Mateo	8	85
La Encrucijada	11	92
Cagua	7	95
Villa de Cura	3	117
San Juan	22	142
Uverito	25	167
Parapara	25	174
Ortiz	7	186
Los Dos Caminos	6	192
El Sombrero	38	230
La Encrucijada	22	252
Palenque	43	295
El Punzón	32	327
Las Mercedes	34	361
Valle de La Pascua	54	415
El Socorro	56	471
Maniral	6	477
Santa María de Ipire	62	539

Pariaguán	83	622
Estación El Tigre	73	695
La Canoa	57	752
Soledad	66	818

Especificaciones. En todo el trayecto de Caracas a La Encrucijada la vía goza de las amplias especificaciones de la Gran Carretera Occidental, con la cual tiene este trayecto común de 92 Km. Amplia calzada de concreto de 7m. de ancho mínimo y con pendientes muy aceptables.

Entre Cagua y San Juan de Los Morros, la pendiente máxima es el 4% y el radio mínimo de las curvas es de 20 m. El ancho mínimo de la calzada es de 6 m. y el piso es de concreto.

De San Juan de Los Morros hacia delante la vía conserva aproximadamente estas mismas características, pero a medida que avanza hacia la llanura, las condiciones de pendientes y curvatura, mejoran naturalmente de acuerdo con a facilidad del terreno.

En cuanto al piso, se aprovecha el natural de la llanura cuando no ha sido necesario levantar la rasante de la vía para defenderla de las aguas en los trayectos anegadizos, y en estos casos, en los cuales la calzada es un terraplén de 5 a 6 m. de ancho, está engranzonado en un ancho de 3 a 5 m. en capas de 0.20 m. con desagües paralelos y transversales de 1 m. a 0,60 m. de ancho y de 0,20 m. a 0,50 m. de profundidad.

#### Trayectos comunes con otras vías

Con la Gran Carretera Occidental el trayecto de 92 Km. entre Caracas y La Encrucijada con la carretera de los llanos, este mismo trayecto y el que sigue hasta otro sitio llamado también La Encrucijada a 22 Km. delante de El Sombrero, en donde se separa la vía de los llanos hacia Calabozo y san Fernando de Apure. En total son comunes a las dos carreteras 266 Kms. Desde Caracas.

El trayecto de la mesa del Tigre a Soledad, es común con la muy importante vía de Barcelona a Soledad.

Obras de arte. Debido a que en la mayor parte de su extensión la vía atraviesa gran número de ríos importantes y a región de los llanos a más de esas grandes corrientes de agua está surcada de “caños” la vía tiene numerosísimas obras de arte, muchas de las cuales de gran magnitud.

Desde Cagua, en el comienzo de la vía hasta el Valle de La Pascua, puede decirse que la vía tiene construidas todas sus obras de arte principales, si se exceptúa el puente sobre el río Orinoco que ya ha sido estudiado y proyectado y será construido en muy breve tiempo.

Puentes. La primera obra de importancia de La Encrucijada hasta El Sombrero, es el puente sobre el río de San Juan de Los Morros. Es un puente de armadura metálica de 24 m. de luz.

El puente sobre el río Paya, llamado La Caimana, tiene una abertura total de 101,25 m. Un tramo central de 67,50 m. y un semi-tramo de 33,75 m. Es un puente colgante de madera.

El puente sobre el río Guarumen, en el Km 207, a partir de Caracas, de 45 m. de luz, tiene como el de Paya las fundaciones, los estribos y las torres, de material de concreto y lo demás de madera y alambre.

El puente sobre el Pitara, del mismo sistema de construcción del anterior, en el Km. 223 de Caracas, tiene 24 m. de luz.

Las obras que se han construido en la actual época de trabajos son de un carácter indudablemente superior en todo sentido a las enumeradas antes. Con

excepción de los puentes anteriores y de otros de menor importancia, puede decirse que la vía oriental está dotada de obras de carácter definitivo, en concreto o en concreto y acero, en todo el trayecto de su longitud en que se han mantenido importantes secciones de construcción, es decir, hasta la región del sur del Guárico hacia Santa María de Ipire. Desde Camoruquito y Palenque están concluidas todas las obras de arte, excluyendo el puente sobre el río Orituco cuyo estudio acaba de terminarse. Hay construidos en este trayecto 14 puentes de concreto entre 10 y 20 m. de luz; 53 pontones; dos puentes de hierro de 10 y 12 m. de luz y 232 alcantarillas, distribuidas estas últimas desde Comoruquito, hasta el caserío de las Mercedes en el Km. 348.

A la salida de El Sombrero, sobre el río Guárico, se construyó un espléndido puente colgante de acero al cual se le dio el nombre de “General Juan Vicente Gómez”; de cables parabólicos, de tipo semi-rígido, y con piso de cemento armado. La luz entre ejes de las torres es de 125 m. Esta obra monumental es una palpable demostración de la manera admirable como se ha desarrollado en Venezuela la construcción de carreteras.

#### Ramales

La Gran Carretera Oriental puede considerarse como el eje de todo el sistema de comunicaciones del Oriente de la República.

En el Estado Aragua, cerca de La Villa, parte un ramal que enlaza esta carretera con la de Maracay a Guigue; y cerca de San Juan de Los Morros empalma la carretera a San Sebastián y San Casimiro que enlaza en Cúa con la carretera del Tuy.

A través de los Estados Guárico y Anzoátegui esta vía es la línea central de conexiones, entre las carreteras actuales, en proyecto o en construcción, del Estado Guárico, y de las que son comunicaciones entre éste y Anzoátegui y entre Anzoátegui y Monagas.

Calabozo, Barcelona, Maturín y Cumaná están todas unidas a este sistema de comunicaciones cuyo eje es la línea Caracas-Ciudad Bolívar. Dos son las vías principales que forman el sistema: la carretera de los Llanos con la cual tiene un largo trayecto común, que va por Calabozo hasta Puerto Miranda en la margen izquierda del río Apure, frente a San Fernando de Apure y la muy importante vía Barcelona a Soledad. Las demás carreteras son comunicación entre la Carretera Oriental y la de Barcelona a Soledad; comunicación entre esta carretera y Maturín; y comunicaciones de la Carretera Oriental y del río Orinoco.

Entre Ortiz y El Sombrero, 6 Km. delante de Ortiz, el sitio llamado los dos caminos, una vía traficable en verano en toda su extensión y en invierno solamente en un pequeña parte, conduce a Calabozo y tiene una extensión total de 94 Km. En invierno sólo es posible el tráfico entre Los Dos Caminos y el sitio de los Morrocoyes en el Km. 20 desde Ortiz, a causa de los esteros pantanosos por entre los cuales recorre largos trayectos.

Tres kilómetros al Sur de El Sombrero, en el sitio de “El Samán” se desprende otra vía de grande importancia local por la riqueza agrícola y pecuaria de las regiones que atraviesa. De su estudio se ocupa actualmente el Estado Guárico, según el siguiente itinerario:

El Sombrero.....	Km.	0
Barbacoas.....		20
San Rafael de Orituco.....		107
Altagracia de Orituco.....		117

Desde el Valle de la Pascua, existe otra comunicación a Altagracia de Orituco de grande importancia local como la anterior debido a las ricas regiones que atraviesa.

El itinerario de esta vía Valle de La Pascua-Altagracia de Orituco es el siguiente:

	Parcial	Total
La Pascua.....Km.	0	0
Chaguaramos.....	35	35
La Libertad.....	32	67
Lezama.....	25	92
San Rafael de Orituco.....	20	112
Altagracia de Orituco.....	4	116

Ambas vías a Altagracia de Orituco son comunicación de los centros agrícolas y pecuarios del Norte del Guárico con Anzoátegui, mediante la vía Altagracia, Sabana Grande, San José de Guaribe.

De este último punto existe otra carretera por la vía de Clarines a Barcelona.

El itinerario es el siguiente:

	Parcial	Total
San José de Guaribe..... Km.	0	0
Guanape.....	60	60
Clarines.....	60	120
Piritu.....	30	150
Barcelona.....	60	210

Entre Altagracia y San José de Guaribe, la distancia aproximada es de 80 kilómetros. Es importante hacer notar que la distancia de Caracas a Barcelona una vez construida la vía en proyecto por el Estado Guárico, de “El Samán” a Altagracia de Orituco, y la de Altagracia a San José de Guaribe, es de 651 kilómetros.

La Gran Carretera Oriental está en comunicación con el Orinoco por varias carreteras traficables únicamente en la estación seca. En la época de las lluvias el

tráfico de esas regiones se hace por los numerosos ríos y caños que entonces son navegables. Citamos a continuación algunas de dichas vías:

1° Desde el Caserío de Las Mercedes (Km. 348 de Caracas) en dirección Sur, por entre los ríos Mocapra y Manapire, pasando por Morichalote, Santa Rita, San isidro, La Punta hasta Puerto Cabruta en la margen izquierda del Orinoco frente a Caicara, con una longitud de 170 kilómetros. (Caracas-Río Orinoco en Caicara 518 Kms.)

2° De Valle de La Pascua parten dos vías que se junta a la anterior: una en Hato Barrancas, y otra más al Sur en la cercanía del Caño Santa Clara.

3° De Valle de La Pascua por El Espino parte otra vía hacia Parmana, puerto también en la margen izquierda del Orinoco. Entre Valle de La Pascua y El Ospino, la línea se divide en dos, una por Morichito cuya longitud es de 82 Km., y otra que utiliza en 20 Km. el trayecto de la Gran Carretera Oriental hasta el sitio llamado Verrca. El itinerario es así:

	Parcial	Total
Valle de La Pascua-La Verraca.....Km.	20	20
La Verraca-Guanipa.....	28	48
Guanipa-El Espino.....	36	84
El Espino-Puerto Parmana.....	94	178

(Caracas-Río Orinoco en Permana 580 Kms.)

A la misma vía que se desprende de La Verraca, se une en la región de Tucusiapano otra que parte del sitio La Guasimita cerca de El Socorro. La vía El Espino-Parmana se desarrolla en la Mesa de los Barineses entre los ríos Espino y Aracay.

4° Desde Santa María de Ipire por Pueblo Viejo, Bartolera, San Diego de Cabrutica hasta MAPFRE, pueblo también de la margen izquierda del Orinoco. La longitud aproximada es de 150 Kms.

5° De la Mesa del Tigre, en el Estado Anzoátegui, próximamente 5 Km. al norte de la Estación de El Tigre, hasta Atapirire cerca de la confluencia del río Atapirire y El Pao.

## **CAPITULO II**

### **CARRETERA DE PENETRACION**

#### **Carretera Maracaibo-San Rafael de El Moján**

Esta carretera comunica a la región agrícola de El Moján con la ciudad y Puerto de Maracaibo, capital del Estado Zulia. Tiene una longitud total de 39 Kms., y se desarrolla por terrenos planos en tres grandes rectas de 22, 12 y 5 Kms. Respectivamente. La pica tiene 14 mts. De ancho y está consolidada con petróleo.

#### **Carretera Maracaibo-Machiques**

Esta carretera dará salida a los productos de la región agrícola de Machiques y la Sierra de Perijá hacia el Puerto de Maracaibo, capital del estado Zulia. Actualmente está en proceso de mejoramiento. Tiene un recorrido total de 140 kms., de los cuales están completamente terminados 20 kms. En esta primera porción la calzada está construida con un conglomerado de tierra arcillosa y petróleo y debidamente consolidada. El resto del trayecto es de piso natural arcilloso arenoso. Tiene un ancho medio de calzada de 6 mts. y la mayor parte del trazado se desarrolla por terrenos planos.

### **Carretera Central del Táchira**

Une a la población de San Cristóbal, capital del Estado Táchira, con la estación Terminal de una vía férrea “El Gran Ferrocarril del Táchira” que parte del Puerto de Encontrados sobre el Rio Catatumbo, el cual a su vez desagua en el Lago de Maracaibo. Por la circunstancia de ser esta carretera la prolongación de un ferrocarril, que parte de un puerto hacia el interior, debe clasificarse entre las carreteras de penetración. Fue esta carretera una de las primeras modernas vías de comunicación que se construyeron en Venezuela en ejecución del Decreto inicial de 24 de junio de 1910. Esta carretera está completada por numerosos ramales, que la unen a las principales poblaciones del Estado, y por esto se efectúa por ella todo el intenso tráfico de importación y de exportación de aquella rica entidad.

Esta carretera tiene una longitud total de 85 Kms. Su calzada es de piso natural engranzonado y en dos grandes trayectos está pavimentada de macadam por haberlo exigido así todas sus obras de arte entre las cuales figuran numerosos puentes importantes. El ancho medio de la calzada es de 6 mts. y la pendiente media de 5%.

Los Principales ramales que complementan esta carretera son:

Ramal a San Pedro del Río.....	3	kms.
Ramal a La Cortada-Ureña-San Antonio.....	43	“
Ramal a Jbonosa-Lobatera-Michelena.....	13	“ 500
Ramal Borotá.....	3	“
Ramal a Caneyes-Independencia-El Recreo-San Antonio.....	47	“
Sub-Ramal Recreo-Rubio.....	19	“
Ramal San Cristóbal-Táriba-Palmira.....	9	“ 200
Ramal San Cristóbal-Coroza-Rubio.....	47	“

### **Carretera de Mérida a El Vigía**

Esta carretera es la prolongación del ferrocarril de El Vigía a Santa Bárbara del Zulia, puerto sobre el río Escalante, que desagua en el Lago de Maracaibo, comunica, pues, esta estación Terminal con la capital del Estado Mérida, y por esta circunstancia se clasifica entre las carreteras de penetración. Fue construida antes de la Gran Carretera troncal de los Andes, y en el trazado de ésta se utilizó la que exponemos en una extensión de 64 Kms. Por esta carretera se efectúa todo el movimiento de importación y exportación del Estado Mérida, y de una parte del Noreste del Estado Táchira. Vino a resolver un grave problema para el Estado Mérida y su capital, pues anteriormente las cargas tenían que recorrer a lomo de bestias penosos caminos hasta la estación El Vigía. La longitud total de esta carretera es de 100 Km. El ancho mínimo es de 5 m. y la pendiente máxima de 6%. El trazado se desarrolla por la vertiente izquierda del río Chama hasta caer en los llanos del Zulia.

En la construcción fueron necesarios grandes cortes en roca dura y grandes muros de mampostería.

### **Carretera La Ceiba-Motatán-Trujillo**

Esta carretera comunica al puerto de La Ceiba, sobre el Lago de Maracaibo, con la ciudad de Trujillo, capital del Estado Trujillo pasando por Motatán, Betijoque y Sabana de Mendoza. Tiene hasta Trujillo una longitud total de 128 Kms. Tiene un recorrido común con la Gran Carretera de Los Andes de 24 Km. entre La Concepción, Km. 14, y Motatán Km. 38, contados desde la ciudad de Trujillo.

Entre el puerto de La Ceiba y Motatán existe una vía férrea, el Gran Ferrocarril de La Ceiba, por el cual efectuaba anteriormente el movimiento de importación y de exportación la mayor parte del Estado Trujillo. La carretera que

describimos ha venido a facilitar y completar este tráfico, con el consiguiente rebajo de los fletes. La plataforma tiene un ancho mínimo de 5 m. y es de piso natural engranzonado, con una pendiente máxima de 6%. Esta carretera está provista de las obras de arte más indispensables; pero todavía le faltan algunas que están en proceso de construcción.

Esta carretera tiene un ramal que parte del Km. 123 desde Trujillo, pasa por El Alto y empalma con el ramal de la Gran Carretera de los Andes que va de Valera a Escuque, y sirve para la exportación de la región de Escuque y Sabana Libre. El ramal que describimos tiene una longitud total de 5 Km. Es de piso natural engranzonado con un ancho mínimo de 5 m. y una pendiente máxima de 8%.

#### **Carretera Falcón-Zulia.**

Esta carretera comunica la ciudad de Coro y también el inmediato puerto de La Vela con los puertos de Altagracia, en la costa oriental del Lago de Maracaibo. Tiene 45 Km. comunes con la carretera Falcón-Lara, hasta Sabaneta en donde se separa tomando rumbo al Oeste. La longitud total de la carretera es de 291 Km. de los cuales corresponden 240 Km. 400 al Estado Falcón y 50,600 al Estado Zulia. La calzada es de piso natural areno-arcilloso, tiene 6 m. de ancho mínimo y 2% de pendiente máxima.

La importancia de esta carretera salta a la vista porque atraviesa de Este a Oeste todo el Estado Falcón, comunicando entre sí las principales poblaciones situadas al Norte de dicho Estado, y también y principalmente porque pone en comunicación la costa del Lago de Maracaibo con el Golfete de Coro. Esta carretera permite también el viaje por tierra desde Caracas hasta los Puertos de Altagracia que están situados enfrente de Maracaibo y a pocos minutos de navegación cruzando la boca del lago.

Esta carretera tiene numerosos ramales entre los cuales citamos los siguientes:

Ramal a Pedregal.....33 Km.  
Ramal a Borojo.....14 “  
Ramal a Dabajuro.

### **Carretera Falcón-Lara**

Esta carretera comunica al Puerto de La Vela próximo a la ciudad de Coro, capital del Estado Falcón, con la ciudad de Barquisimeto capital del Estado Lara.

Esta carretera tiene un recorrido total de 352 Km., de los cuales corresponden 163 Km. 200 m. al Estado Falcón y 188 Km. 800 m. al Estado Lara. En el trazado provisional de la sección Barquisimeto-Carora-Trujillo de la Gran Carretera de los Andes se utilizan km. 81,300 de aquella carretera. Tiene además un trayecto común con la carretera Falcón-Zulia de 45 km.

En toda ella de piso natural, engrazonado en los lugares en que la naturaleza del terreno lo requiere. El ancho mínimo es de 5 m. y su pendiente máxima de 10% en la porción correspondiente al Estado Lara y de 8% en la correspondiente al Estado Falcón. Tiene ya construidos 118 puentes de placa de concreto armado sobre vigas de acero laminado, y también 133 puentes provisionales de vigas de madera que progresivamente se van sustituyendo por obras de hierro y cemento.

Tiene numerosos ramales entre los cuales los más importantes son:

Ramal a Churuguara..... 26 Km.  
Ramal a Cabure..... 38 “  
Ramal a San Luis..... 10 “  
Ramal a Piedras Grandes..... 12 “  
86 Km.

Variante por la Siquisique.

Esta carretera tiene un recorrido total de 127 Km.; parte de Pavia en la progresiva Km. 15 de Barquisimeto sobre la Gran Carretera de los Andes y vuelve a empalmar con la carretera Falcón-Lara en la progresiva Km. 135,800 de esta carretera contados de Barquisimeto.

### **Carretera Coro-Bocas del Yaracuy**

Esta carretera está en construcción, su recorrido será de 38 Km. de los cuales están construidos ya más de la mitad.

Es de piso natural, la pendiente máxima es de 6% y el ancho mínimo de 5 m. Tiene construidos 20 puentes de placa de concreto armado sobre vigas de acero laminado, y los demás están en proceso de construcción.

Esta carretera pondrá en comunicación la parte Norte del Estado con su región oriental, y está destinada a empalmar en el futuro con la carretera Puerto Cabello-Barquisimeto dando así una comunicación directa con el centro de la República.

### **Carretera Puerto Cabello-Barquisimeto**

Esta carretera parte de Puerto Cabello, pasa por San Felipe, 245m m. sobre el nivel del mar, capital del Estado Yaracuy y llega a Barquisimeto 566 m. sobre el nivel del mar, capital del Estado Lara, después de cruzar por varias poblaciones de estos Estados. Por ella se hace actualmente un intenso movimiento de importación y de exportación que antes se efectuaba por el Ferrocarril Bolívar y el puerto de Tucacas de donde se hacía un transporte de cabotaje al mismo Puerto Cabello. Hoy las cargas van directamente a Puerto Cabello en sólo 6 horas y antes tardaban hasta 6 días. Por esta razón casi la totalidad del tráfico ha preferido la nueva vía. Desde Puerto Cabello hasta El Palito en una longitud de Km. 11.300, esta carretera es común con la carretera Puerto Cabello a Valencia y está pavimentada de concreto. A partir de este punto, después de cruzar el puente Taborda, la carretera continúa de piso natural engranzonado y atraviesa y abre a la

colonización una extensa y fértil selva virgen. Después en todo su recorrido hasta Barquisimeto, atraviesa ricas plantaciones de caña, café y cacao. Su desarrollo desde El Palito hasta Barquisimeto es de 177 Km. 500 lo que da un total de 188 Km.800. El ancho medio de la vía es de 5 m. La pendiente media de 3%.

Esta carretera atraviesa tierras bajas y anegadizas que han requerido numerosas y costosas obras de drenaje; atraviesa también varios ríos por puentes de los cuales unos son de estructura metálica, uno colgante de madera y cables de acero hecho en sitio, y la mayor parte de los restantes de placa de concreto armado sobre vigas de acero laminado. Entre estos últimos merecen citarse: El puente Cocorotico de 13 luces o tramos de 11 m. cada uno y con un ancho de 6 m. entre guardalados; el de Maracaibo de dos tramos de 5,60 m. y uno central de 11 m. y del mismo ancho, y el de Urachiche, actualmente casi terminado, que consta de 4 tramos de 11 m. de luz y uno de 2 m. y también de 6 m. de ancho entre guardalados.

El trazado provisional de la sección Valencia-Barquisimeto de la Gran Carretera de los Andes, utiliza actualmente el trayecto El Palito-Barquisimeto.

### **Carretera puerto Cabello-Valencia**

Esta carretera puede considerarse como la segunda en importancia de las carreteras de penetración de Venezuela. Pone en comunicación a Puerto Cabello, considerado por su movimiento, como el tercer puerto de la República, con la Capital del Estado Carabobo. Por ella se efectúa un importante tráfico de importación y de exportación de los Estados Centro Occidentales de la República: Aragua, Carabobo, Cojedes y parte del Estado Lara.

Parte de la orilla del mar y se remonta hasta la altura de 478 m. que es la de Valencia siguiendo la región montañosa de la hoya del río Aguas Calientes y pasando por la estación de aguas termales de Las Trincheras

La longitud total de esta carretera es de 52 Km. 300. Esta vía ha sido considerablemente ampliada mediante corte de los taludes y construcción de muros de mampostería de piedra y concreto. Su ancho medio es de 6 m. Esta pavimentada de concreto de cemento en más de las dos terceras partes de su longitud. Tiene construidas todas sus obras de arte entre las cuales pueden citarse como principales las siguientes: el puente Taborda de estructura superior metálica en dos tramos de 45 m. de luz cada uno con la calzada de concreto armado. Los accesos al puente están constituidos por once tramos de puente construidos sobre vigas rectas de acero laminado, de 11 m de luz cada uno y calzada también de concreto armado. El puente “El Castaño” también de estructura metálica análoga a la del anterior, tiene un solo tramo e 40 metros de luz y piso de concreto armado. Los muros de sostenimiento de los accesos tienen una longitud total de 140 m. y una altura media de 2,50 metros.

En la parte montañosa de la carretera, para dar seguridad al tráfico en los sitios peligrosos, han sido construidas defensas de enriado entre pilares de concreto armado y muros o guardalados también de concreto.

Tiene común con las Gran Carretera de los Andes el trayecto de Valencia a El Palito de 41 Km.

Actualmente se prosiguen activamente los trabajos de ensanche de la vía y pavimentación de la calzada.

### **Carretera Puerto Cabello-Patanemo-Turiamo**

Esta carretera esta en construcción y está destinada a facilitar el movimiento de exportación e importación, por el puerto de Turiamo, de toda la extensa región que actualmente utiliza a Puerto Cabello. De manera que esta región gozará de las ventajas y facilidades del puerto libre de Turiamo, por una vía directa y considerablemente más corta, pues evita el largo trayecto hasta

Valencia y Guacara, o hasta Valencia y Maracay, puntos de partida de las dos carreteras de Turiamo descritas aparte.

La referida carretera empalmará en Puerto Cabello con las dos importantes vías Puerto Cabello-Barquisimeto y Puerto Cabello-Valencia.

El recorrido total previsto para esta carretera es de 40 Km. aproximadamente, de los cuales están construidos algo más de 20 Km.

### **Carretera Turiamo-Maracay**

Esta carretera une la floreciente capital del Estado Aragua con el moderno Puerto Libre de Turiamo, actualmente en construcción. Esta carretera ha sido objeto durante los últimos años de constantes trabajos de mejoramiento y está ya pavimentada de concreto de cemento, en algo más de las cuatro quintas partes de su total recorrido. Estas obras del Puerto de Turiamo, ya han sido ejecutadas en consideración al inmenso tráfico de importación y de exportación previsto por el Gobierno Nacional cuando el referido puerto alcance su desarrollo total. Están ya terminadas todas las obras de arte de esta carretera, y entre ellas numerosos puentes, la mayor parte de estructura metálica y los restantes de concreto armado sobre vigas de acero laminado. El ancho medio es de 6 m. y la pendiente máxima de 6%.

Esta carretera atraviesa, en la parte montañosa una espléndida selva virgen tropical, y en la parte baja ricas plantaciones de cacao. Desde ella se admiran los bellísimos panoramas de los campos de Aragua y Carabobo, y de la Laguna de Valencia.

Actualmente se prosigue los trabajos de pavimentación.

Del sitio Dos Caminos parte un ramal de 9 Km. en terrenos planos que termina en el puerto de Ocumare de la Costa, también pavimentado de concreto.

### **Carretera Guacara-Turiamo**

Está actualmente en construcción otra carretera que comunica al Puerto Libre de Turiamo con la población de Guacara, situada entre Maracay y Valencia, y la cual aumentará las facilidades para el intenso tráfico previsto, principalmente de las regiones del Estado Carabobo. Actualmente está ya terminada la mitad de la plataforma en toda la longitud del trazado, y en grandes extensiones está ya completa la plataforma. El largo total aproximado será de 60 Km.

### **Carretera Maracay-Choroní**

Esta carretera está en construcción y hay construidos actualmente cerca de 40 Km. y su desarrollo total, cuando esté terminado será alrededor de 60 Km.

Esta carretera pondrá en comunicación a Maracay, capital del Estado Aragua, con el mar por Choroní.

### **Carretera Caracas-La Guaira**

Entre Caracas y La Guaira existen en realidad dos carreteras: una de piso de concreto de cemento y otra de piso de tierra natural engrazonado. Estas dos carreteras tienen algunos trayectos comunes. La primera es utilizada para el tráfico de pasajeros y la segunda, para el transporte de carga. La longitud total de cada una de estas vías es de 36 Km.

La importancia de estas carreteras salta a la vista desde luego que ponen en comunicación el primer puerto de la República, La Guaira, con la capital. Por ellas se efectúa todo el movimiento de exportación e importación no sólo de la rica y poblada zona del Distrito Federal, sino también de la más importante porción de los Estados Centrales de la República.

La coexistencia de las dos vías permite la comodidad y la seguridad de este intenso tráfico.

Carretera de piso de concreto. El ancho medio de esta carretera es de 7 m.

5. Cruza numerosas quebradas torrentosas sobre las cuales se han hecho alcantarillas, grandes puentes de placa de concreto armado sobre vigas de acero laminado, y también otros sobre vigas de concreto armado. Recientemente se construyó un nuevo puente de estructura de acero en el sitio de las Pailas. Esta carretera remonta desde la orilla del mar hasta la altura de 920 m. que es la de Caracas con una pendiente media de 5.5%.

La primera carretera entre Caracas y La Guaira se empezó a construir en 1837 y se dio al tráfico en 1845. En el nuevo trazado muy poco se ha aprovechado de esta vieja vía: desde Caracas hasta la progresiva Km. 8.433 es el mismo trazado antiguo; pero mediante banqueos de talud y grandes muros de piedra se logró dar a la calzada un ancho casi doble del que tenía antiguamente. Este trayecto es común con la carretera de piso de tierra, pues la proximidad de la vía férrea no ha permitido hacerle ningún otro cambio. A partir de aquella progresiva se han construido dos variantes con una longitud total de 23 Km. Por la naturaleza montañosa de la región, para proteger los sitios peligrosos, fue necesario construir numerosos muros y defensas de barandas de enriados entre pilares de concreto que bordean todo el trayecto de la carretera.

Actualmente se efectúan en esta carretera grandes trabajos de cortes de talud para ensanche de la calzada y principalmente de las curvas. Con estos ensanches la carretera llegará a tener un ancho medio en las curvas de 10 a 12 metros que permite la visibilidad necesaria para la seguridad del tráfico, y disminuye notablemente el desgaste de los vehículos.

Carretera de piso natural. Esta vía, como se dijo, se separa de la anterior en el Km. 8433, de este punto sigue trazado de la antigua carretera pero notablemente mejorado y ampliado hasta la progresiva Km. 22 donde tiene un pequeño trayecto común de 300 mts. con la otra carretera. De este punto sigue el trazado de la antigua carretera, también notablemente mejorado y ampliado con

una variante al final, indispensable para mejorar la pendiente, hasta caer en un punto próximo a la población de Maiquetía, donde de nuevo enlaza con la carretera de concreto.

En el sitio de Pariata, cerca de Maiquetía, arranca un ramal, carretera de piso natural que llega hasta el pueblo de Mamo pasando por Catia de la Mr.

### **Carretera de La Guaira-Macuto-Naiquatá**

Esta carretera está destinada a dar salida por el Puerto de La Guaira a los productos de una extensa región agrícola que anteriormente eran conducidos a lomo de bestia al mismo Puerto.

La primea sección de esta carretea La Guaira-Macuto, que es de 6 Km., es una magnifica calzada de concreto de cemento de 7 m. de ancho. La segunda sección Macuto-Camuri-Playa Caribe de 8 Km. es de piso natural engrazonado con un ancho mínimo de 8 m. con brocales de concreto y está completamente terminada. A partir de este punto la carretera remonta las estribaciones de la serranía de la costa para pasar los acantilados de Cerro Grande y Tanaguarena. De esta sección están ya construidos cerca de 4 Km. El resto del trazado hasta Naiquatá está en construcción y tendrá un recorrido de cerca de 8 Km.

### **Carretera Caracas-Petare-Guatire**

Esta carretera debe considerársela de penetración porque ella constituye una prolongación de la carretera de La Guaira a Caracas, pues todo el comercio de importación y exportación de dicha región se efectúa por el Puerto de La Guaira.

Esta carretera atraviesa ricas tierras cultivadas, más de 40 haciendas, cuyos productos son café, azúcar y frutos menores.

Ha sido ya estudiada, y está en proceso de construcción la prolongación de esta carretera por las Colonias y Capaya hasta el mar por Carenero e Higuero.

Esta carretera tiene un largo total de 50 Km. 100 hasta Guatire y actualmente hay construido un largo trecho a partir de Guatire en la dirección antes indicada.

Esta carretera está pavimentada de concreto de cemento desde Caracas hasta la población de Petare, 10 Km. 500 y el resto hasta Guatire de piso natural engranzonado. La calzada tiene un ancho mínimo de 12 m. en los 5 primeros kilómetros de su recorrido, en los 5 kilómetros siguientes tiene un ancho mínimo de 8 m. y en lo restante del trayecto un ancho mínimo de 6 m. Tiene construidas todas sus obras de arte, entre las cuales merecen citarse 21 puentes y de éstos, algunos tienen hasta 30 m. de luz.

En los primeros 10 Km. de su recorrido puede considerarse como una vía urbana de la ciudad de Caracas, pues pone en comunicación con a capital a 10 modernas urbanizaciones o ensanches, por lo cual tiene un tráfico intensísimo de millares de automóviles y autobuses.

Ramales:

Ramal Sabana Grande-Baruta-El Hatillo.....	18	Km.
Ramal Los Dos Caminos-Los Chorros (pavimento concreto).....	2	“
Ramal Petare-El Hatillo		
Ramal Petare-Santa Lucía-Santa Teresa.....	62	“
Ramal Country Club (pavimento concreto).....	3	“

El cuarto ramal citado es el primer tramo del proyecto de carretera Miranda-Anzoátegui destinado a poner en comunicación directa la capital de la República con los llanos de la parte Norte Oriental, en el Estado Anzoátegui. Este ramal tiene construidas todas sus obras de arte. La calzada es de piso natural engranzonado.

### **Carretera de Guanta-Barcelona-Soledad**

Esta carretera parte del Puerto de Guanta, sobre el mar Caribe, pasa por Barcelona, capital del Estado Anzoátegui, y termina en la población de Soledad situada en la margen izquierda del río Orinoco precisamente frente al puerto fluvial de Ciudad Bolívar, capital del Estado Bolívar. Ella proporciona a los llanos de la parte Norte-Oriental de Venezuela, que son los más ricos y sanos, dos salidas: una al mar Caribe y otra al Orinoco. Pasa también por las poblaciones de San Mateo, de Aragua de Barcelona y Cantaura que figuran entre las más importantes de dicha región.

Tiene un recorrido total de 336 Kms. De este recorrido los 123 Kms. finales, desde la Estación El Tigre, son comunes con la vía troncal Gran Carretera Oriental de Venezuela.

La calzada es de piso natural y está constituida en grandes extensiones por arcilla calcinada mezclada con arena, que constituyen tanto en la estación seca como en la lluviosa, un excelente piso natural. La calzada tiene un ancho mínimo de 6 mts. Las obras de arte se vienen construyendo a partir de Barcelona; hay ya construidos mas de 25 puentes de luces varias.

#### Ramales:

Barcelona a Clarines.....	90	Km.
San Mateo a Urica.....	48	“
Urica a Cantaura.....	120	“
Barcelona a Bergantín.....	<u>65</u>	“
	323	Km.

Por los ramales San Mateo a Urica y Urica a Cataura puede también hacerse el viaje de Barcelona a Soledad. Esta vía es la preferida en la época de lluvias.

### **Carretera Cumaná-Comanacoa**

Esta importante vía enlaza al puerto de Cumaná, capital del Estado Sucre, con la población de Comanacoa. Sigue aproximadamente el curso del río Manzanares, agua arriba. Su longitud total es de 59 Km. mas 400 metros.

Su calzada es de piso natural de arena y arcilla afirmado en trechos con granzón y piedra picada. El ancho medio es de 5 mts. y la pendiente máxima de 5,50%. Tiene construidas numerosas obras de arte, entre ellas 19 puentes y 16 pontones.

Esta carretera está destinada a dar salida a los productos de la extensa región agrícola que ella atraviesa.

Esta estudiada la prolongación de esta carretera hasta San Antonio de Maturín ene. Estado Monagas, que pondrá en comunicación a Cumaná con la ciudad de Maturín, capital de dicho Estado.

### **Carretera Cumaná-Irapa**

Parte del puerto de Cumaná, capital del Estado Sucre y pasa por las poblaciones de San Antonio del Golfo, Cariaco, Carúpano, Río Caribe, Yaguaraparo e Irapa, atravesando una rica región agrícola, productora principalmente de cacao y cocos.

Tiene una longitud total de 263 Kms. más 190 mts. Esta carretera es transitable en toda su extensión tanto en verano como en la época lluviosa. Está actualmente en proceso de mejoramiento para ensanchar la calzada que tiene un

ancho medio de 4,50 mts. La pendiente máxima en casi toda su extensión no pasa del 5%. La calzada es de piso natural de arcilla y arena.

### **Carretera de Caño Colorado-Maturín**

Esta carretera pone en comunicación a la ciudad de Maturín, capital del Estado Monagas, con el mar, por Caño Colorado.

Su recorrido total es de 48 Kms.

Deben considerarse como ramales de esta carretera de penetración, las demás que parten de la ciudad de Maturín, pues por ella se efectúa todo el comercio de importación y exportación del referido Estado.

Los ramales a que nos referimos son:

1° Maturín a Aragua, de 70 Kms.

Este ramal a su vez tiene dos bifurcaciones que parten del sitio de Boquerón: uno hacia Quiriquirer, que a su vez se bifurca en varios sub-ramales, siendo el principal el de Caripito de 30 Kms., y otro ramal que conduce a Caicara de Maturín distante 70 Kms.

2° Ramal de Maturín a Santa Bárbara, de 70 Kms., de los cuales son comunes 40 Kms. con la vía Barcelina-Maturín.

3° Ramal Maturín-Anzoátegui, que se prolonga hacia Barcelona por Urica y que tiene 122 Kms. hasta el límite con el Estado Anzoátegui.

Todas las carreteras de la red del Estado Monagas tienen las mismas características: piso natural engrazonado y 5 mts. de ancho medio de calzada.

### **Carretera de Ciudad Bolívar-Tumeremo-El Dorado.**

Esta carretera principia en Ciudad Bolívar, capital del Estado Bolívar y puerto sobre el río Orinoco, va directamente a Upata, sigue a Guasipati, pasa frente al Callao, por la margen izquierda del Yuruari, y continúa a Tumeremo, y en el verano se puede traficar en automóvil hasta más allá de El Dorado hacia la frontera con el Brasil.

Esta carretera es de gran importancia para el Estado Bolívar, pues pone en comunicación el puerto fluvial de Ciudad Bolívar la reaurífera más rica de Venezuela.

Esta carretera tiene una longitud total de Kms., hasta el Dorado. Sólo es traficable su seguridad y comodidad en toda época del primer tramo de 89 Kms. de Ciudad Bolívar a Caruachí, punto donde cruza el río Carona. Este trayecto tiene construida la mayor parte de las obras de arte, entre las cuales puede mencionarse el puente sobre el río Mar... El paso del Caroní se hace en lan.....nes remolcados por lanchas de gasolina. En el segundo tramo de la vía de 87 Kms. desde el paso del Carona hasta Upata, la vía es también traficable en invierno, pero con dificultad. El resto de la carretera también puede traficarse en invierno en grandes extensiones, pero el viaje de Upata hasta El Dorado, sólo puede practicarse en verano, pues existen extensos terrenos bajos y anegadizos y grandes ríos que van unas de otras, las distintas secciones de carretera. Actualmente está en estudio un nuevo trazado para evitar, o siquiera disminuir aquellos inconvenientes y proceder entonces al trazado definitivo de la vía.

Esta carretera tiene dos ramales importantes a saber:

Ramal de Upata a El Palmar.....59 Km.

Ramal de Upata al puerto de San Félix.....65 “

### **Carretera de Ciudad Bolívar-La Paragua**

Esta carretera tiene una longitud de 200 m. Es de piso natural plano, duro y no deleznable en casi toda su extensión. Actualmente está en estudio una variante para desechar algunos malos trayectos y adoptar el definitivo trazado de la vía.

Con fecha 24 de junio de 1934, el Gobierno de Venezuela decretó el estudio y la construcción de una vía carretea que, partiendo de Ciudad Bolívar irá

a terminar en la frontera del Brasil y que abrirá a la colonización extensas altiplanicies de clima suave, naturalmente sanas y de gran fertilidad. Estos riquísimos territorios sólo están habitados actualmente por tribus indígenas.

### **Carretera Atures-Maipures**

Esta carretera pone en comunicación el punto inicial y el punto Terminal de los célebres raudales del Orinoco llamados Atures-Maipures. Estos raudales impiden completamente la navegación de río en una extensión de cerca de 100 Kms., dejando prácticamente sin comunicación, con los centros poblados, todas las regiones al sur de dichos raudales.

Antes de la construcción de esta carretera era necesario además de descargar las embarcaciones, trasportar las cargas a lomo de bestias. Para evitar este largo trasbordo a través de regiones de difícil acceso, algunas embarcaciones ligeras, que navegaban aguas abajo, en la época de las lluvias, se arriesgaban a bajar por los raudales con grave peligro y frecuentes pérdidas de las personas y de las cargas. Hoy el transporte puede hacerse en vehículos de motor, por una excelente carretera de piso natural engranzonado y provista de todas las obras de arte necesarias. La longitud de esta carretera es de 80 Km. aproximadamente y su ancho medio de 6 metros.

### **CARRETERAS DE PENETRACION**

1° Carretera Maracaibo San Rafael de El Moján.....	Km. 39,
2° Carretera Maracaibo-Machiques.....	140,
3° Carretera Central del Táchira.....	85,
Ramales de la Central del Táchira.....	
184,700	
4° Carretera Mérida-El Vigía.....	100,
5° Carretera De La Caiba-Motatán-Trujillo.....	128,
Ramales La Ceiba-Trujillo.....	5,
6° Falcón-Zulia.....	291,
Ramales Falcón-Zulia.....	47,

7°	Falcón-Lara.....Km.	352	
	A deducir trayecto común con Falcón-Zulia	<u>45</u>	307,
	Nota: No se deduce el trayecto común con la Gran Carretera de los Andes por tratarse de un trazado provisional.		
	Ramales de Falcón-Lara.....		214,
8°	Carretera Coro-Bocas del Yaracuy.....		200,
	Sección construida.....Km.	200	
	En construcción.....	<u>138</u>	
	Total.....	338	
9°	Carretera Puerto Cabello-Barquisimeto:		
	Sección común con la carretera Puerto Cabello-Valencia.....Km.	11,300	
	Sección común con la carretera de los Andes..	<u>177,500</u>	
	Total.....Km.	188,800	
10°	Carretera Puerto Cabello-Valencia.....Km.	52,300	
	Sección común con a gran Carretera de los Andes.	<u>41,</u>	
	11,300		
11°	Carretera Puerto Cabello-Patanemo-Turiamo..... Km.	40,	
	Parte terminada.....	<u>20,</u>	20,
12°	Carretera Maracay-Turiamo..... Km.	65,	
	Ramal.....	<u>9,</u>	74,
13°	Carretera Guacara-Turiamo, largo total Km. 60, Terminados.....		30,
14°	Carretera Maracay-Choroní, largo total Km. 60, Terminados.....		40,
15°	Carretera La Guaira:		
	Carretera de concreto.....		35,
	Carretera de piso natural engrazonado..... Km.	36,	
	Trayectos comunes con la anterior.....	<u>14</u>	22,
16°	Carretera La Guaira-Macuto-Naiguatá.....		18,
	Construidos..... Km.	18	
	En construcción.....	<u>8</u>	
	Total..... Km.	26	

17°	Carretera Caracas-Petare-Guatire.....	
	50,70	
	Ramales.....	82,
18°	Carretera Guanta-Barcelona-Soledad:	
	Longitud total..... Km. 336	
	Trayecto común con la Carretera Oriental.. <u>Km. 123</u>	213,
	Ramales.....Km.	323,
19°	Carretera Cumaná-Cumanacoa.....	
	59,400	
20°	Carretera Cumaná-Irapa.....	
	263,190	
21°	Caño Colorado-Maturín.....	48,
	Ramales.....	
	322,	
22°	Carretera Ciudad Bolívar-Tumeremo.....	519,
	Ramales.....	124
23°	Ciudad Bolívar-La Paragua.....	200,
24°	Carretera Atures-Maipures.....	<u>80,</u>
	Suman.....Km.	
	4.275,290	

### **CARRETERAS TRONCALES**

1°	Carretera de los Valles del Tuy..... Km.
	148,500
	Ramales.....
	37,500
2°	Gran Carretera Occidental.....Km. 872
	Trayecto común con la carretera de los Andes.... <u>160</u>
	712,

Ramales.....		
676,		
3° Gran Carretera de los Andes.....		
1.183,		
Ramales.....		
447,		
4° Gran Carretera Oriental:		
Longitud total.....	Km.	818
Trayecto común con la Gran Carretera Occidental y		
De los Andes.....		<u>92</u>
726,		
Ramales.....		
<u>918,</u>		
Carreteras Troncales.....	Km.	
4.848,		
Carreteras de Penetración.....		
<u>4.275,290</u>		
Total.....	Km.	
9.123,290		

=====

**A N E X O 4**

**EL DESARROLLO DE LAS VIAS DE  
COMUNICACIÓN EN VENEZUELA**

La costa oriental de Venezuela, frente al Golfo de Paria, fue la primera porción de Tierra firme avistada por Colón el 1º de agosto de 1498, al realizar su tercer viaje, y fue el sitio de “Macuro”, de aquel mismo litoral, donde por vez primera pisó el Nuevo Continente, abandonándolo en seguida para dirigirse a la naciente Colonia de Santo Domingo y descubrir, de paso, nuestra Isla de Margarita, que tanto renombre adquirió por la abundancia de perlas que los indígenas extraían de sus aguas. Aunque la configuración de la costa y su continuación al Oeste y al Sureste y el gran volumen de aguas dulces que el Orinoco y el Guarapiche vierten al mar en el golfo de Paria, hicieron nacer en el almirante la sospecha de hallarse en presencia de un Continente, que él creyó ser el de Asia, no fue sino un año más tarde, que su teniente Alonso de Ojeda, acompañado del florentino Américo Vespucci, prosiguió el descubrimiento de la costa septentrional de Venezuela hasta el Cabo de la Vela, en el extremo de la Península Guajira.

Fue Vespucci un hombre de vasta ilustración, versado en cosmografía y náutica, aunque estaba dedicado al comercio como empleado desde 1492, de la casa italiana de Berardi de Sevilla, la cual tenía a su cargo el equipo y el despacho de los buques de las expediciones que se dirigían a las Indias Occidentales. Espíritu indudablemente más cultivado que el de Ojeda, que era el Jefe de aquella expedición arribada a nuestras costas en 1499, describió Vespucci los pormenores de este derrotero, como de otros que realizó más tarde a las costas del Brasil y contribuyó así a la divulgación de los conocimientos del Nuevo Continente. De su influencia en la expedición de Ojeda, es una prueba el nombre de “Venezuela”, o se pequeña Venecia, que le sugiriera la vista de los poblados lacustre de los

indios que vivían a orillas del Golfo de Maracaibo y que su fantasía, en el entusiasmo del descubrimiento, comparó con la bella ciudad del Adriático. La publicidad que obtuvieron los escritos e informes de Vespucci, le valieron el que, a iniciativa del alemán Waldseemuller, autor de la *Cosmographiae introductio* (1507), se inmortalizara su nombre en el Nuevo Continente, premiando así con exceso sus servicios, en tanto que se alejaba violentamente de su obra y de sus méritos al insigne Colombo.

Dos genuinos italianos fueron, pues los que revelaron al mundo la existencia de la rica porción del Continente que es hoy el territorio de la patria venezolana. Sobrevino luego la conquista de este territorio, en la cual competían la audacia y el valor de españoles y alemanes, realizando largas y penosas incursiones por el interior del país, habitado por numerosas y aguerridas tribus indígenas, cuyo sometimiento obtenían al fin las huestes armadas y trataban de asegurar luego los religiosos capuchinos y jesuitas del siglo XVIII. Entre estos últimos se destaca la figura de otro italiano ilustre, Filippo Salvatore Gilii, quien como misionero, residió de 1749 hasta 1767 en el curso medio del Orinoco, entre Cabruta y la desembocadura del Meta.

La expulsión de los jesuitas de la América latina fue de gran provecho para la Geografía y Etnografía del Continente, toda vez que algunos miembros de la expulsada orden, se dieron ala tarea de escribir y publicar sus observaciones, recogidas durante largos años en regiones que eran para entonces desconocidas. A esta feliz circunstancia se deben importantes contribuciones al esclarecimiento geográfico y natural del Nuevo Mundo, y entre estos merecen especial mención las observaciones de Begert en California, las de Bayer en el Perú, las de Dobritzhofer en el Paraguay y Río de la Plata, las del Falkner en Patagonia, Vidaure en Chile y finalmente las del italiano Gilii relativas a la región comprendida entre el Orinoco y los afluentes septentrionales del Amazonas, o sea del Interior de la Guayana. La obra de este ilustrado jesuita lleva por título: *Saggio di Storia Naturale, Civile e Sacra de Regni e delle Provincia Spagnuole di*

Terra Ferma nell'América Meridionale; 4 volúmenes, Roma 1782. Su mérito principal constitúyanlo los concienzudos estudios de los indígenas, cuyos varios dialectos y sus afinidades analizó el autor con gran sagacidad y acierto.

A su arribo a Venezuela hallaron los españoles, que los indios tenían algunos caminos que conducían de las costas al interior del país y otros que facilitaban el tráfico y comercio entre los valles principales de las Cordilleras de los Andes y de la costa. De Escollado (hoy Caraballeda), tenían una vereda de los indios Caracas que, desde el sitio de Macuto, tramontaba la Cordillera del Avila a 1900 metros de altura por los montes de Garipán o Galipán y descendía luego al valle de San Francisco, donde en 1567 se fundó la que es hoy Capital de la República. Del valle de San Francisco había veredas indígenas en distintas direcciones. Las principales eran las que por el Este y Sureste conducían a los valles del Tuy que habitaban los Tumusos y Quiriquires, pasando por la montaña que era del dominio de los temidos Mariches y otra que en dirección al Oeste y Suroeste comunicaba a los Caracas con los Meregotes y Arbacos de los valles del Aragua y Laguna de Tacarigua (hoy Valencia), después de atravesar la región montuosa que sostenían con excepcional bravura los indios Teques, al mando de su jefe Guicapuro. Esta misma vía continuaba al Oeste de las sabanas de Carabobo, atravesaba el país de los Jirajaras (Nirgua), y se unía en Barquisimeto con otras que se dirigían al Norte hasta Coro, tierra de los Caquetíos y al Sur hasta los llanos de Cojedes, Portuguesa y Apure que habitaban los indios Betoyes y otros. Del mismo modo continuaba la comunicación Occidental entre los grandes valles de nuestra Cordillera andina, tramontando páramos de 4000 metros de elevación en el país de los Timotes.

La costa de Puerto Cabello mantenía un tráfico regular desde Borburata y Patenemo con los pobladores del Lago de Valencia.

Las vías principales de los antiguos aborígenes seguían, como era natural, el curso de los valles hasta cerca de su origen y, para pasar de uno a otro,

aprovechaban las depresiones que las cordilleras y sus ramificaciones ofrecían. Para ello, al abandonar las tierras llanas del fondo de los valles, tomaban el dorso de un estribo por el cual ascendían hasta la depresión más próxima a la cumbre. Estas mismas vías de comunicación fueron aprovechadas por los Conquistadores en sus incursiones armadas y más tarde por los colonizadores y catequizadores. Durante todo el período de la Colonia y aún hasta nuestros días, los caminos de recuas que sirven a la comunicación de muchos pueblos de Venezuela, no han sido otra cosa que los establecidos por los antiguos aborígenes y de ellos heredados por los europeos.

Apenas se iniciaron en el tiempo de los españoles algunas vías nuevas, regularmente trazadas y construidas. Entre estas, podemos mencionar el camino de recuas que comunica a

Caracas con su Puerto de La Guaira. Destruído por los indios de Guaicamacuto en 1562, el pueblo de El Collado el cual servía de desembarcadero a los que dirigían al Interior, fue construido en el propio sitio la villa de Caraballeda que sirvió de primer puerto a la ciudad de Santiago (hoy Caracas), hasta 1588, en que se fundó el actual de La Guaira. En 1604 quedó de un todo terminado el camino de recuas entre este puerto y la ciudad capital, en cuya obra trabajaron por más de 4 años millares de esclavos indígenas. Todo el trayecto, de unos 33 kilómetros, fue pavimentado con piedra (empedrado), y muchas partes han conservado hasta nuestros días esta pavimentación. Aunque el artículo 23 de la Real Cédula de erección del antiguo Consulado de Caracas, recomendaba a la Junta la construcción de buenos caminos desde La Guaira a Caracas, de esta capital a los valles de Aragua y de Puerto Cabello a Valencia, la Colonia no nos legó, como camino que pueda considerarse bueno, sino el de recuas de Caracas a La Guaira, que ya hemos mencionado.

El Real Consulado, en Sesión del 25 de noviembre de 1793, acordó la construcción de una carretera y comisionó para la exploración y estudios a los señores Juan Antonio Amaro Pérez y Diego Díaz. El primero de los nombrados

abrió una vía que partía de Catia y llegaba a La Guaira, con una longitud de 36689 varas castellanas (30,8 kilómetros), la cual, sin embargo, no llegó a sobrepasar la condición de pica o vereda, sólo traficable por recuas. Al mismo tiempo que se abría esta pica, se abría otra por un Sr. Juan Sánchez, partiendo de Macuto y ambas fueron sometidas luego al estudio y juicio crítico del ingeniero Francisco Jacot, quien informó que solo la primera, mediante algunas rectificaciones, era a propósito para la proyectada carretera, la cual al fin fue acordada por acta del Real Consulado de diez de mayo de 1794. Parece que esta obra se continuaba en septiembre de 1795, en cuya fecha fue suspendida y aún impedido el tráfico por medio de una cortada practicada en la Quebrada del Hoyo, con el fin “de que no se perjudicara la Real Hacienda con la fácil introducción de mercaderías clandestinas para el abasto público.”

También existió otro camino de recuas a La Guaira por los lados en que después se abrió la carretera en tiempo de la República, camino que pasaba por Catia, Topo, Guaracarumbo y Maiquetía, con una extensión de 28 kilómetros.

Las demás vías de comunicación hacia el Este, Oeste y Sur, exceptuando los pequeños trayectos de Caracas a Petare, a el Valle y Antímano eran los mismos malos caminos de recuas que venían utilizándose desde el tiempo de la conquista y de los cuales el que conducía al os Valles de Aragua por San Pedro y Lagunetas, fue algo mejorado en las postrimerías de la Colonia, pavimentándose algunos cortos trayectos de piso blando húmedo.

No fue la primera mitad del siglo XIX propicia al mejoramiento de las vías de comunicación, como que después de la guerra de la Independencia hispano americana, sellada en 1824, las guerras civiles que se sucedieron a cortos intervalos absorbían la atención de los gobiernos y consumían los escasos recursos de sus desorganizadas rentas. No faltaron, sin embargo, proyectos y recomendaciones para emprender algunos caminos y carreteras, con el fin de facilitar la salida de los productos agrícolas por los puertos principales del país y el transporte, al interior, de las mercaderías importadas. La iniciativa de este

nuevo movimiento correspondió a un italiano, cuya memoria está íntimamente ligada con la geografía de Venezuela y Colombia: Agostino Codazzi, oriundo de Lugo y salido de la Academia Militar de Pavia como Oficial de artillería.

Después de la caída de Napoleón el Grande, en cuyas filas militó, trasladóse Codazzi a Norte América y de allí a las costas de Venezuela en 1818, para prestar sus servicios a la Causa de la Independencia.

A partir de 1830, se dedicó Codazzi a recorrer el país como geógrafo militar y, como resultado de sus múltiples viajes y observaciones, nos dio el famoso Atlas y la Geografía de Venezuela, admirablemente editados en Paría en 1841. Acometió en seguida, con apoyo oficial, una empresa de colonización agrícola con elementos traídos de Alemania y a este fin abrió los caminos, que aún existen, entre La Victoria y la Colonia Tovar y entre esta y Caracas. Este último fue trazado como carretera en gran parte de su recorrido y el Gobierno del General Gómez, en la actualidad, se ocupa de completar esta obra para dar acceso a los automóviles hasta aquella antigua Colonia, situada en una región montañosa en 1800 y 2000 metros de elevación y dotada de un clima delicioso y en extremo salubre.

Otros proyectos de Codazzi, elaborados en 1844 y 1845, fueron los de la carreteas entre Puerto Cabello y San Felipe y el camino de recuas de Mérida a Barinas.

Fue en 1837 que se iniciaron los trabajos del primer camino de Venezuela, entre Caracas y La Guaira por iniciativa de la Diputación Provincial de Caracas. Con la escasísima suma de Bs. 20.000 la Junta de caminos presidida por el egregio patriota Marín Tovar, a la sazón Gobernador de la Provincia, encomendó la obra a dos jóvenes ingenieros de la Academia de Matemáticas, Salvador Rivas y Juan J. Aguerrevere, quienes hicieron la nivelación en toda la extensión y banquearon la pica de razante, la cual tenía de 5 a 7%. Inspeccionada y aprobada esta pica por el coronel de Ingenieros Codazzi, a quien la Diputación nombró al

efecto, se trató de contratar su construcción con una empresa francesa, que un señor Antoine prometió organizar en Europa, pero que no llegó a constituirse, ocasionando esto una paralización de la obra hasta 1840, en que se abrieron de nuevo los trabajos de construcción bajo la dirección del Sr. Ingeniero Aguerreverre. Dice un interesante artículo del Licenciado A. Aveledo, publicado en Enero de 1862, en la Revista Científica del Colegio de Ingenieros, lo que sigue: “Con sorpresa del público se vieron correr en enero de 1845 las primeras ruedas que conducían frutos de Caracas a La Guaira frutos de Caracas a La Guaira: inesperado suceso, que llamando la atención de la industria hacia las empresas de carros, hizo llegar la competencia hasta el grado de no cobrarse por el transporte de una carga (92, k.), sino el ínfimo precio de cuatro reales (Bs. 2), precio que a la verdad no podría sostenerse, como lo ha acreditado la experiencia”.

“Los beneficios que con la construcción de esta obra reportó la Provincia, o más bien la nación entera, han sido de gran trascendencia: ella sirvió de escuela a muchos trabajadores, que de allí salieron a servir de guías en la apertura de acequias y caminos de fincas particulares; desvaneció con la experiencia la idea, que en no pocos existía, de ser imposible para nosotros la ejecución de una carretera que atravesase nuestras ásperas montañas; creó por fin una riqueza de tan alta magnitud que no podemos prescindir de demostrarla”.

“Sabemos que cuando se puso en uso el camino, se habían invertido en él \$ 300.000 (Bs. 1.200.000), pero como le faltaba algo por hacer, podemos establecer que hasta su conclusión tuviese de costo total \$ 400.000 (B. 1.600.000). Los fletes que se pagaban por el camino de recuas, fluctuaban entre ocho y veinte reales (B. 4---10), cuyo término medio, catorce, reduciremos a doce (B. 6), porque eran más las costas que se aproximaban al límite inferior. Con el empleo de los carros, bajó el precio de la carga hasta cuatro reales, como lo hemos dicho, conservándose después entre seis y diez reales; tomaremos, pues, ocho reales como valor medio de la carga o sean cuatro reales por cada quintal (46 K.); precio que aceptamos aunque lo consideramos alto, para huir todo lo posible de la tacha

de exagerados. Sin datos suficientes para fijar el número de quintales que desde entonces se haya cambiado entre Caracas y La Guaira, suponemos que lleguen a 500.000 en lo cual creemos diferir poco de la verdad; y siendo dos reales el ahorro que nos da por quintal la comparación de los precios medios establecidos, obtendremos un millón de reales ó \$ 125.000 (B. 500.000), de economía anual por efectos de la carretera; economía que en diez y siete años de explotación que lleva la vía, ha dejado en poder de la industria la considerable suma de \$ 2. 125.000 (B. 8.500.000) que han pasado a fecundar otros ramos. Y nótese que en nuestro cómputo no hemos incluido ni la economía en la conducción de pasajeros, ni la muy notable en el transporte de grandes pesos. Medítese ahora un poco sobre el movimiento de progreso que estos ahorros han debido producir aplicados a las demás industrias, y se formará una idea de los inmensos beneficios, de la positiva y ascendiente riqueza creada por la carretera”.

“Para el año de 1847, eran bien conocidas por los señores de la Junta de caminos las ventajas que dejamos indicadas; y animadas con el feliz éxito, muy particularmente su Presidente, el Gobernador señor Mariano Uztáriz, se resolvieron a mejorar la vía, quitando la subida a Las Trincheras, sin atender a las dificultades que para ello pudiera presentar el gran peñón de Mora, todo de acuerdo con las indicaciones del Ingeniero de la Junta, señor Aguerrevere. Practicóse por éste la nivelación y apertura de la nueva pica que dio por resultado el enlace de los puntos titulados: “Ojo de Agua” y Vuelta inferior del Zigzag, con el desnivel de uno y dos por ciento; mas al terminar esta operación se atravesó la aciaga época de 1848; la corrección se detuvo, y aunque después se comenzó de nuevo, los resultados no han correspondido ni a las esperanzas del público, ni a las sumas destinadas; la obra permenece sin ejecutarse”.

La variante a que se refiere el anterior artículo y que constituía el trazado razonable, continuó sin ejecutarse durante 76 años, hasta que el General Gómez, actual Presidente de la República, dispuso su construcción. Este trayecto, entregado al servicio el 19 de diciembre de 1925, se sometió al trazado primitivo

del Ingeniero Aguerrevere, el cual fue ligeramente modificado entre “Peña de Mora, y “El Ojo de Agua<sup>2</sup>, teniendo cuenta del ferrocarril que, en algunas parte hubiera sufrido graves perjuicios, si se hubiera seguido la Pica de Acevedo, como se llamó esta variante en toda su longitud.

Cuando se efectuaban los trabajos de construcción de la Carretera de Caracas a La Guaira y antes de su interrupción por los sucesos políticos de 1848, hubo cierto entusiasmo por el nuevo medio de transporte y las Juntas provinciales emprendieron estudios y desmontes de otras vías importantes. Así se iniciaron los trabajos de la Carretera de Valencia a Puerto Cabello el 14 de abril de 1842, trabajo que se confió al Ingeniero polaco Alberto Lutwosky y que por cierto se ejecutaba con gran lentitud a causa de lo reducido de los fondos que a este fin se destinaron. El año siguiente la Junta de Caminos de la Provincia de Caracas, encargó al señor Pedro Pablo Ascanio, de explorar el trazado de una vía carretera que uniese a Caracas con los valles del Tuy; pero todas estas obras quedaron postergadas o sufrieron frecuentes interrupciones ocasionadas por las zozobras de la política.

El artículo del señor Licenciado Acevedo, que hemos citado arriba, demostró a las claras cuantas ventajas ofrecían las vías carreteras al desarrollo de las industrias y del comercio; pero era necesario que renaciese la calma en el agitado mar de la política, para que el público y el Gobierno pudiera prestarles la merecida atención. El período de 1864 a 1868, en que se inauguró la Constitución Federal, pareció propicio a estos elevados fines y así vemos iniciarse la construcción de las carreteras de Caracas a Valencia, llamada del oeste y la del sur que debía unir la Capital con los valles del Tuy.

El Ingeniero Luciano Urdaneta, hijo del preclaro prócer de la Independencia y discípulo de la Escuela de puentes y calzadas de París y el Ingeniero polaco Lutowsky fueron los directores técnicos de estas importantes vías

que hubieron de quedar inconclusas a causa de nuevos disturbios ocurridos en 1868.

En 1870 subió al poder el General Antonio Guzmán Blanco, estadista de excepcionales dotes administrativas y militar prestigioso que logró dominar las pasiones exaltadas y encauzar el país por una senda de paz y progreso.

Durante el primer período de su benéfica administración, que duró 7 años, dio un impulso notable a las obras públicas y en especial a las vías de comunicación; concluyó las carreteras que estaban inconclusas y abrió nuevas, no menos importantes, de suerte que para el año de 1875 había invertido B. 365.000 en mejoras de la carretera de La Guaira; B. 1.000.000 en la del Este, que llevó hasta Guatire (50 Km.); B. 1.200.000 en la del Sur y Bs. 1.425.000 en la de Occidente, alcanzando a B. 7.962.710 lo invertido en todas las carreteras de la República hasta noviembre de 1875. El año siguiente el mismo General Guzmán Blanco inauguró dos nuevas carreteras, cuya ejecución había sido confiada a los ingenieros venezolanos José C. de Castro y Roberto García: una de 90 kilómetros, de Valencia a la ciudad de Nirgua, importante centro agrícola y la otra de 105 kilómetros de Valencia a San Carlos, en los Llanos de Cojedes, que son el asiento de no menos importantes empresas pecuarias y agrícolas.

En su segunda Administración, que corresponde a los cinco años de 1879 a 1884, el General Guzmán Blanco dedicó especial atención al problema de los ferrocarriles, apercebido de que las riquezas naturales de un país incipiente, como el nuestro, requerían para su explotación y transporte a los puertos de mar, generalmente distantes, vías rápidas y de fletes económicos, como en efecto, los productos de las selvas y de las minas, no admiten otro transporte que el de las vías férreas o el de las vías fluviales y marítimas.

La red de ferrocarriles de Venezuela se inició con la inauguración del ferrocarril del Puerto de Tucacas a las Minas de Aroa en 1877, cuya construcción

se comenzó en 1835 y hubo de paralizarse por los años de 1840 a 1862 a causa de la temporal suspensión de la explotación de las minas. Apenas recomenzados los trabajos en 1862, sufrieron nueva interrupción hasta el año de 1872 en que se activaron definitivamente. Antes de esta época se habían iniciado dos empresas ferroviarias que se extinguieron apenas tendidos los primeros rieles. Fue la primera, la que se proponía unir a Puerto Cabello con San Felipe y feneció cuando el enriado había cubierto los primeros diez kilómetros hasta El Palito, y la otra la que se denominó Ferrocarril del Este y se dirigía de Caracas a Petare. Esta última llegó a funcionar entre Anaco y Sabana Grande en una longitud de 3280 metros y fue inaugurada el 15 de noviembre de 1863, pero suspendió su servicio poco tiempo después.

El 24 de julio de 1883 inauguró el General Guzmán Blanco, el ferrocarril de Caracas a La Guaira y palpadas las ventajas de la nueva vía, se otorgaron sendas concesiones para la construcción otras, cuya importancia era manifiesta, bien sea que ligasen con puertos de mar ciudades capitales del Interior, como Valencia y Barquisimeto, o bien que comunicasen entre sí importantes centros de producción y consumo. De esta suerte, nuestros ferrocarriles se dividen en líneas de transporte exterior y líneas de transporte interior, o como los ha clasificado el ingeniero doctor Germán Jiménez, en su importante trabajo sobre los ferrocarriles de Venezuela, en líneas de comunicación con el mar y líneas transversales. Dice el mismo que como pertenecientes a la primera categoría, pueden tenerse los siguientes:

el ferrocarril de La Guaira a Caracas, que da salida a gran parte de nuestras producciones y que es la vía obligada de mas de la mitad de las importaciones del centros de la República;

el de Puerto Cabello a Valencia, que sirve del mismo modo a la región que tiene por centro a esta última ciudad, capital del Estado Carabobo;

el de Tucacas a Barquisimeto, capital del Estado Lara y centro comercial muy importante del Occidente de la República; línea que, además por medio de

sus ramales, sirve la región minera de Aroa y también la rica comarca del Yaracuy, que tiene por capital a San Felipe;

el Gran Ferrocarril del Táchira, que con su obra complementaria, la importante carretera central del Táchira, establece una comunicación fácil entre el mar y las ricas regiones tachirenses, del Alto Apure y de la región limítrofe de la vecina República de Colombia. Este ferrocarril tiene como punto de partida el puerto de Encontrados, sobre el Río Zulia (Catatumbo), a donde arriban, aunque con alguna dificultad en el verano, los vapores que hacen la travesía del Lago desde Maracaibo. Un plausible decreto del General Gómez, dictado el 24 de julio último, ordena proceder a estudiar la prolongación de esta vía desde Encontrados hasta la costa del Lago, distante unos 70 kilómetros, con cuya construcción quedarán obviados, en lo futuro, todos los inconvenientes de la navegación fluvial;

el ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía, que da salida hacia el Lago de Maracaibo, y, por consiguiente hacia el mar, a las producciones del Estado Mérida;

el de Guanta a Barcelona y Naricual, que facilita el comercio entre la costa del mar y una de las ciudades mas importantes del Oriente de Venezuela, a la vez que conduce a los mercados nacionales y extranjeros los productos de la región carbonífera allí existente;

y por último, el pequeño ferrocarril de Coro a La Vela, que comunica con el mar a la primera de las poblaciones nombradas, capital del Estado Falcón.

Deben también incluirse en esta clase todos los ferrocarriles construidos en el país por nuestras empresas mineras y azucareras; así como también el ferrocarril de Carenero a Río Chico y el Guapo, el cual, recorriendo un extenso trayecto a lo largo de la costa, lleva al magnífico y tranquilo puerto de Carenero las abundantes y valiosas producciones de los valles de Barlovento (Cacao).

De los ferrocarriles transversales, o sea de los que efectúan la comunicación entre sí, de lugares importantes situados en el Interior del país, son

los principales: el Gran Ferrocarril Venezuela, empresa alemana, que esta conectado en Caracas con la línea de La Guaira y en Valencia con la de Puerto Cabello y lleva a sus extremos los productos agrícolas de los ricos valles de Aragua y los pecuarios de los Llanos, a la vez que trae de las vías costaneras y distribuye en las poblaciones intermedias, mercaderías que vienen del extranjero; y el Ferrocarril Central de Venezuela que une la capital de la República con Ocumare, que es la del Estado Miranda, recorriendo en su trayecto inferior los feraces valles del Tuy.

Además de las nombradas, existen en Venezuela pequeñas vías férreas, hoy transformadas en tranvías eléctricos, que están exclusivamente destinadas al tráfico de pasajeros entre Caracas y El Valle; Caracas, Los Chorros y Petare, y entre La Guaira y los balnearios de Maiquetía y Macuto.

La longitud total de nuestra red ferroviaria, incluyendo las líneas de las empresas mineras y azucareras y los tranvías eléctricos, es de 1193,88 kilómetros que se distribuyen así:

CONCEPTO	ANCHO Mts.	LONGITUD Kms.
Ferrocarril La Guaira a Caracas	0.915	36.65
Gran Ferrocarril de Venezuela	1.067	183.71
Ferrocarril Pto. Cabello a Valencia	1.067	54.75
Ferrocarril Bolívar, Tucacas a Barquisimeto	0.610	231.80
Gran Ferrocarril Táchira	1.000	131.50
Ferrocarril La Ceiba a Valera	0.915	97.00
Ferrocarril Central de Venezuela	1.067	83.60
Ferrocarril de Carenero a Guapo	0.915	54.40
Ferrocarril de Guanta	1.067	36.40
Ferrocarril Sta. Barbara a El Vigía	1.000	60.00
Ferrocarril La Vela a Coro	0.915	13.37
Ferrocarril Maiquetía a Macuto	0.915	7.00
Ferrocarril del Valle	1.067	5.50
Ferrocarril Minas Inciarte	0.915	44.00
Ferrocarril Minas Guanaco	0.915	15.00
Ferrocarril Minas Guanipa	0.915	3.00
Ferrocarril Bobures-Central Venezuela	0.915	40.20
Ferrocarril El Banco-Central Sucre	0.915	7.00
		17.00

Ferrocarril San Lorenzo-Menegrande	0.915	52.00
Bristish Controlled Oilfields	0.610	20.00
Standard Oil C° Perijá		
	Kms.	<b>1.193,88</b>
Total:		

En las concesiones que se otorgaron a las diferentes empresas ferroviarias hasta 1891m se estableció que algunas serían en parte subvencionadas por el Gobierno de Venezuela y a la mayoría se le garantizaba un interés anual de 7% sobre el capital invertido. Este sistema de contratos, sin el control debido, dejaba cierta amplitud a los contratistas para hacer más o menos costosa la explotación de sus empresas, recargándolas con gastos innecesarios o excesivos, todo lo cual había de provocar a lo largo conflictos económicos. La duración de los contratos se fijó en 99 años, al cabo de los cuales las empresas pasarán a ser propiedad de la Nación.

A principios de 1896, pasaba de 25 millones de bolívares el total que las empresas, por virtud de subvención o intereses garantizados, reclamaban al Gobierno de Venezuela y apercibido éste de la bancarrota que amenazaba su Tesoro, sino se conjuraba a tiempo el mal, contrató con la Disconto Gesellschaft de Berlín un empréstito de 50 millones de bolívares, con el cual no sólo se adquirieron algunas empresas sino se pagaron subvenciones e intereses vencidos y se rescató también toda ulterior obligación al pago de estos. Sólo la Compañía del Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia, se negó a entrar en arreglos y continuó gozando de la garantía rebajada al 5% anual sobre el capital de 820.000 libras esterlinas, equivalentes a Bs. 20.705.000.

Desde los días iniciales de su Gobierno, se esforzó el Benemérito General Gómez, Presidente de la República, por cancelar la siempre creciente acreencia de la Empresa del Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia y de rescatar para el futuro, como anteriormente se había hecho con las otras empresas, la onerosa obligación de garantizar el interés del 5% anual. Tras largas negociaciones cúpole

al fin la gloria de solucionar en 1916 este asunto de modo definitivo, es decir, con el rescate de toda ulterior obligación, mediante el pago de cinco millones de bolívares; de suerte que hoy no pesa sobre el Tesoro Nacional ningún género de obligaciones por virtud de nuestras concesiones ferrocarrileras.

El costo kilométrico medio de todos los ferrocarriles de Venezuela alcanza a Bs. 226.165; pero como existen algunos en tierras llanas incluidos en este cálculo, debemos advertir que el costo kilométrico varía de 73.500 bolívares, que costó el kilómetro del ferrocarril de Carenero, que es casi todo llano, a Bs. 640.000 que costó cada kilómetro de los 32 que constituyen la parte montañosa más accidentada del Gran Ferrocarril de Venezuela.

Esta última línea, que es la de más perfecto trazado y construcción, tiene para toda su longitud, es decir, entre trayectos llanos y montañosos, un costo kilométrico medio de Bs. 441.587, incluyendo el material rodante.

En 1894 fue inaugurado el Gran Ferrocarril de Venezuela entre Caracas y Valencia y a partir de esa fecha no se han iniciado nuevas construcciones ferroviarias en el país, aunque algunas empresas existentes han prolongado sus líneas como el Ferrocarril Central, que llega ya a las puertas de Ocumare del Tuy y continuará subiendo por el valle del mismo y el ferrocarril Bolívar, que ha llevado un ramal de 41,75 kilómetros hasta la ciudad de San Felipe, y se propone unir este con la línea de Puerto Cabello en El Palito. También se ha llevado a cabo la unión del ferrocarril del Táchira con el de Villamizar a Cúcuta.

Las pequeñas líneas de algunas empresas mineras, especialmente en el Estado Zulia, y las de los Centrales azucareros, sitios en la costa Sur del Lago de Maracaibo, sólo sirven al transporte de sus propias producciones y no puede atribuírseles el carácter de ferrocarriles públicos, como que estos están sujetos a itinerarios fijos y destinados al transporte de pasajeros y todo género de mercancías.

Si tendemos la vista adelante y consideramos al mismo tiempo el progreso que es de esperarse en Venezuela, en virtud de una riqueza apenas explotada y un Gobierno atento a las necesidades públicas, observaremos que en no lejano porvenir habrán de construirse otras vías férreas que facilitarán el comercio de importantes centros alejados de las costas, y harán posible la explotación de los recursos naturales, que yacen inaprovechados.

Resalta, por lo que hasta ahora podemos observar, la necesidad de establecer en no remoto porvenir, cuatro vías principales, a las cuales habrán de afluir un sinnúmero de caminos carreteros, a saber: una vía, que, partiendo de Puerto Cabello, pasará por San Felipe (ya proyectada por el ferrocarril Bolívar) y Barquisimeto y penetrará a los Llanos de Portuguesa por Acarigua y continuará por Guanare, Barinas, Pedraza y San Antonio de Caparo hasta la frontera colombiana. Este mismo recorrido es el de la Gran Carretera Occidental que se halla en construcción y la cual tiene una longitud de 740 kilómetros hasta San Cristóbal, capital del Estado Táchira. Un ramal que saliese de esta línea, a media distancia entre San Antonio de Caparo y San Cristóbal, podría continuar por el pie de la serranía atravesando el Uribante y otros afluentes del Alto Apure, para penetrar en los Llanos de Colombia hasta Casanare y San Martín, y aún podría continuar hacia el territorio del Caquetá y llevarse hasta el Perú, lo que vendría a constituir el primer tramo del Gran Ferrocarril Continental del Sur;

una vía que, enlazándose con el Gran Ferrocarril de Venezuela en Cagua, bajaría por Villa de Cura a Calabozo y San Fernando de Apure, con una longitud de 334 kilómetros. Esta vía pondría en contacto a San Fernando, que es el centro de una gran región pecuaria y de la red fluvial del Alto Orinoco, con la capital de la República. Hoy supe, en parte este servicio la Carretera llamada de los Llanos.

Otra vía importante es la que habrá de llevar los productos de Guayana, partiendo de Ciudad Bolívar por los Llanos hasta Barcelona y el puerto de Guanta, sobre el mar Caribe, trayecto que tiene una longitud de 360 kilómetros a través de

tierras llanas; y finalmente se impone la construcción de una vía férrea, de 160 kilómetros de longitud, entre San Félix, sobre el Orinoco y Guasipati, que es el centro de nuestro territorio aurífero del Yuruari.

Tal vez llegue a realizarse la construcción de esta vía y de la de Ciudad Bolívar a Barcelona, el día que se establezca la proyectada Compañía que ha de explotar. Para toda clase de fines industriales, el enorme acervo de energía que encierran los saltos del Carona, a unos 5 kilómetros de San Félix.

Fuera de las citadas vías férreas por construirse, y de las ya existentes, todos los problemas locales de transporte y comunicación quedarán ampliamente resueltos por nuestra red de carreteras.

Inaugurados a cortos intervalos los tres principales ferrocarriles del centro, entre 1888 y 1894, hizose sentir el efecto de su competencia sobre las empresas de transporte por carros, los cuales, a falta de otras vías, excepto las rudimentarias de Cagua a Calabozo y de Valencia a San Carlos no encontraban donde emplearse, ya que los demás caminos y aún algunas de las carreteras construidas en la Administración de Guzmán Blanco, como la de Nirgua, se hallaban en tal estado de abandono, que eran intraficables para vehículos rodantes. Los Gobiernos descansaban en la creencia de que los recientes ferrocarriles habían resuelto el problema de los transportes y se despreocuparon de la construcción de carreteras y aún de la conservación de las principales existentes, que llegaron a ser consideradas como superfluas, porque servían aquellas mismas regiones tocadas por los ferrocarriles. ¡Grave error que retrasó en cerca de veinte años el desarrollo del país!

Durante la Administración del General Cipriano Castro, de 1899 a 1908, se decretaron algunas carreteras, como la de Maracay a Ocumare de la Costa, la de La Victoria al Pao y otras que no pasaron de la condición de proyectos o simples ensayos, porque las sumas que se les asignaron, apenas eran suficientes para concluir su estudio y trazado. En estas condiciones de abandono e

inactividad se hallaban las vías carreteras de Venezuela, después del formidable surgió en diciembre de 1908 una nueva fuerza propulsora en la persona del General Juan Vicente Gómez, actual Presidente de la República.

Con admirable clarividencia se apercibió el General Gómez de que el provenir de Venezuela estaba en una buena red de caminos carreteros, la cual luego de despertar a una nueva vida y fomentar regiones ricas, pero abatidas por su aislamiento, echaría los fundamentos agrícolas e industriales para la construcción de nuevos ferrocarriles. Era necesario sacudir previamente los diferentes órganos del país, lanzarlos a nueva y mas intensa actividad, posibilitar el intercambio de intereses y de hombres y atraer nuevos y vigorosos elementos, que vinieran a colaborar con los nativos en la obra reconstructiva.

No sólo para lograr este fin, sino que también el no menos importante de establecer comunidad de intereses y el mutuo conocimiento, como el medio el más eficaz para afianzar la paz, que es el supremo bien de los pueblos, necesitaba Venezuela esa red de caminos, ya convertida en realidad como lo son también las saludables consecuencias de orden moral y material que de ella se esperaban.

Apenas organizado el Gobierno, dispuso el General Gómez la reparación de las principales carreteras del país y con fecha 24 de junio de 1910, expidió el Decreto para la construcción de las vías de comunicación de la República, el cual por la trascendencia que su cabal cumplimiento ha alcanzado, copió aquí. Dice así:

**GENERAL JUAN VICENTE GOMEZ**  
**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS**  
**UNIDOS DE VENEZUELA.**

Considerando:

1° Que el estado de la mayor parte de las vías de comunicación de la República, es hoy absolutamente rudimentario; circunstancia que constituye una de las causas principales del atraso agrícola y comercial de casi todo nuestro inmenso territorio; pues que el fomento de la inmigración y colonización, así

como el de los capitales necesarios para la explotación de las riquezas naturales de un país, exigen, en primer término, la existencia de buenas vías de transporte;

2° Que grandes extensiones de nuestro suelo, de suma fertilidad, permanecen estacionarias, por ser hoy casi inaccesibles; y que en otras, la falta de comunicaciones fáciles y permanentes con los centros comerciales y de consumo ha sido causa frecuente de la pérdida de las producciones agrícolas;

3° Que el sistema empleado hasta el presente, en la construcción de nuestros caminos y carreteras y el estado de abandono en que ellas se encuentran, han hecho nugatorios todos los esfuerzos de las Administraciones anteriores a este respecto;

### **DECRETO:**

Artículo 1° Se ordena la construcción en cada Estado de una o más carreteras centrales que, pasando por las ciudades y sitios convenientes constituyan las vías principales de la localidad, para el movimiento de la importación y exportación.

Artículo 2° Estas carreteras principales serán construidas por el sistema de Mac-Adam, en los lugares que así lo requieran, de modo a asegurar su duración y conveniente estabilidad.

Artículo 3° En relación con las arterias principales de la red de vías de comunicación de la República, los Estados procederán oportunamente a la construcción, reparación o mejora de los caminos secundarios que han de alimentar a aquellas, utilizando para ello los estudios que, de estos caminos hará practicar el Gobierno Nacional, de conformidad con el presente Decreto.

Artículo 4° En los sitios donde las vías fluviales sean las más rápidas y económicas, se adoptarán esta como vías principales o secundarias; y se procederá a estudiar debidamente las obras que sean necesarias para facilitar la navegación.

Artículo 5° Se nombrarán comisiones de Ingenieros que, especialmente obtendrán en cada Estado, los datos e informaciones siguientes.

a) Dirección que sea mas conveniente para las vías principales, en la respectiva comarca, a fin de facilitar el movimiento de exportación y de importación y las relaciones comerciales de los Estados entre sí; y también para los ramales, secundarios que han de unir a aquellas vías con los centros productores.

b) Apreciación de las distancias, pendientes probables y calidad de los terrenos que atravesarán las diferentes vías; para lo cual se hará uso de los elementos acumulados para la formación del Mapa Físico y Político de Venezuela; de cuyos planos se compulsarán las copias que sean necesarias.

c) Volumen de los movimientos de tierra e indicación de las principales obras de arte de cada vía.

d) Presupuesto para la construcción de los diversos caminos; teniéndose en cuenta los precios locales de los materiales, tipo de jornales y demás elementos del caso.

e) Datos estadísticos acerca de la producción actual de la región servida por a respectiva vía; y apreciaciones sobre su futuro desarrollo.

f) Estudios de los caminos de un Estado en conexión con las necesidades comerciales y agrícolas de los Estados limítrofes.

g) Descripción de los medios de transportes usados hoy en cada región; y valores medios de los fletes actuales, por la diversas vías existentes, expresadas en toneladas kilométricas.

h) Exploración de las canteras que puedan suministrar material conveniente para el Mac-Adam; y determinación de su distancia a los trazados respectivos

i) En el caso de que los caminos que formen la red, estuviesen ya construidos, se hará también una especificación acerca de su estado actual y de las reparaciones mas importantes que necesite.

j) Estudio del movimiento comercial, producción y demás circunstancias inherentes a cada región, con el objeto de determinar si lo indicado, en el caso concreto, es la construcción de una vía férrea, de una carretera o de un camino de recuas. Si lo primero, deben tomarse datos sobre las caídas hidráulicas que haya en la proximidad y que puedan ser utilizadas para generar potencia eléctrica.

Artículo 6° Las comisiones de Ingenieros, a que se refiere el artículo anterior, tendrán en cuenta, en cada caso, las vías férreas existentes, así como los caminos actuales que puedan ser aprovechados para el plan general de nuestras vías de comunicación.

Artículo 7° Si del examen del movimiento de tráfico actual de alguna región, resultare la conveniencia, desde el punto de vista mercantil, de construir una vía férrea o una carretera principal, se estudiarán las condiciones técnicas y económicas de ellas, las cuales, unidas a las informaciones sobre caídas hidráulicas que hubiere en la vecindad, serán publicadas oportunamente, con el fin de que la Administración pueda utilizar la iniciativa particular en la realización de líneas férreas, o de servicio de automóviles sobre vías macadamizadas.

Artículo 8° Reunidos los datos e informes de las Comisiones, con los que posee ya el Gobierno Nacional sobre el particular, se procederá a la formación del Plano General de las vías de transporte de la República.

Artículo 9° Se destina el 50% del Crédito de Obras Públicas, fijado en la Ley de Presupuesto para atender a los gastos de estudios de la red general de vías

de comunicación del país y a los de construcción, conservación y mejoras de las vías principales.

Artículo 10° Por Resoluciones especiales del Ministerio de Obras Públicas, se organizarán y reglamentarán, tanto la Dirección técnica como la Administración de los trabajos aquí especificados.

Artículo 11° El Ministerio de Obras Públicas queda encargado de la ejecución del presente Decreto.

Dado, firmado, sellado con el Sello del Ejecutivo Federal y refrendado por el Ministerio de Obras Públicas, en el Palacio Federal, en Caracas, a veinticuatro de junio de mil novecientos diez.- Año 101 de la Independencia y 52 de la Federación.

(L. S.)

J. V. GOMEZ

Refrendado  
El Ministerio de Obras Públicas  
(L. S.)

ROMAN CARDENAS

Inmediatamente fueron nombradas sendas Comisiones de Ingenieros que, de acuerdo con las instrucciones contenidas en el artículo 5° del Decreto presidencial, debían hacer los estudios de las vías principales y recoger las informaciones necesarias en el Centro, Occidente y Oriente de la República.

Apenas recibido por el Gobierno los primeros estudios e informes de las Comisiones del Centro y Oriente, se dio comienzo a algunos trabajos de construcción y de mejoras en las vías existentes. En el Estado Táchira, que es el extremo occidental de la República, se habían iniciado los trabajos de

construcción de la Carretera Central del Táchira y la prolongación del Ferrocarril de Uracá hasta la actual estación Terminal “Táchira”, antes de expedirse el Decreto citado, y como consecuencia de este, dada la importancia de la obra, fue doblada la asignación, a fin de activar su ejecución.

En 1912 se emprendió la macadamización de la carretea que parte de Caracas al Este, en una longitud de doce kilómetros, hasta Petare, y se modificó su continuación en otros cinco kilómetros para morigerar sus pendientes. Igual trabajo se ejecutó en la que se dirige al Oeste hasta el vecino poblado de Antímano, distante unos nueve kilómetros. El piso de Mac-Adam de ambos trayectos ha sido sustituido últimamente por pavimentos de concreto, que se prosiguen con miras de llevarlos a los extremos de ambas vías. En el mismo año se comenzó la completa reconstrucción y parcial macadamización de la antigua carretera de La Guaira, la cual quedó terminada y notablemente mejorada en 1918. El trazado de esta carretera que, salvo algunas pequeñas variantes, era el mismo ejecutado en 1840 por el Ingeniero señor Juan José Aguerrevere, adolecía, como ya hemos dicho, del defecto de una fuerte contrapendiente entre Ojo de Agua y Zig-zag, que razones económicas habían obligado a intercalar en aquella época, con el carácter de provisional pero que los sucesos políticos impidieron eliminar, siguiendo el trazado racional que, el mismo Ingeniero ejecutó en 1847 entre los puntos extremos de la contrapendiente.

De 1924 a 1926 el Gobierno del General Gómez reformó completamente la carretea de la Guaira, desde el punto denominado Plan de Manzano hasta Mare, al pie de la Serranía, cerca del mar, construyendo una nueva variante de unos diez y nueve kilómetros de longitud, de los cuales los primeros 6700 metros corresponden, en gran parte, al trazado racional de Aguerrevere. Todo el trayecto de la carretera entre Caracas y La Guaira, en una longitud de 35 kilómetros, ha sido pavimentado de concreto con un ancho de seis metros y ha sido provisto de una fuerte defensa de rieles sobre postes e concreto armado. Este trabajo se continúa en la actualidad hacia el vecino Balneario de Macuto. De igual modo se

ha proseguido con gran actividad y sin tener el alto costo, la pavimentación de la carretera de Occidente hasta Valencia 160 kilómetros), y de la que une esta última capital con Puerto Cabello. En esta obra se han construido algunos trayectos (20 kilómetros), por el sistema de macadam petrolizado, pero todo el resto será de concreto, del cual ya hay cerca de cincuenta kilómetros concluidos.

Con gran actividad se emprendió la construcción de nuevas vías que unen hoy entre sí importantes ciudades y algunas con el mar. Maracay, la bella y rica capital del Estado Aragua, fue el centro de donde irradiaron algunas de las nuevas carreteras, la cuales después de recorrer gran parte de su territorio, se prolongaron por los Estados vecinos. Así, por ejemplo, una carretera de circunvalación, que sale de aquella capital y pasa por las poblaciones de Magdalena y Guigue, rodea hoy todo el hermoso Lago de Valencia y va a terminar en la capital carabobeña del mismo nombre, donde se une nuevamente con la carretera matriz de Occidente. Una rama de aquella vía de circunvalación se dirige de Magdalena a Villa de Cura y enlaza allí con la carretera de los Llanos.

La creciente importancia de Maracay, como centro agrícola y pecuario de Aragua, hizo concebir al General Gómez la idea de llevar a cabo la directa comunicación con el mar, y así nació aquella carretera de incomparables panoramas, que tramonta la Cordillera del Litoral a 1130 metros sobre el nivel del mar y desciende a Ocumare de la Costa, cuya playa dista 58,7 kilómetros de Maracay. Recientemente se ha dado comienzo a otra carretera que en breve unirá a Maracay con el mar: la carretera de Choroní, la cual facilitará el servicio de las plantas hidroeléctricas que funcionan a ambos lados de la montaña, separadas por la cumbre “Pargo y Guavina”, elevada 1613 metros sobre el mar y 1200 sobre las aguas del Lago de Valencia.

La antigua carretera de los Llanos, después de separarse de la carretera de Occidente y del Gran Ferrocarril de Venezuela en Cagua, se dirige por Villa de Cura, San Juan de los Morros y Ortiz a Calabozo, capital del Estado Guárico, en

el centro de nuestros vastos llanos y continúa al Sur hasta San Fernando, a orillas del Río Apure, que es una de nuestras más importantes vías de navegación fluvial. Completamente reconstruida por la actual administración, se le han hecho al efecto importantes modificaciones de trazado y los puentes y terraplenes de que carecía y que eran causa de su impracticabilidad en la estación lluviosa. Igual trabajo se ha realizado en la carretera de Caracas a Guatire y en la que conduce de Caracas a los valles del Tuy, asegurando su servicio permanente.

La perseverancia y entusiasmo con que el Benemérito Presidente de la República viene persiguiendo su ideal de dotar a Venezuela de buenas vías de comunicación y su incesante recomendación a las autoridades, en este sentido, despertaron, como era natural, el espíritu progresista de los Presidentes de los Estados de la Unión y aún el de las autoridades subalternas. Así se observa que, apenas cesados los efectos de la gran guerra europea, el Gobierno Nacional y las autoridades locales redoblan su actividad y todos cooperan, a la medida de sus fuerzas, en la realización de lo que ha llegado a ser anhelo nacional y se ha condensado en la fórmula de “Paz y Trabajo”.

El plan trazado por el Gobierno para sus construcciones camineras, responde a las necesidades actuales del país y prevé las futuras exigencias de su probable desarrollo. Acertadamente se ha propuesto cruzar el país, partiendo de Caracas hasta el Este y Oeste en toda su extensión y hacia el Sur hasta tocar nuestro sistema fluvial del Orinoco. Ya hemos mencionado la carretera que se dirige hacia el Sur, con el nombre de Carretera de Los Llanos, la cual, con una longitud de 324 kilómetros desde Cagua, permite llegar en dos días de viaje a las márgenes del Río Apure, donde se conecta con los transportes de navegación. Toda la parte superior de esa vía, hasta su entrada a los Llanos, está sólidamente construida y afirmada y dotada de magníficos puentes, en tanto que en el trayecto inferior, que es traficable con automóviles durante la mayor parte del año, se hacen los trabajos necesarios para mantener la plataforma fuera del alcance de las inundaciones, que suelen ocurrir en la época de las fuertes lluvias. En Ortiz,

población que dista de Cagua 94 kilómetros, se bifurca esta carretera, desprendiéndose un ramal a 357 kilómetros que se dirige a El Sombrero, Valle de La Pascua, Zaraza y Aragua de Barcelona y por el que, en tiempo de sequía, puede aún continuarse en automóvil unos 328 kilómetros mas adelante, hasta la ciudad de Maturín, capital del Estado Monagas, sita en el extremo oriental de la República. Este ramal constituye la “Gran Carretera de Oriente” y atraviesa por el centro, nuestros extensos Llanos del Guárico y de Oriente.

Además de esta última vía, el Gobierno ha dispuesto la construcción de la carretera Miranda-Anzoátegui, la cual unirá a Caracas con las capitales de nuestra sección oriental. Esta importantísima vía, hoy en plena actividad de construcción, sale de Petare, población del valle de Caracas que dista doce kilómetros de nuestra capital, y después de recorrer el Distrito cafetalero de “Los Mariches” por el estribo montañoso de igual nombre, desciende a los valles del Tuy por Santa Lucía y Santa Teresa. De allí continuará siguiendo las aguas abajo del Río Tuy hasta cerca de Araguaita, importante centro productor de cacao y tramontando la cordillera del interior por la depresión de Guatopo, a 700 metros de elevación, descenderá por el valle del Río Orituco a la importante ciudad de Altagracia en los Llanos guariqueños. De este último punto podrá continuar por el pie de la Serranía hacia Sabana Grande, Guaribe y Guanare hasta Barcelona, capital del Estado Anzoátegui, y de allí prolongarse hacia el Sur buscando el pie de la Cordillera costanera de Oriente, y alcanzado este en San Mateo, dirigirse por Arreo a Maturín. De esta suerte quedaría enlazada esta vía con la Gran Carretera de Oriente en el histórico pueblo de Uica y toda aquella rica porción del territorio nacional dispondría de dos vías para su comunicación con la capital de la República.

Mejorando luego los trayectos que separan a San Mateo y Urica de Cantaura y esta última villa de la de Soledad, en la margen del Orinoco, frente a Ciudad Bolívar, se asegurará, además, el tráfico permanente, que hoy es temporal, entre la capital de Bolívar y Barcelona, respectivamente Caracas. Ya hemos

mencionado, en la exposición de nuestros proyectos ferroviarios, la importancia que tendrá la conexión de Ciudad Bolívar con el puerto de Guanta (Barcelona), a orillas del mar Caribe. Esta última sería la segunda arteria Norte-Sur entre nuestras costas marítimas y nuestro sistema fluvial del Orinoco.

La parte más poblada de Venezuela y la que por sus condiciones topográfica ofrece más ventajas a la Inmigración, es la Sección Occidental. Allí la cadena, de montañas de los Andes, que desde el Nudo de Pamplona, en la vecina República de Colombia, penetra en dirección de Suroeste a Noroeste en territorio de Venezuela, para ir a esfumarse en las colinas del Estado Lara, adquiere grandes proporciones, tanto en elevación, como en extensión. Cumbres elevadas hasta 5000 metros, eternamente cubiertas de nieve, alternan con amplias mesas y dilatados valles, que son el asiento de una población relativamente densa y compuesta de elementos sanos, robustos y racialmente superiores, como que son el producto de las razas indígenas y europea.

Extraordinaria abundancia de aguas corrientes y un clima salubre con todas las variedades de temperatura, desde el trópico de las llanuras, que se dilatan al pie de las montañas, hasta el frío de alturas paramericanas, ofrecen al hombre la posibilidad de múltiple cultivo. Así vemos, como, por ejemplo, en el valle del Chama, corazón y alma del Estado Mérida, prosperan la caña de azúcar y el cacao desde El Vigía (130 metros de altura) y Estanques (430 metros) hasta Ejido (1170 metros) para ser sustituidos por los cafetales de Mérida (1625 metros) y Tabay (1710 metros) y más arriba por los trigales de Mucuchíes (2983 metros) y Apartaderos (3300 metros). El mismo cuadro ofrecen los otros grandes valles longitudinales de la cordillera, como el Motatán, el Mocotíes y el Grita que corren a pagar su tributo al Lago de Maracaibo y el Torbes que es nutridor del Táchira y vasallo del Orinoco, por vía del Apure.

Esta Sección Occidental, la más hermosa del país y por la riqueza de su suelo y clima, llamada a ser en el porvenir campo fecundo, donde habrán de

germinar de la vigorosa semilla importada, fuertes vástagos robustecedores de nuestra nacionalidad, revela en los elementos constitutivos de su población, cuán propicio es aquel suelo al desarrollo y prosperidad del hombre venido de Europa y como es de fuerte y sana su descendencia, sobre todo cuando ella es el producto del injerto sobre el tronco nativo, que exhibe la vitalidad y robustez de todo organismo espontáneo y fortalecido por la lucha con un ambiente agreste. La corriente de inmigración italiana que se inició por los años de 1850, se radicó en los Estados Trujillo, Mérida y Táchira; y allí estas poblaciones ricas, nacidas a su impulso, como Valera, San Lázaro, Monte Carmelo, Santa Cruz, Tovar, con apellidos italianos que han llegado a tener renombre en las Ciencias, las Letras, el Comercio y la Política de Venezuela, como Tagliaferro, Sardi, Carnevali, Valeri, Spósito, Braschi, Berti, Fossi, Pardi y otros.

Por todas las citadas circunstancias, el Occidente de Venezuela reclamaba especial atención en nuestro programa de vías de comunicación. El Gobierno, atentó a estas necesidades y en vista de las mayores facilidades topográficas que ofrecía la vía de la llanura, resolvió la construcción de la que se ha llamado la Gran Carretera de Occidente, la cual, como ya lo anotamos, al hablar de los futuros ferrocarriles, se trazó a lo largo del pie de la Cordillera, donde comienza la superficie plana de los Llanos. Esta vía tiene inconvenientes que, sin embargo, no serán obstáculos para su completa realización. Me refiero a lo costoso de sus puentes y a la dificultad de su conservación, por recorrer una región de muy escasa población y que es, en algunas partes y en algunas épocas, azotada por fiebres palúdicas. Para la misma construcción ha sido menester traer trabajadores de las montañas, los cuales, por supuesto, están más expuestos a ser víctimas de la fiebre. En cambio, la región central de las montañas, siguiendo, como el antiguo camino de recuas, el curso de los valles longitudinales y tramontando los estribos montañosos que los separan, a manera de diques transversales, ofrecía, además del clima salubre, una población bastante densa, reunida en pueblos y villorrios separados por algunos kilómetros de tierras cultivadas y habitadas; puede decirse que a cada kilómetro, o dos, se halla una estancia, o una hacienda o

un pueblo. Minuciosamente explorada esta región por el autor de estas líneas, apresuróse a comunicar sus ideas y proyectos al Gobierno Nacional y éste no tardó en ordenar la construcción de una vía que partiendo del Estado Lara, uniera a Carora con Valera y continuase por Mérida a San Cristóbal y la frontera de Colombia. Esta Gran Carretera, inaugurada el 24 de julio de 1925, es la llamada Trasandina y es, sin duda, la más importante de nuestras vías de transporte interior. Su longitud es de 1272 kilómetros, desde Caracas hasta la frontera, y para dar una idea de los problemas que se presentaron en su construcción, bastará decir que después de recorrer un terreno ligeramente accidentado entre Barquisimeto y Valera, todo situado entre 425 y 860 metros sobre el mar, asciende continuamente desde a última ciudad nombrada, que se halla a 550 metros de elevación, hasta 4074 que es la altura del punto más elevado de la carretera en el Páramo de Timotes-Mucuchíes. Desde esta última cumbre desciende luego la vía a lo largo del Chama, pasando por Mucuchíes, Mucurubá, Tabay, Mérida, Ejido, Lagunillas y Estanques, donde alcanza de nuevo la tierra cálida en una elevación de 430 metros. Asciende en seguida por el valle del Mocotíes, que encierra las ciudades de Santa Cruz y Tovar y la villa de Bailadores (1744 metros) y alcanza 3050 metros de altura en el Páramo de la Negra, para descender de nuevo a La Grita, importante ciudad tachirensis, situada sobre una amplia mesa a 1440 metros sobre el mar.

Nuevo descenso, siguiendo las aguas del Río Grita, hacen bajar la carretera hasta 1130 metros de altura absoluta, para ascender por tercera vez, subiendo el Río Valle, pasando por El Cobre (1925 metros) y encumbrándose a 2640 metros en el Páramo del Zumbador, de donde un continuo descenso por el valle del Torbes, conduce a San Cristóbal, que es la capital del Estado Táchira y se halla situada a 829 metros sobre el nivel del mar. Treinta y cinco kilómetros más adelante se encuentra San Antonio, ciudad venezolana inmediata a la frontera colombiana, a 438 metros de elevación, donde se está construyendo el Puente Internacional que, salvando el Río Táchira, dará acceso a las ciudades del Rosario y Cúcuta, en territorio de Colombia. También se ha abierto una carretera que une

a San Antonio con la Carretera Central por vía de Ureña y recientemente se ha llevado otro ramal de la misma carretera a la población de Capacho, que por su altura de 1275 metros y su admirable clima, se transformará en moderno lugar de veraneo, de fácil acceso hoy a los que viven y trabajan en el clima abrasador de la opulenta Maracaibo.

De San Cristóbal existe también una vía de automóviles, que conduce a la pequeña ciudad de Santa Ana, y se está trabajado en la carretera del Llano, es decir, en el tramo final de la Gran Carretera Occidental, hacia San Antonio de Caparo, en cuyo trayecto se ha concluido un hermoso puente colgante de 162 metros de luz, para salvar el Río Uribante. Una vez terminada esta carretera, tendrá toda la sección occidental, al igual de la oriental, una doble vía longitudinal y entre ambas se construirán vías transversales, como la de Barinas a Timotes y Valera y la de Boconó a Guanare, tan pronto como el aumento de población, que ya se inicia, y las consiguientes necesidades comerciales de aquella región, así lo requieran.

Otra vía importante. Que debemos a la actual administración, es la Carretera Falcón-Lara, la cual, aunque imperfecta aún, está prestando importantes servicios. Ella sirve a la comunicación de Barquisimeto con Coro y de ambas capitales con los Puertos de Altigracia, a orillas del Lago, frente a la ciudad de Maracaibo, cuya fabulosa riqueza petrolífera ha obrado el milagro de doblar su población en el transcurso de diez años, y será dentro de otros diez, la ciudad más populosa de Venezuela.

Valera, floreciente ciudad trujillana, situada a la salida del valle del Motatán, es el centro geográfico y comercialmente el más importante del Estado Trujillo.

Está rodeada de varias poblaciones importantes que a su vez son centros productores. De allí que, aperecida la Empresa del Ferrocarril de La Ceiba, de

las ventajas que ofrece la situación de Valera, esté terminando la prolongación de su línea hasta dicha ciudad y simultáneamente todas las poblaciones circunvecinas hayan empezado a construir ramales de carreteras que las habrán de unir con el Ferrocarril y con a gran carretera trasandina. Estos ramales son: el de Betijoque a Motatán, el de Escuque a Valera y de Mendoza a la misma ciudad.

También se trabaja activamente en la construcción de una carretera entre Boconó y Trujillo, que facilitará la exportación de los cuantiosos productos agrícolas de aquella región, que es una de las más ricas de Venezuela y a donde llegará algún día la carretera transversal de Guanare de que ya hemos hecho mención anteriormente.

Hemos citado hasta aquí las vías principales de Venezuela, deteniéndonos en algunas consideraciones sobre las regiones que aquellas sirven; pero existen muchas de menor importancia, que tienen por objeto nutrir las arterias principales, y con el mismo fin se trabaja activamente en algunas otras, como la carretera de Cumaná a Cumanacoa, en la sección oriental, que el General Gómez se propone llevar hasta Maturín.

No podemos cerrar esta breve exposición, sin mencionar una carretera que, aunque se construye en una región casi desierta y muy alejada de nuestros centros poblados, está llamada a prestar incalculables servicios al comercio de Ciudad Bolívar con el territorio del Alto Orinoco y Río Negro, hasta la frontera del Brasil: la carretera de Atures a Maipures.

El Orinoco, nuestro río principal y uno de los más importantes de América, es la vía natural de toda nuestra Guayana, de gran parte de los Estados Portuguesa, Zamora y Apure y de los territorios colombianos situados al Este de los Andes. Está unido al Río Negro, y por consiguiente al Amazonas, por un canal natural navegable: el caño Casiquiare; de suerte que podría navegarse desde la boca del Orinoco hasta el Brasil, si la naturaleza no hubiera interpuesto una barrera formidable de rocas graníticas, que imponen al río un rápido descenso por

multitud de “Chorreras” que impiden la navegación. Estas “chorreras”, se presentan en dos grupos, separados por un trecho de unos 45 kilómetros navegables. El grupo inferior, llamado Raudal de Atures, se salva por un camino sobre la margen derecha del río, es decir, en territorio venezolano. El grupo que forma el Raudal de Maipures debe rodearse por territorio de Colombia. Para obviar la doble dificultad que envuelve el paso de aduanas de uno a otro país y los morosos y costosos trasbordos, dispuso el General Gómez la construcción de la carretera que, atravesando en toda su longitud de 66 kilómetros por territorio de Venezuela, salvará en pocas horas los raudales y el trayecto navegable intermedio. Esto significará para el comerciante que viaja con cargas de mercancías o productos del país, una economía de tiempo de poco menos de un mes. La circunstancia de tener que llevar a tan larga distancia obreros, víveres y material de construcción, hacen que esta obra resulte costosa y lenta, pero así y todo ya está concluida la primera mitad, y se levantan los puentes que han de salvar los ríos, algunos navegables, que caen al Orinoco por aquella banda.

De esta suerte, ha venido realizando el Benemérito Presidente de la República el trascendental programa contenido en su Decreto del 24 de junio de 1910. En los diez y seis años, que desde entonces han transcurrido, Venezuela se presenta ante el mundo con un aporte de 5320 kilómetros de carreteras traficables que, para su población de tres millones de habitantes, dan un coeficiente de 566 habitantes por kilómetro de vía.

El total de 6.061 kilómetros de caminos carreteros construidos y en vía de construcción, se distribuye así:

Carretera de Caracas a La Guaira y Macuto	41	Kms.
Carretera de Caracas a Valencia	160	“
Carretera de Valencia a Puerto Cabello	54	“
Carretera de Puerto Cabello a Barquisimeto	178	“
Carretera Trasandina, Barquisimeto a San Antonio	847	“
Carretera Occidental, Valencia a San Cristóbal, construidos	400	“
en construcción	311	“
Carretera de Barquisimeto a Acarigua, construido	70	“
Carretera de El Tinaco a El Pao	57	“

Carretera San Antonio a Rubio	40	“
Carretera San Cristóbal a Santa Ana	10	“
Carretera Central del Táchira	86	“
Carretera Central del ramal San Antonio	40	“
Carretera Central del ramal Capacho	15	“
Carretera de Barquisimeto a Tocuyo	108	“
Carretera de Tocuyo a Humocaro	32	“
Carretera de Tocuyo a Guárico	20	“
Carretera de Pampanito a Trujillo	14	“
Carretera de Trujillo a San Jacinto	3	“
Carretera de Valera a Mendoza	20	“
Carretera de Escuque a Valera, en construcción	15	“
Carretera de Betijoque a Motatán en construcción	12	“
Carretera de Boconó a Trujillo en construcción	50	“
Carretera de Mocotíes a El Vigía, en construcción	35	“
Carretera de Carora a Coro y Paraguaná, construido	355	“
Carretera de Coro a Puertos Altagracia	220	“
Carretera de Maracaibo a Machiques	125	“
Carretera de Maracay a Ocumare de la Costa	59	“
Carretera de Maracay a Villa de Cura	35	“
Carretera de Villa de Cura a Valencia por Guigue	60	“
Carretera de Los Llanos, Cagua a San Fernando	334	“
Carretera de Valencia a Nirgua, en construcción	100	“
Carretera de Nirgua a San Felipe	65	“
Carretera de San Felix a Tumeremo	220	“
Carretera del Sur, Caracas a Ocumare	70	“
Carretera del ramal San Diego	6	“
Carretera del ramal de San Casimiro	40	“
Carretera del Este, Caracas a Guatire	52	“
Carretera Miranda, Anzoátegui, hasta Santa Teresa	55	“
Carretera Oriental, de Ortiz a Barcelona	422	“
Carretera de Barcelona a Guanare	120	“
Carretera de Zaraza a Aragua	90	“
Carretera de Aragua a Maturín	291	“
Carretera de Maturín a Caño Colorado	38	“
Carretera de Cumaná a Cumanacoa	58	“
Carretera de Cumanacoa a Maturín, en construcción	125	“
Carretera de Aragua a Ciudad Bolívar	257	“
Carretera de Río Caribe a Mariguitar	130	“
Carretera de Atures a Maipures en construcción	66	“
Carretera de la Isla de Margarita	50	“
Total.....	6061	Kms.

De estos 6061 kilómetros de carreteras, hay 5320 abiertos al tráfico, aunque no todos debidamente afirmados ni concluidos sus puentes y alcantarillas, y 741 kilómetros se hallan todavía en período de construcción y podrán quedar terminados en 1927.

En Venezuela hemos empleado en la construcción de nuestras carreteras, el sistema que los Norteamericanos han llamado sistema progresivo, el cual consiste en comenzar por establecer caminos de tierra que responden a las primeras exigencias de una región determinada. Cuando el tráfico de esos caminos ha alcanzado una cierta importancia se afirma la plataforma de tierra con una capa de cascajo o piedra picada apisonada y cuando el tráfico llega a desarrollarse hasta alcanzar una importancia mucho mayor, se procede a la pavimentación de concreto y al macadam petrolizado. En los Estados Unidos, se tiene como norma que el tráfico de quinientos vehículos diarios implica el afirmado de cascajo o macadam y al duplicarse aquel movimiento, se ejecuta la pavimentación de concreto. La mayoría de nuestros caminos se hallan en el primer período de su desarrollo; a su escaso tráfico basta el piso natural que resulta del banqueo de la plataforma. No obstante, el Gobierno Nacional ha hecho cubrir con un afirmado de macadam o de cascajo los caminos más importantes del Interior. La carretera de Caracas a La Guaira y Macuto, es la de mayor tráfico y, aunque este no llega aún al límite establecido en los Estados Unidos para pisos duros (har surface), ha sido pavimentada de concreto en toda su longitud de 41 kilómetros. Este mismo trabajo se está ejecutando, como ya hemos dicho, en las carreteras de Caracas a Petare, a Valencia y a Puerto Cabello.

El pavimento de asfalto y el afirmado de granzón con aceite crudo también se están aplicando en Venezuela. El primero en las calles de algunas ciudades y caminos próximos a ellas y el segundo en la carretera de Occidente. Las materias primas para ambos sistemas de pavimentación, abundan en el país. En la sección oriental, la Bermudez Asphalt Company, explota nuestro gran depósito de Guanaco; en los Estados Zulia y Falcón del Occidente y en el de Monagas en Oriente, son ya numerosas las explotaciones de petróleo, del cual, se exportan

alrededor de 30 millones de barriles por año; de suerte que ambos sistemas tendrán, en el porvenir, una aplicación muy amplia en nuestras vías de comunicación.

En la construcción de caminos se emplean en Venezuela máquinas modernas y si aún no se les ve aplicadas en mayor escala como en los Estados Unidos, ello se debe a que el jornal de nuestros trabajadores es sólo una tercera parte de lo que se les paga en Norte América, a la vez que el combustible de las máquinas, alcanza a un precio triple o cuádruple del que tienen allá; se emplean, sin embargo, algunas excavadoras (steamshoveels) y raspadoras (scrapers) en los trabajos de tierra y mezcladoras de concreto y conformadoras en las de pavimentación. En aquellas regiones de Venezuela, donde existen explotaciones petroleras y son escasos y caros los obreros, como en la cuenca de Maracaibo y más adelante en nuestros Llanos, podrán aprovecharse todas estas máquinas y la corta zanjas (graderas y ditchcutters) con gran ventaja.

Para el afirmado, empleamos en Venezuela rodillos o aplanadoras de 5 a 10 toneladas de peso, movidas a vapor.

Las carreteras internacionales, o sea las que, en lo futuro, habrán de comunicar entre sí los países vecinos de nuestro Continente, han sido uno de los puntos prominentes y mas recomendados en los programas de vialidad de los Congresos Panamericanos. La Gran Carretera Trasandina, inaugurada el 24 de julio de 1925, representa el aporte de Venezuela a la gran red interamericana, como que ella nos comunica directamente con nuestra hermana vecina Colombia y ésta, a su vez, se esfuerza en llevarla hasta su capital Bogotá.

El desarrollo de las vías de comunicación está naturalmente limitado por las exigencias de la población: el aumento de esta última hará sentir la necesidad de nuevas vías y a ellas atenderá el Gobierno, como medio el más eficaz para fomentar la inmigración. No debe olvidarse que los caminos son una

consecuencia del crecimiento de la población y que por tanto unos y otra deben evolucionar paralelamente.

Como puede verse de todo lo expuesto en esta breve memoria, el Gobierno del Benemérito General Gómez ha respondido ampliamente a las necesidades del país, al concebir en 1910 y realizar, como lo hecho hasta el presente, su trascendental Programa de vías de comunicación.

## **G L O S A R I O**

## G L O S A R I O

**Alcantarilla.** Cualquier estructura bajo la calzada, medida a lo largo de la línea de rasante. Sirve generalmente para dar paso a las aguas.

**Asfalto.** Líquidos que provienen directamente de la destilación del crudo de petróleo, ya sean naturales u obtenidos por medios mecánicos.

**Autobús.** Vehículo automotor de operación libre destinado al transporte colectivo de pasajeros en número mayor de nueve.

**Automotor.** Vehículo que opera mediante motor propio.

**Automóvil.** Vehículo automotor destinado al transporte hasta de nueve pasajeros.

**Bombeo.** Pendiente transversal de la superficie de rodamiento en una obra vial que tiene por objeto facilitar el escurrimiento superficial del agua.

**Calzada.** Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos. Pavimento, superficie de rodadura.

**Carretera.** Vía pública especialmente construida para el tránsito de vehículos.

**Camino carretero.** El dispuesto para el paso de coches y caretas.

**Camino de herradura.** El que sólo sirve para caballería.

**Camión.** Vehículo automotor de operación libre, destinado al transporte de cargas.

**Capa.** Parte homogénea del camino, constituida por materiales dispuestos generalmente en espesor uniforme.

**Carretera troncal.** Vía integrante de la red principal de un país, destinada preferentemente al tránsito directo, en una ruta continua

**Compactadora de rodillo.** Máquina remolcable o autopropulsada, compuesta por uno o más cilindros de acero, destinada a aplanar o compactar suelos.

**Consolidación.** Reducción de los índices de vacíos de un suelo, a consecuencia de la expulsión del agua y aire intersticiales, mediante la aplicación de cargas durante un lapso determinado.

**Cuneta.** Zanja construida al borde de la calzada para recoger y evacuar las aguas superficiales.

**Desmante.** Acción de rebajar un terreno. Corte. Operación destinada a la limpieza del terreno, consistente en la remoción de arbustos, malezas y otros desechos vegetales.

**Desagüe.** Sistema de recolección y conducción de las aguas de una vía.

**Empalme.** Unión de una carretera con otra.

**Emulsión Asfáltica.** Dispersión por medios mecánicos de asfalto en agua, a la cual se incorpora un agente emulsivo.

**Ensanche.** Operación consistente en aumentar la anchura de una vía.

**Excavadora.** Máquina autopropulsada, provista de brazo o pluma que acciona un balde o cuchara, con que se excava o mueve tierra o materiales sueltos.

**Firme.** Conjunto de las capas compactadas de diferentes materiales construido sobre la subrasante y destinado a satisfacer la capacidad de soporte de la superestructura.

**Itinerario.** Recorrido entre dos sitios, con indicación de ruta, de lugares intermedios, o de ambos.

**Macadam.** Capa de piedra más o menos uniformes, trituradas y trabajadas, a las que en ocasiones une un ligante y tienen muchas veces sus espacios vacíos rellenos con recebo.

**Movimiento de tierra.** Acción de excavar la tierra y ejecutar terraplenes o rellenos.

**Muro de contención.** (Muro de sostenimiento) El diseñado y construido para impedir el deslizamiento de los suelos.

**Obras de Arte.** Puentes, alcantarillas, muros, túneles, etc., excluyendo las obras de tierra.

**Pavimento.** Revestimiento que se aplica a un suelo para hacerlo sólido y llano o para memorar su aspecto.

**Pendiente.** Grado de desnivel de una carretera o ferrocarril.

**Pendiente de rodadura.** La pendiente máxima permitida para cualquier sección dada de carretera o ferrocarril.

**Peralte.** Pendiente transversal dada a la sección de una carretera en una curva de la misma, como resultado de aplicar el principio de la inclinación transversal.

**Puente.** Una estructura y sus soportes, erigida sobre una depresión u obstrucción, tal como agua, ferrocarril o carretera, con la finalidad de dar paso a vehículos o peatones mediante una calzada y cuya luz sea mayor de 6 mts., entre estribos o arranques de dos arcos. Puede estar constituido también por varios cajones o tubos en serie, cuando la separación entre éstos, sea menor que la mitad de la luz de abertura contigua más pequeña.

**Puente colgante.** El sostenido por cables anclados en las orillas y apoyados sobre soportes verticales (pilonos), que forman dos catenarias a uno y otro lado del tablero, el cual está colgado de ellas por medio de péndolas.

**Ramal.** Camino secundario que parte de una carretera.

**Rampa.** Ramal de intercambio con fuerte pendiente, destinado a empalmar una vía con otra a niveles diferentes.

**Rasante.** (Superficie) Cara superior de la calzada, hombros y faja de estabilización.

**Recebo.** Arena o piedra muy menuda que se extiende sobre el firme de una carretera para igualarlo o consolidarlo.

**Red vial.** Conjunto de vías debidamente clasificadas. Sistema vial.

**Sección transversal.** Perfil del terreno en dirección al eje de una carretera.

**Senda.** Camino estrecho destinado principalmente al tránsito de peatones.

**Talud.** Inclinación del parámetro de un muro, desmonte o terraplén.

**Terraplén.** Macizo de piedras, tierras u otros materiales que se hacen para rellenar un hueco del terreno, compensar un desnivel o levantar sobre el suelo una plataforma para que sirva de asiento a alguna carretera.

**Tráfico.** Tránsito, transporte.

**Traílla.** Máquina remolcada consistente en una caja metálica, con mecanismo para elevar, cargar y transportar suelos y materiales sueltos.

**Tránsito.** Los peatones y vehículos de todo tipo de carreteras largas considerados aisladamente o en conjunto, mientras utilizan cualquier vía.

**Transporte.** Lo concerniente al desplazamiento de personas y bienes.

**Trazado.** Proyección horizontal de las alineaciones rectas y curvas que constituyen el eje longitudinal de la carretera, con referencia a puntos fijos del terreno.

**Trituradora.** Máquina destinada a la trituración de materiales pétreos y similares

**Variante.** Tramo de una carretera que se aparta de la principal, para unirse de nuevo a ella.

**Velocidad.** El movimiento de un vehículo, expresado en unidades de longitud, referido a una unidad de tiempo. Generalmente se expresa en kilómetros por hora.

**Vía.** Todo lugar por donde pasa cualquier tipo de camino o carretera que permite la circulación del tránsito.

## F U E N T E S

### **BIBLIOGRAFICAS:**

**ARCILA FARIAS**, Eduardo, Centenario del Ministerio de Obras Públicas (Influencia de este Ministerio en el Desarrollo) Caracas, Talleres Italgráfica, 1974, pp. 358.

**ARCILA FARIAS**, Eduardo, Historia de la Ingeniería en Venezuela. Caracas, Editorial Arte, 1961, 2 ts.

**BENET**, F, Guía General de Venezuela, Leipzig-Alemán, Imprenta Oscar Brandsteller, 1922, 2 ts.

**BETANCOURT**, Rómulo, Venezuela, Política y Petróleo. Bogotá – Colombia, Editorial Senderos, 1969, pp. 987.

**BOSCH GARCIA**, Carlos, La Técnica de Investigación Documental. (Serie Docencia N° 1) Caracas, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad Central de Venezuela, 1972, pp. 62

**BRICEÑO IRAGORRY**, Mario, Los Riberas. Madrid, Ediciones independencia, 1957, pp. 499

**BRICEÑO FIGUEROA**, Federico, Historia Económica y Social de Venezuela. (Colección Historia) Caracas, Ediciones de la Biblioteca de la Universidad Central de Venezuela, 1974, t. II, pp. XI. 693.

**CABALLERO**, Manuel, Las Venezuelas del Siglo Veinte. Caracas Editorial Grijalbo, 1988, pp.304.

**CARABALLO PERICHI**, **Ciro**, Obras Públicas, Fiestas y Mensajes. Un Puntal del régimen gomecista. (Serie Estudios, Monografías y Ensayos) Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia.

**CARCIENTE**, **Jacob**, Carreteras Estudio y Proyecto. Caracas, Ediciones Vega, 1980, pp. 589.

**CARDOZO**, **Arturo**, Proceso de la Historia de Los Andes. Caracas, Biblioteca de temas y autores tachirenses, 1965, pp. 117.

**CARRERA DAMAS**, **Germán**, Historia Contemporánea de Venezuela. Bases Metodológicas. Caracas, Ediciones de la Biblioteca de La Universidad Central de Venezuela, 1977. pp. 288.

\_\_\_\_\_, Jornadas de Historia Crítica. (Colección Historia) Caracas, Ediciones de la Biblioteca Central de la Universidad Central de Venezuela, 1983, pp. 159.

**DALTON V.**, **Leonard**, Venezuela. (Colección Cuatricentenario de Caracas) Caracas, Ediciones del Banco Central de Venezuela, 1966, pp. 329.

**DIAZ GONZALEZ**, **Alberto**, Algunas consideraciones sobre la construcción de nuestras carreteras. Mérida, Tipografía El Vigilante, 1937, pp. 26.

Diccionario Científico y Tecnológico Chambers. Barcelona – España, Ediciones Omega, 1979, 2 ts.

**FUNDACION EUGENIO MENDOZA**, Evaluación del Transporte en Venezuela. Caracas, Talleres Gromotip, 1970 pp. 143.

**GALIANA MINGOT**, Tomás, Pequeño Larousse de Ciencias y Técnicas. Francia, Editorial Larousse, 1967, pp. 1056.

**GALLEGOS ORTIZ**, Rafael, El Cachorro Juan Vicente Gómez. (Colección La Historia Viva) Caracas, Editorial Fuentes, 1977, pp. 206.

**GEORGE**, Pierre, Geografía Económica. (Colección Elcano). Barcelona – España. Ediciones Ariel, 1970, pp. 424.

**GIL FORTOUL**, José, Obras Completas. Caracas, Ministerio de Educación, 1956, t. V, pp. 570.

**IRAZABAL**, Carlos, Hacia la Democracia. Caracas, José Agustín Catalá, Editor, 1974, pp. 277.

**JAHN**, Alfredo, Desarrollo de las Vías de Comunicación en Venezuela. Caracas, Lito-Tipografía Mercantil, 1926, pp. 40.

\_\_\_\_\_, La Gran Carretera de Los Andes. Caracas. Litografía y Tipografía de Comercio, 1926, pp. 40.

**LOPEZ CONTERAS**, Eleazar, Páginas para la Historia Militar de Venezuela. Caracas, Editorial Las Novedades, 1945, pp. 449.

**LUNA**, José Ramón, El Positivismo en la Historia del Pensamiento Venezolano. Caracas, Editorial Arte, 1971, pp. 112.

**MARTINEZ GUARDA**, María Antonieta, Manual de Fichaje. (Trabajo mecanografiado) Caracas, Universidad Central de Venezuela, Facultad de Humanidades y Educación, Escuela de Historia, 1979, pp. 24.

**MARRERO**, Levi. Venezuela y sus Recursos. Madrid. Editorial Mediterráneo, 1963, pp. 699.

**MALAVE MATA**, Héctor, Formación Histórica del Antidesarrollo en Venezuela. Cuba, Casa de Las Américas, 1974, pp. 274.

\_\_\_\_\_, Petróleo y Desarrollo Económico de Venezuela. Caracas, Imprenta Universitaria, 1962, pp. 402.

**MEJIA ALARCON**, Pedro Esteban, La Industria del Petróleo en Venezuela. Caracas, Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales de la Universidad Central de Venezuela, 1972m pp. 388.

**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES**, Vocabulario Vial. Caracas, s/d., 1977, pp. 192.

**MONSALVE TERAN T.**, El 2 de agosto de 1924 en Mucuchíes. Caracas, Litografía del Comercio, 1924, pp. 25.

**ORNES**, Antonio, Vialidad en Trujillo, Caracas, Ediciones de La Casa de Trujillo, 1957, pp. 14.

**PACHECO**, Luís Eduardo, Orígenes del Presidente Gómez. Caracas, Talleres de Artes Gráficas de los Lisiados Trabajadores de Venezuela, 1968, pp. 57.

**PARADA**, Nemesio, Vísperas y Comienzos de la Revolución de Cipriano Castro. (Colección El Dorado) Caracas, Monte Ávila Editores, 1973, pp. 207.

**PAREDES HUGGINS**, Nelson, Vialidad y Comercio en el Occidente Venezolano. (Principios del Silo XX). Caracas, Fondo Editorial Tropikos, 1984, pp. 206.

**PARRA LEON**, Miguel, “Comunicaciones y Vialidad” en Venezuela 1945. Bogotá, Talleres Praga, 1945, pp.659.

**PEREZ TENREIRO**, Tomás, Los Presidentes de Venezuela y su Actuación Militar. (Series, Estudios, Monografías y Ensayos). Caracas. Academia Nacional de la Historia, 1981, pp.219.

**PIMENTEL**, Cecilia, Bajo la Tiranía. (1919-1935) Caracas, Talleres de Litografía y Tipografía La Bodoniana, 1970, pp. XIX – 325.

**PINO ITURRIETA**, Elías, Positivismo y Gomecismo. Caracas, Universidad Central de Venezuela, Instituto de Estudios Hispanoamericanos, 1978, pp. 153.

**PINTO RONDON**, Nallery, Microregiones y Paisajes de Tráfico en el Zulia. Siglo XIX. Tesis de grado para optar al título de Lic. En Historia. Tutor: Pedro Cunill Grau. Caracas, Universidad Central de Venezuela, Facultad de Humanidades y Educación, Escuela de Historia, 1982, pp. 142.

**RANGEL**, Domingo Alberto, Capital y Desarrollo. El Rey Petróleo. Caracas, División de Publicaciones de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad Central de Venezuela, 1977, t. II. Pp. 417.

\_\_\_\_\_, Gómez el Amo en el Poder. Caracas, Editorial Vadell Hermanos, 1975, pp. 167.

\_\_\_\_\_, Los Andinos en el Poder. Caracas, Editorial Vadell Hermanos, 1974, pp. 329.

**RODRIGUEZ**, Luís Cipriano, Gómez: Agricultura, Petróleo y Dependencia. (Serie Estudios Venezolanos) Caracas, Fondo Editorial Tropykos, 1983, pp. 157.

**SEGNINI, Yolanda**, La consolidación del Régimen de Juan Vicente Gómez. Caracas, Universidad Central de Venezuela, Instituto de Estudios Hispanoamericanos, 1980, pp. 168.

\_\_\_\_\_, Las Luces del Gomecismo. (Colección Tropykos) Caracas, Alfadil Ediciones, 1987, pp. 436.

**SOSA, Arturo**, La Filosofía Política del Gomecismo. (Estudio del pensamiento de Laureano Ballenilla Lanz) Barquisimeto, Centro Yumilla, 1974, pp. XXXI – 130.

**SUAREZ FIGUEROA, Naudy**, Programas Políticos Venezolanos de la Primera Mitad del Siglo XX. Caracas, Colegio Universitario Francisco de Miranda, 1977, t. I, pp. 295.

**T. QUINTANA, R.**, Influencia del Tráfico en la Construcción y Conservación de Carreteras. Caracas, Tipografía Lux, 1936, pp. 14.

**VALERY S. Rafael**, Los Caminos de Venezuela. Caracas, Departamento de Relaciones Públicas de LAGOVEN, 1978, pp. 48.

**VALLENILLA LANZ, Laureano**, Cesarismo Democrático. Caracas, Tipografía Garrido, 1961, pp. 238.

Varios Autores, Los Hombres del Benemérito. (Epistolario inédito) Caracas, Fondo Editorial Acta Científica Venezolana, Instituto de Estudios Hispanoamericanos de la Universidad Central de Venezuela. 1986, 2 ts.

**VELASQUEZ, Ramón J.**, La caída del Liberalismo Amarillo. (Tiempo y drama de Antonio Paredes) Caracas, Talleres Cromotip., 1973, pp. XXVII + 380.

**VELASQUEZ**, Ramón J., y otros, Venezuela Moderna. (Medio siglo de Historia 1926-1976). Caracas, Editorial Ariel, 1979, pp. 1047.

**VELOZ GOITICOA**, Nicolás, Venezuela 1924. Caracas. Litografía y Tipografía del Comercio, 1924, pp. 140.

**VELTRI**, Enrique, Kilometraje de las Carreteras en Venezuela. Caracas, Imprenta Bolívar, 1927, pp. 60.

**VILA**, Marco Aurelio, Geografía del Táchira. (Serie Geografías Estadales) Caracas, Tipografía Vargas, 1957, pp. 444.

\_\_\_\_\_, Geoeconomía de Venezuela. Caracas, Departamento Oficial de Información Pública de la Corporación Venezolana de Fomento, s/f., 2 ts.

**VILA**, Pablo, Geografía de Venezuela. Caracas, Ediciones del Ministerio de Educación, 1969m t. I. pp. 455.

**ZIEMS**, Ángel, El Gomecismo y la Formación del Ejército Nacional. (Colección Historia) Caracas, Editorial Ateneo de Caracas, 1979, pp. 271

**ZOWAIN**, Jose, Como se vivía en Maracay cuando Gómez. Maracay s/d., 1986, pp. 54.

#### **CARTOGRAFICAS.**

**LECUNA**, Vicente, (Director de construcción y publicación) Atlas de los Estados Unidos de Venezuela. Caracas, Talleres de Litografía de la Escuela de Artes y Oficios, 1916-1921, Mapoteca del Instituto Autónomo Biblioteca Nacional. Caracas.

MINISTERIO DEL AMBIENTE Y DE LOS RECURSOS NATURALES RENOVABLES, Dirección de Cartografía Nacional, Atlas de Venezuela. Caracas Talleres de Litografía Tecnocolor, 1979, pp. VIII + 331.

#### **DOCUMENTALES.**

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL ESTADO ARAGUA, Ley que organiza el Servicio de Tareas para Caminos Vecinales y Conservación de Carreteras. Maracay, Imprenta del Estado Aragua, 1922 pp. 6.

Boletín del Archivo Histórico de Miraflores. Caracas, julio-diciembre 1971 a julio-diciembre 1982, Nos. 69-115.

GOBIERNO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO CARABOBO. PRESIDENCIA, Ley de Vías Públicas del Estado Carabobo. Valencia, s/d. 1922, pp. 5. Instituto Autónomo Biblioteca Nacional. Caracas.

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISPANOAMERICANOS DE LA UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA, Anuario. Caracas, 1971, Tomo I, pp. 256.

“Memorando para el señor General Silverio González, Presidente del Estado Trujillo, 23 de abril de 1934”. (Hoja suelta) Archivo de fotocopias del Proyecto Castro-Gómez. Instituto de Estudios Hispanoamericanos de la Universidad Central de Venezuela. Caracas.

MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA, Memoria 1916. Caracas, Tipografía La Semana, 1916, pp. XLV + 747.

\_\_\_\_\_, Memoria 1919. Caracas, Tipografía Americana, 1919, pp. XXXIV + 544.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, Descripción de las Obras  
Conmemorativas del Centenario de La muerte del Libertador. Caracas, Litografía  
y Tipografía del Comercio, 1930, pp. 603.

\_\_\_\_\_, Memoria 1909. Caracas, Imprenta Nacional.  
1909, 1 t., pp. CLIII. + 335.

\_\_\_\_\_, Memoria 1910. Caracas, Empresa el Cojo.  
It., pp. LXXVII + 523.

\_\_\_\_\_, Memoria 1911. Caracas, Litografía y  
Tipografía del Comercio, 1910, 1 st., pp. XXXIX + 294.

\_\_\_\_\_, Memoria 1912. Caracas, Litografía y  
Tipografía del Comercio, 1912, 1t., pp. LIV + 368.

\_\_\_\_\_, Memoria 1913. Caracas, Tipografía Empresa  
El Cojo, 1913, 2 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1914. Caracas, Tipografía Empresa  
El Cojo, 1914, 2 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1915. Caracas, Litografía y  
Tipografía del Comercio, 1915, 2 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1916. Caracas, Litografía y  
Tipografía del Comercio, 1916, 2 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1917. Caracas, Litografía y  
Tipografía del Comercio, 1917, 2 ts..

\_\_\_\_\_, Memoria 1918. Caracas, Litografía y  
Tipografía del Comercio, 1918, 2 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1919. Caracas. Litografía y  
Tipografía del Comercio, 1919, 2 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1920. Caracas. Litografía y  
Tipografía del Comercio, 1920, 2 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1921. Caracas. Litografía y  
Tipografía del Comercio, 1921, 2 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1922. Caracas. Litografía y  
Tipografía del Comercio, 1922, 2 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1923. Caracas. Tipografía Vargas,  
1923, 2 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1924. Caracas. Tipografía Vargas,  
1924, 2 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1925. Caracas. Tipografía Vargas,  
1925, 2 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1926. Caracas. Tipografía Vargas,  
1926, 2 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1927. Caracas. Imprenta Bolívar,  
1927, 2 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1928. Caracas. Litografía del Comercio, 1928, 2 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1929. Caracas. Litografía y Tipografía del Comercio, 1929, 2 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1930. Caracas. Litografía y Tipografía del Comercio, 1930, 3 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1932. Caracas. Tipografía Universal, 1932, 3 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1933. Caracas. Tipografía Americana, 1933, 2 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1934. Caracas. Litografía y Tipografía Vargas, 1934, 2 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1935. Caracas. Litografía y Tipografía Vargas, 1935, 2 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1936. Caracas. Litografía y Tipografía Vargas, 1936, 2 ts.

\_\_\_\_\_, Memoria 1937. Caracas. Litografía y Tipografía del Comercio, 1937, 2 ts.

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA, Alocuciones Presidenciales de Año Nuevo. (1901-1971). Caracas, Ediciones de la Presidencia de la República, 1971, pp. 268.

Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela. 1908-1935, ts. XIX – LIII.

“Telegrama enviado por Rafael M. Velasco al General Juan Vicente Gómez, 30 de agosto de 1934 (Hoja suelta)”. Archivo de fotocopias del Proyecto Castro-Gómez. Instituto de Estudios Hispanoamericanos de la Universidad Central de Venezuela. Caracas.

### **HEMEROGRAFICAS.**

**ADRIANI**, Alberto, “La Carretera y el Ferrocarril en Venezuela: una equiparación imposible”. Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas. Caracas, julio 1932, año XXI, N° 224, pp. 5539-5543.

\_\_\_\_\_, “Un Sistema Nacional de Comunicaciones”. Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas. Caracas abril 1931, año XX, N° 209, pp. 5105-5110.

**AGUERREVERE**, S., “Carretera entre Caracas y Soledad”. Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas. Caracas, abril 1933, año V. N° 52, pp. 6-9.

**ARCAYA**, Pedro Manuel, “La obra del General Gómez”. Revista del Ejército, Marina y Aeronáutica. Caracas, 1935, año V, Tomo IX, pp. 235-245.

“El Automóvil en Nutrias”. El Universal. Caracas, 12 de febrero de 1917, año VIII, N° 2768, p. 1.

“El Benemérito General Juan Vicente Gómez y nuestras instituciones Armadas”, Revista del Ejército, Marina y Aeronáutica. Caracas, 1932, año III. N° 32. pp. 757-808.

Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas. Años 1924 – 1932, Nos., 122 – 226.

Boletín Militar, año 1910 – 1913

“Las Carreteras Macadamizadas en Venezuela”. Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas. Caracas, febrero 1912, año 2, N° 14, pp. 57. 58.

“Carreteras de Venezuela Transitables en Automóvil”. Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas. Caracas, enero 1924, año XII, N° 122, pp. 240 – 242.

“Comisión Científico-exploradora del Oriente de Venezuela”. Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas. Caracas, enero 1911, año 1, N° 1, pp. 11-12.

“Comercio e Industria”. El Nuevo Diario. Caracas, 7 de enero de 1917, p. 1445.

“Comercio de Puerto Cabello”. Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas. Caracas, marzo 1932, año XVI, N° 220, pp. 5434 – 5438.

IBARRA CERESO, J.M., “La Comisión Panamericana de Carreteras”. Revista del Colegio de Ingenieros de Venezuela. Caracas, octubre 1924, N° 22. pp. 154-155.

“Incremento de la producción de Automóviles”. Panorama. Maracaibo 16 de marzo de 1917, año III, N° 824, p.4.

“Festividades de Año Nuevo”. El Nuevo Diario. Caracas, 2 de febrero de 1917, p. 2.

“Informe de las Compañías Petroleras”. Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas. Caracas, octubre 1925, año XIV, N° 143, pp. 3009-3016.

**CREBBS, C.M.**, “Informes de las Compañías Petroleras”. Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas. Caracas, año XV, N° 147, febrero 1926, pp. 3146-3150.

“El Campamento”. Boletín Militar. Caracas, agosto 1913, año IV, N° 2, pp. 65-66.

“Carretera entre Barquisimeto y Trujillo”. Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas, Caracas, abril 1933, Año V, N° 52, p.10.

Revista del Colegio de Ingenieros de Venezuela. Años 1923-1933, Nos. 5, 22, 40, 90, 93 y 95.

Revista del Ejército, Marina y Aeronáutica. Años 1931-1935.

Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas. Años 1911-1933, Nos. 1-53.

**JAHN, Alfredo**, “Comisión Científica Exploradora del Occidente de Venezuela”. Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas. Caracas, año 2, N° 13, enero 1912, pp. 8-16.

**JIMENEZ, Germán**, “Los Ferrocarriles en Venezuela”. Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas. Caracas, año 1, N° 12, diciembre 1911, pp. 562 – 573.

**LECUNA, Vicente**, “Los Transportes (sic) y la Producción”. Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas. Caracas, Año XXI, N° 226, septiembre 1932, pp. 5591-5592.

**LOPEZ CONTRERAS, Eleazar**, “Informe del Estado Mayor General al Ministro de Guerra y Marina”. Revista del Ejército, Marina y Aeronáutica. Caracas, julio 1931, N° 1, pp. 10-24.

**LUZON**, José, “Breves Apuntes sobre la Mecánica Automotriz en el Ejército”. Revista del Ejército, Marina y Aeronáutica. Caracas, año 1, N° 5, noviembre 1911, pp. 378 – 486.

**MAZZEY**, Silvio, “Problemas de Transporte (sic)”. Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas. Caracas, año XIX, N° 205, diciembre 1930, pp. 4971 – 4981.

**MENDOZA**, Manuel, “Trujillo Moderna”. Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas. Caracas, año XVII, N° 176, pp. 4130-4133.

**PAEZ**, Antonio Jesús, y otros, “Importancia de los Ferrocarriles”. Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas. Caracas año XXI, N° 226, septiembre 1932, pp. 5593-5602.

“Parada Militar”. Revista del Ejército, Marina y Aeronáutica. Caracas, 1934, año IV, N° 45, pp. 565 – 597.

**PARRA LEON**, Miguel, “Servicios Públicos de Transporte (sic)”. Revista del Colegio de Ingenieros de Venezuela. Caracas. mayo-junio 1932. Año VIII, N° 90, pp. 840-854.

“Planta para emulsionar Asfalto para Carreteras y Avenidas”. Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas. Caracas, diciembre 1932. Año V, N° 50, p. 104.

“Los presos de la Semana del Estudiante de 1928 (Entrevista al doctor Isaac J. Pardo realizada por Elías Pino Iturieta)”. Cuadernos de Historia. Caracas, septiembre 1982, año 1, pp. 9-37.

“Proyecto para construcción de oleoductos hasta la frontera de Colombia”. Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas. Caracas, mayo 1925, año XIV N° 138, pp. 2855 – 2860.

**QUINTERO**, Inés, “De la Alucinación a la Eficiencia (Román Cárdenas en el Ministerio de Hacienda”. Tierra Firme. Caracas, octubre – diciembre 1985, pp. 599 – 610.

**RODRIGUEZ GALLAD**, Irene, “La Economía Venezolana en 1900-1908”. Semestre Histórico. Caracas. Nos. 4 y 5, julio de 1976 a junio de 1977, pp. 61-77.

**SABATER**, Leopoldo. “El Automóvil”. Revista del Colegio de Ingenieros de Venezuela. Caracas, julio-agosto 1932m año VIII, N° 91, p. 867.

**SANTELLI**, D, Francisco, “El Margen de una Carretera”. Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas. Caracas, año XXI, N° 225, pp. 5567-5568.

“Los Trasportes (sic) por Carreteras”. Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas. Caracas, noviembre 1929, año XVIII. N° 184, pp. 4341-4342.

**VARGAS**, Francisco Alejandro, “General en Jefe Juan Vicente Gómez”. Revista del Ejército, Marina y Aeronáutica. Caracas, año III, N° 32. 1933, pp.852-876.

**VELEZ**, Luís, “Carretera Central del Táchira”, Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas. Caracas, febrero 1911. N° 2, pp. 63-73.

**VILA**, Marco Aurelio, “Función de los Transportes en las Orbitas Económicas Venezolanas”. Cuaderno de Información Económica, Caracas, año XII, N° 1, mayo 1961, pp. 184 – 195.