

LA CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOPISTA REGIONAL CENTRAL Y SU INFLUENCIA EN EL DESARROLLO URBANO-INDUSTRIAL DEL EJE CARACAS-MARACAY-VALENCIA

The construction of the highway regional central and its influence on the development urban-industrial of the axis Caracas-Maracay-Valencia

María C. Viana del B

Profesora de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Católica Andrés Bello (UCAB). Ingeniero civil, con Especialización y Master en Ingeniería Ambiental. Cursante de la Maestría en Historia de Venezuela UCAB.
E-mail: tasma60@gmail.com

Recibido: 01/12/2015

Aprobado: 25/05/2016

Resumen: La presente investigación aborda, dentro del contexto histórico de la construcción de la Autopista Regional Central en las décadas de los cincuenta y sesenta del siglo XX, el efecto de esa obra sobre la dinámica demográfica y el desarrollo industrial en las poblaciones aledañas a esa autopista en los estados Aragua y Carabobo. Esta obra conecta a la ciudad de Caracas con el occidente del país, pero también sirve de vínculo o conexión para otras dos capitales de estado, Maracay y Valencia, y uno de los puertos más importantes de Venezuela, Puerto Cabello, lo que la convierte en la principal arteria vial del país. Su construcción y puesta en funcionamiento se tradujo en un mayor flujo de bienes y personas, dinamizando la economía de toda la región central del país, haciendo de ella una de las arterias viales que más ha contribuido al proceso de formación de metrópolis en Venezuela, mediante la aceleración del crecimiento de la población y el establecimiento de industrias en su área de influencia, al tiempo que ha fomentado la interdependencia e integración social y económica de los centros poblados, conformando de esta manera las dos regiones metropolitanas más densamente pobladas del país, la de Caracas y la de Valencia – Maracay.

Palabras clave: Autopista regional central, Caracas, Maracay, Valencia, poblamiento, economía.



Abstract: This research addresses, within the historical context of the construction of the Central Regional Highway in the decades of the fifties and sixties of the 20th century, the effect of this work on the population dynamics and the industrial development in surrounding communities that highway in the States of Aragua and Carabobo. This work connects to the city of Caracas with the West of the country, but also serves of link or connection for other two capital of State, Maracay and Valencia, and one of them ports more important of Venezuela, port hair, what it becomes in the main artery road of the country. Its construction and operation resulted in an increased flow of goods and people, boosting the economy of the central region of the country, making it one of the vials that has contributed to the process of formation of metropolis in Venezuela, by accelerating the growth of the population and the establishment of industries in its area of influence , to while has fostered the interdependence and integration social and economic of them centers villages, forming of this way them two regions Metropolitan more densely populated of the country, it of Caracas and the of Valencia-Maracay.

Key words: Central regional highway, Caracas, Maracay, Valencia, population and economy.

Introducción

La ubicación geográfica de Caracas en un valle a aproximadamente 900 m.s.n.m. circundado de montañas que alcanzan, y a veces superan, los dos mil metros en el ramal norte de la cordillera de la costa, la ha hecho una ciudad privilegiada con un clima de eterna primavera, donde la temperatura nunca es demasiado caliente o demasiado fría, y cuyo verdor se mantiene aún en periodos de extrema sequía.

Además, al ser la sede de los poderes centrales se ha convertido en un polo de atracción para la población con el consiguiente proceso de urbanización del valle y aumento de las necesidades de la ciudad, volviéndola más dependiente de su hinterland, para la satisfacción de servicios como electricidad o agua potable, alimentos, o de bienes de cualquier índole.

Sin embargo, representar la *sucursal del cielo*, como se la solía llamar, ha tenido un alto costo pues la convertido una ciudad vulnerable, en una suerte de isla verde dentro de un valle. En particular, la comunicación de la ciudad de Caracas con su hinterland siempre fue problemática debido precisamente a su ubicación geográfica y a la dificultad topográfica que sus vías deben atravesar.



La presente investigación aborda, dentro del contexto histórico de la construcción de la Autopista Regional Central en las décadas de los cincuenta y sesenta del siglo XX, el efecto de esa obra sobre la dinámica demográfica y sobre el desarrollo industrial en las poblaciones aledañas a esa autopista en los estados Aragua y Carabobo. Esta obra conecta a la ciudad de Caracas con el occidente del país, pero también sirve de vínculo o conexión para otras dos capitales de estado, Maracay y Valencia, y uno de los puertos más importantes de Venezuela, Puerto Cabello, lo que la convierte en la principal arteria vial del país.

La presentación se ha dividido en tres partes. La primera resume la historia de la primera vía que se construyó desde Caracas hacia el occidente del país y que servía de conexión con los Valles de Aragua, desde la llegada de Francisco Fajardo al valle de San Francisco, pasando por la construcción y puesta en uso en 1866 de la primera carretera que unió a Caracas con la ciudad de Valencia, para finalizar con las dificultades que se derivaron de su mantenimiento hasta finales del siglo XIX. Esta parte también contiene un resumen de la historia de la primera carretera construida y puesta en uso en 1853 entre Valencia y Puerto Cabello.

La segunda parte recopila la historia de la construcción de la autopista, desde los esfuerzos de modernización del país luego de la caída de Juan Vicente Gómez relacionados con la planificación de las vías de comunicación, hasta la inauguración de los últimos tramos en la década de los sesenta del siglo pasado.

La tercera parte analiza los efectos de la construcción de la autopista sobre el desarrollo industrial y el crecimiento poblacional en la región central del país, así como la dinámica que se ha establecido debido a ese crecimiento con la consolidación de dos metrópolis, Valencia y Maracay, dos regiones metropolitanas, Caracas y Valencia – Maracay, y una megalópolis en formación que abarca los hinterlands de las dos grandes ciudades que le dieron origen, Caracas y Valencia.

Por último se presentan las conclusiones de la investigación.



El primer camino a los valles de Aragua

En 1557 el Gobernador de Venezuela, Gutiérrez de la Peña, otorga a Francisco Fajardo el:

...título, para que en su nombre pudiese gobernar toda la costa, desde Borburata hasta Maracapaná, con poder, y facultad para poblar todas las villas y lugares, que le pareciesen convenientes, para asegurar mejor lo que fuese conquistado.¹

Fue así como a inicios de 1560 partió a la conquista del territorio penetrando en la Provincia de Caracas por el oeste con la intención de establecer un acuerdo con el cacique Terepaima, a fin de mantener el camino abierto para la llegada de cualquier socorro que le fuese necesario de Valencia, hasta llegar

...al valle del río Gaire [Guaira], llamado así entre los indios, por el hermoso río de este nombre, que cortándolo de Poniente á Oriente, lo atraviesa...á quien Fajardo intituló desde entonces, el Valle de S. Francisco...sitio...en que dejó puesto en forma de hatos...²

Estableciendo de esta manera la primera ruta de acceso durante la colonia desde Valencia hasta el valle donde hoy se asienta la ciudad de Caracas.

La misma cordillera que le da el clima envidiable a este valle resultaba una barrera casi infranqueable para llegar al mismo. Las dificultades de acceso se hicieron patentes para el fundador de la ciudad de Caracas, Diego de Losada, quien tardó más de dos meses en recorrer la distancia desde Mariara hasta la entrada al valle, no tanto por los enfrentamientos con las tribus sino por lo accidentado de la ruta, con sus fuertes pendientes y pasos estrechos³.

Luego de la fundación de la ciudad de Caracas, y durante casi treinta años, el Cabildo concentró sus esfuerzos en el mantenimiento y mejora del camino que unía a Caracas con La Guaira, porque resultaba más sencillo comunicarse por mar con el resto de la provincia, pues

¹ José De Oviedo y Baños, *Historia de la conquista y población de la Provincia de Venezuela*, Imprenta de Domingo Navas Spinola, 1824, Primera parte, p. 236

² *Ídem.*, p. 254.

³ Eduardo Farías, *Historia de la Ingeniería en Venezuela*. Caracas, Colegio de Ingenieros de Venezuela, 1961, Tomo I, p. 114.



no fue sino hasta 1595 que “...ordena “aderezar” el camino Real que va a Aragua atento a que ha mucho tiempo que no se adereza”⁴. Posteriormente, en 1602, el gobernador Alonso Suárez del Castillo, quien estaba por iniciar su visita al interior de la Provincia, se dirige al Cabildo señalando que había llegado a su conocimiento el mal estado en el que se encontraba el camino que unía a Caracas con Aragua, por lo que se acordó encomendar al capitán Garci Gonzáles de Silva, alcalde ordinario, y al regidor Bartolomé de Mazabel “...para que hicieran repartición de gastos y mano de obra, constituida por indios de sus encomiendas, entre los encomenderos de Aragua”⁵ para su reparación.

Durante el siglo XVII se tienen pocas referencias sobre los intentos para mantener abierto y en condiciones el camino, entre estas están los intentos del Cabildo en 1604 para recuperar la vía luego que los labradores que se habían asentado en sus cercanías lo habían arado impidiendo la libre circulación; la contratación nuevamente de Garci Gonzáles de Silva en 1611 para acometer trabajos de reparación con los recursos, mano de obra indígena y fondos provenientes de los encomenderos de Aragua; o la recepción por parte del gobernador Francisco de la Hoz en 1611 de una Cédula Real que le ordenaba y facultaba para que la ciudad asumiera a través de sus propias rentas los costos de, entre otras muchas cosas, las obras de reparación y mantenimiento de los caminos de Aragua y Charallave⁶.

En 1783 el Real Consulado de Caracas asumió la responsabilidad de fomentar y proteger todo lo concerniente a la agricultura y el comercio en la Provincia, por lo que era necesario que las vías, terrestres o acuáticas, y los puertos, se encontraran en las mejores condiciones. Los recursos para estos trabajos provenían del Derecho de Avería, una tasa del 1% instituida por el Rey y aplicable a toda mercadería viva que entrara o saliera por los puertos de la Provincia.

Estas órdenes continuaron repitiéndose a lo largo de los años, hasta que en 1797 el Real Consulado decide encargar al ingeniero Francisco Jacot la construcción de un camino carretero entre Caracas y los Valles de Aragua. Esta obra debió esperar para ser ejecutada porque Juan Blanco Plaza, un criollo propietario de la una hacienda de caña de azúcar en Las

⁴ *Idem.*

⁵ *Idem.*

⁶ *Ibidem*, p. 115.



Adjuntas, se opuso al proyecto propuesto por el ingeniero Jacot que atravesaba su propiedad, incluso se oponía a una alternativa de un camino en terrenos que lindaban con el suyo que el mismo señaló en su representación, por considerar que depreciaba el valor de sus tierras.

En su representación al Rey, Blanco expresó que la obra no era viable ni técnica ni económicamente, porque, según su exposición, resultaba imposible construir un camino carretero que pudiera ofrecer las comodidades necesarias en su recorrido, debido a lo agreste de la ruta, al tiempo que indicaba que los costos en los cuales se incurrirían serían de millones de reales.

La decisión del Rey favoreció a Juan Blanco, ordenando que se tomara en consideración su representación para el diseño de la vía, mientras que el Real Consulado, más allá de lo establecido en la decisión real, dispuso que Jacot, acompañado de dos prácticos y de Fernando Blanco, hiciera el reconocimiento del camino que iba desde Caracas hasta el Buen Consejo y que, estudiados los planos de Blanco y los de Jacot, y oídas las opiniones de los prácticos, se decidiera cuál sería la ruta que tomaría el camino. Dicha disposición lesionaba la autoridad de Jacot, quien respondió que no podía participar en el reconocimiento, aduciendo estar comprometido en la construcción de la fortificación del puerto de La Guaira. Fue así como el Real Consulado se decantó por la propuesta de Blanco de abrir una vía caminera, dejando el proyecto del camino carretero hasta que dispusiera de mayores recursos, propuesta que fue apoyada por el Rey⁷.

A inicios del siglo XIX la vía no resultaba idónea para satisfacer las necesidades de comunicación con Caracas. Prueba de esto se encuentra en el relato que hizo Humboldt de su viaje por esa ruta, quien describió lo frecuentada y necesaria que resultaba “...*El tránsito de estas montañas es frecuentísimo: a cada instante se topan las largas recuas de mulas y bueyes, por ser el camino real que lleva de la capital a La Victoria y a los valles de Aragua...*”⁸; las características de los suelos que dificultaban la circulación por esa vía “...*El camino se abre en un gneis talcoso...una tierra arcillosa...cubre la roca hasta un espesor de tres pies.....Molesta el polvo en el invierno... en las estación de las lluvias se convierte el terreno en un pantanal...*”⁹;

⁷ *Ibidem*, pp.116 -119.

⁸ *Ibidem*, p.47.

⁹ *Ídem*.



y, las grandes pendientes de la misma “...cerca de Las Adjuntas, la confluencia de los riachuelos de San Pedro y Macarao que forman el río Guaire, subimos por una empinada cuesta a la planicie de Buenavista...”¹⁰, o “...Entre las cabeceras del Guaire y del Tuy el terreno era montañoso e inculto...”¹¹. La pendientes de la ruta debían ser de magnitudes tan grandes que Agustín Codazzi, al elaborar su proyecto de la vía carretera propone reducir las pendientes hasta 18% o 20%¹². Todas estas dificultades hacían que los viajeros prefirieran bajar hasta el puerto de la Guaira y embarcar para seguir la ruta hacia Puerto Cabello, donde se dirigían hacia Valencia y los valles de Aragua.

Después de la separación de Venezuela de Colombia se reavivó el interés por mejorar esta vía. Fue así como en 1831 la Diputación de Caracas encargó al Gobernador solicitar a Juan Manuel Cajigal la definición de un perfil para un camino carretero hacia los valles de Aragua, asignando para tal fin la cantidad de 300 pesos. Dado que Cajigal no podía encargarse en ese momento de los trabajos, encomendó, con parte de la cantidad asignada, a Felipe Álvarez la apertura de una pica, cuya ejecución había sido sugerida por este último. Luego de iniciados los trabajos por Álvarez, Cajigal se incorpora a los mismos y comienza a elaborar sus recomendaciones sobre los diferentes tramos de la ruta, así como sobre las diversas obras, tales como puentes u obras de drenaje, que deberían construirse para hacer el camino carretero más transitable. Estimaba que el costo de ejecución de una vía de ocho varas de ancho hasta Corralito pudiera ascender a los 3.000 pesos, pero señalaba que no podía establecer el cálculo definitivo para toda la ruta porque no estaba totalmente definida la longitud del camino¹³.

Sin embargo, las arcas nacionales estaban en muy malas condiciones y no se pudo dar inicio a las obras, a pesar de que se reconocía la importancia de esta vía pues facilitaría el transporte de bienes agrícolas necesarios a la ciudad de Caracas, el tránsito de personas y otros bienes desde Caracas a los valles de Aragua, así como las comunicaciones entre las poblaciones por las que la carretera atravesaría.

¹⁰ Alejandro Humboldt, *Viaje a las Regiones Equinocciales del Nuevo Continente*. París, Casa de Rosas, 1826, Tomo III, p. 46.

¹¹ *Ibidem*, p.49.

¹² Juan Manuel Cajigal, pp. 67 - 69, citado en Eduardo Arcila Farías, *Historia de la Ingeniería en Venezuela*. Caracas, Colegio de Ingenieros de Venezuela, 1961, Tomo II, pp. 50 - 51.

¹³ *Ídem*.



Diversas fueron las ideas e iniciativas surgidas desde 1830 hasta inicios de 1854 para subsanar la falta de recursos para la construcción de obras como los caminos, tan necesarios para la integración, social, política y económica del país. Como parte de esas iniciativas se encuentra el decreto promulgado el 13 de mayo de 1834 por José Antonio Páez, mediante el cual se crea un impuesto del medio por cien sobre las importaciones para recabar fondos para la construcción del camino carretero a Valencia. Sin embargo, las buenas intenciones duraron poco, debido a las ingentes necesidades que acuciaban al país, fue así como el 18 de abril de 1838 fue derogado el decreto dejando nuevamente a la obra sin recursos para su ejecución¹⁴.

Posteriormente, en 1842, ante una solicitud del general José Antonio Páez sobre la necesidad de “...proteger de la manera más eficaz las empresas de caminos...”¹⁵, en concordancia con la realizada por los productores de las Provincias de Caracas y Carabobo, el Congreso Nacional promulga el 2 de mayo una Ley mediante la que se asignan fondos nacionales para la apertura y mejora de las vías de comunicación en todas las provincias del país. Gracias a esta Ley se asignaron recursos provenientes del remate de la moneda macuquina, la recaudación del impuesto de exportación de ciertos frutos, la destilación del aguardiente, y 10% de las rentas municipales. Pero estos recursos resultaron ser insuficientes e inestables en su recaudación para la labor que se debía acometer, por lo que el 11 de mayo de 1844 se reforma la Ley otorgándole al Ejecutivo las facultades de administrar y definir el trazado de las vías, a fin de subsanar las dificultades en conciliar las diferencia surgidas de los intereses de cada Provincia. Esta modificación tampoco resultó suficiente para alcanzar el objetivo deseado, por lo que la Ley vuelve a modificarse el 10 mayo de 1847 y el 13 de mayo de 1854, modificaciones en las que esencialmente se autoriza a Estado a contraer deuda externa para la construcción del sistema vial¹⁶.

Entre las ideas que surgieron para subsanar la falta de fondos para la construcción de obras, quizás las más relevantes fueron las propuestas por la Sociedad Económica de Amigos del País, las cuales expresaban la posibilidad del financiamiento por empresarios particulares

¹⁴ Francisco González Guinan, *Historia Contemporánea de Venezuela*. Caracas, Imprenta El Cojo, 1910, Tomo Tercero, p. 73.

¹⁵ José Antonio Páez, *Autobiografía de José Antonio Páez*, Tomo IV, p. 367, citado en José Alberto, Olivari, *Caminos y Carreteras en Venezuela*. Caracas, Comala, 2004, p. 35.

¹⁶ José Alberto Olivari, *Caminos y Carreteras en Venezuela*. Caracas, Comala, 2004, pp. 35 – 40.



de las obras mediante la modalidad de adjudicación de los contratos de construcción y el otorgamiento de los derechos a sus beneficios exclusivos durante un cierto número de años, o mediante la modalidad del otorgamiento de un préstamo por parte de las Diputaciones Provinciales, con interés entre 10 y 12% anual, el cual sería honrado mediante el cobro de los peajes. Sin embargo, ninguna de las propuestas formuladas logró ayudar a superar las dificultades económicas que enfrentaba la construcción de obras públicas en el país¹⁷.

En 1854 durante el gobierno de José Gregorio Monagas se firmó un contrato con Augusto Permachan con una duración de ocho años para la construcción de una carretera entre Caracas y La Victoria. Sin embargo, en 1855, al iniciarse el mandato de José Tadeo Monagas se exigieron cambios en la contratación, reduciendo el tiempo de ejecución de la obra a cinco años, y el costo de los puentes a construir de 742.667 pesos a 200.000. Los trabajos continuaron hasta el derrocamiento en 1858 de Monagas por Julian Castro. A la llegada de Castro al poder el contrato volvió a sufrir modificaciones, y a pesar de que los trabajos se reanudaron lo hicieron con severas dificultades debido a la escasez de recursos y de mano de obra debido al inicio de la Guerra Federal. A pesar de estas dificultades para 1863 ya se habían construido 31.163 varas de las 90.000 estimadas como longitud total de la ruta, es decir, poco más de un tercio de la carretera. A este punto, y debido al interés que tenía la construcción de la vía, el gobierno decide cancelar las deudas que se tenía con el contratista a pesar de las graves dificultades económicas que atravesaba el país. Hasta la fecha se habían invertido 332.458,67 pesos¹⁸.

El financiamiento para la obra inicialmente lo constituía el 3% de los derechos ordinarios de importación, o Derechos Subsidiarios, pero a partir de 1857 se decidió, en virtud de que no se le habían cancelado a Permachán la totalidad de las acreencias correspondientes a lo ejecutado, hacerlo con el 6% de los derechos de importación y de exportación¹⁹.

Por otra parte, y dado que el contrato inicial suscrito en 1854, ni las modificaciones posteriores realizadas al mismo, contemplaban el mantenimiento de la vía, nueve años

¹⁷ *Ibidem*, pp. 29 – 35.

¹⁸ Eduardo Arcila Farías, *Ob. Cit.*, pp. 68 -70.

¹⁹ *Ibidem*, p. 70.



después de celebrarse el contrato inicial, el tramo construido hasta Los Teques se encontraba en malas condiciones. Fue por eso que, mediante resolución de fecha 25 de noviembre de 1863, se decidió la suscripción de un contrato para la reparación de la carretera por el valor de 11.000 pesos con el general Joaquín Salazar y Juan Lagrange. Los recursos provenían del 4% de los derechos de importación recaudados por la firma Ruelle Rohl y Cia. en el puerto de La Guaira²⁰.

A pesar de todas estas modificaciones los recursos destinados a la construcción de carreteras resultaron insuficientes, a lo que se sumaba la inestabilidad política que vivió el país en la década de los sesenta del siglo XIX. Para subsanar la insuficiencia de recursos, en 1868 se emitió un decreto mediante el que se destinó 50% de la recaudación de los derechos de exportación reportados por las aduanas a la construcción de vías de comunicación. Esta medida se ratificó en 1869 al promulgarse la primera Ley de Vías Nacionales de la República, en la que además se establecía que toda carretera que atravesara dos o más estados se financiaría con fondos federales, al tiempo que serían consideradas “Vías Nacionales de Comunicación”²¹. Mientras, en 1864 se le encarga el mantenimiento de la carretera al general Joaquín Salazar, dejando fuera a Juan Lagrange, realizándose el pago con parte de los recursos obtenidos mediante la recaudación del peaje por utilización de la carretera²².

Con la finalidad de dar un empuje a la construcción de la obra y durante el interinato de Guzmán Blanco en el gobierno de Falcón, se rescinden los contratos entre la República y Augusto Permachan, y con la firma Ruelle Rohl y Cia, acordando con cada uno de ellos la manera en que les serían cancelados los montos que se les adeudaban. De esta manera se dejó en libertad al Estado para poner en práctica su siguiente decisión que fue la creación mediante decreto en 1865 de la Junta de Fomento de la Carretera de Occidente, constituida por Valentín Espinal, como su presidente, Casimiro Hernández, Modesto Urbaneja, Francisco Herrera y Juan Maucó, con el mandato de encargarse de la administración de los recursos destinados a esta obra²³.

²⁰ *Ibidem*, p. 69.

²¹ *Ibidem*, p. 40.

²² *Ibidem*, p. 71.

²³ *Ibidem*, p. 73.



Esas decisiones dieron sus frutos, pues pocos meses después de haberse tomado se concluye el último tramo de la vía, entre Los Teques y La Victoria, tramo éste que les fue encomendado a los ingenieros Lino José Revenga y Alberto Lutowsky. Fue así como el 19 de enero de 1866 el presidente encargado, Guzmán Blanco, inaugura la carretera entrando en la ciudad de la Victoria en un vehículo acompañado por los miembros de la Junta de Fomento. En una carta del 30 de enero de 1866, enviada por Valentín Espinal al general Jacinto Regino Pachano le informaba que *“Os complacereis al saber que ya bastan 7 horas para vencer sin fatiga la distancia de Caracas a La Victoria, y con una más, basta para el regreso...”*²⁴. La inauguración de la vía constituyó una verdadera proeza porque, a pesar de las dificultades económicas por las que atravesaba el país, en poco más de cuatro meses se logró culminar cerca de cuarenta kilómetros de la carretera²⁵.

Se estima que el tramo Caracas – Los Teques construido entre 1854 y 1865 por Permachan costó a la República cerca de 900.000 pesos, mientras que tramo entre Los Teques y los valles del Tuy construido en cuatro meses por la Junta de Fomento, tuvo un costo de menos del 9% de la cifra anterior. Además, se instauró el pago de peaje para su utilización con la finalidad de destinar la cantidad recaudada a su mantenimiento²⁶.

Como en el caso de Caracas con La Guaira, la comunicación entre Valencia y la costa resultó estratégica desde la época de la conquista pues era indispensable para la exportación de los productos agrícolas de su hinterland que abarcaba a todos los Valles del Tuy, y poblaciones como San Carlos, San Felipe y Barquisimeto, aunque en el caso de estas dos últimas poblaciones también existía la ruta navegable hacia la costa por el río Yaracuy. De hecho Valencia fungía como encrucijada del tráfico comercial de una vasta región hacia el puerto de Borburata primero, y luego hacia Puerto Cabello. La importancia del hinterland de la ciudad de Valencia a finales del siglo XVIII era tal que de las 2663 unidades productoras contabilizadas en la Provincia de Venezuela por don José de Castro y Araoz, 972 se encontraban en esa región²⁷.

²⁴ *Ibidem*, pp. 74 - 77.

²⁵ *Ibidem*, pp. 79 -80.

²⁶ *Ibidem*, pp. 85 -87.

²⁷ P. Michel Mc Kinley, citado José Alberto Olivar, *La construcción de la carretera Valencia – Puerto Cabello en el siglo XIX*. Caracas, Mañongo, 2006, p. 28, pp. 25 – 49.



Las mismas dificultades que enfrentó Caracas para conectarse con el Puerto de La Guaira surgieron para la vía entre Valencia y Puerto Cabello, pues ésta debía atravesar el ramal norte de la Cordillera de la Costa por el valle de San Esteban, con alturas medias de hasta 1.500 m.s.n.m. Se caracterizó por ser una ruta de altas pendientes, llena de peligros e incomodidades, y que requería de varios días para su recorrido, prueba de esto se encuentran en las narraciones de los viajeros que debieron transitarla, como los casos del Conde Louis Phillipe de Segur o Robert Semple²⁸.

En 1801 el Real Consulado inició la construcción de un nuevo camino que atravesaba el abra de Las Trincheras. Este nuevo camino reduciría la travesía de varios días a unas horas, al tiempo que impulsó el crecimiento y surgimiento de asentamientos para la población, como el caso de Las Trincheras, conocido por sus aguas termales, y los caseríos y posadas como el Cambur, Agua Caliente y El Palito²⁹.

Con la separación de Venezuela de Colombia Valencia recobra su importancia política al ser elegida como sede para el Congreso Constituyente de 1830. Es en esta época que, habiéndose iniciado el apaciguamiento del territorio nacional, los grupos de interés, hacendados y comerciantes, comienzan a ejercer presión para que se mejoren las condiciones de la carretera que une a Valencia con Puerto Cabello, así como de las picas que conectaban con los centros de producción en los Valles de Aragua, Montalbán, Miranda, Bejuma, Nirgua, Tinaquillo y San Carlos. El ingeniero José Manuel Casares, Primer Comandante de Ingenieros y de las Obras de Fortificación de Puerto Cabello, se hace eco de esta inquietud elaborando un diagnóstico de las vías de comunicación más importantes para la República, generando una serie de recomendaciones para la mejora de las mismas que incluían incluso la propuesta para el financiamiento de los trabajos. Sin embargo, el gobierno de José Antonio Páez no prestó atención a los planteamientos de Casares, devolviéndolo a la Diputación Provincial de Carabobo por considera que el tema era de sus competencia³⁰.

En 1834 se dicta un decreto mediante el cual se favorece la construcción de la carretera, instaurándose a tal fin un arancel del 1,5% sobre todas las mercaderías que

²⁸ José Alberto Olivar, *Ob. Cit.*, p. 30 – 31.

²⁹ *Ibidem*, p. 32.

³⁰ *Ibidem*, pp. 33 – 34.



entraran por Puerto Cabello, y autorizando a la Diputación Provincial a celebrar contratos con particulares para dicha construcción. No fue sino hasta 1836, quizás debido a la inestabilidad política surgida a raíz de la Revolución de las Reformas (1835 - 1836) y otros conatos de violencia, que se le concedió al empresario inglés Enrique Heathorn el privilegio por cinco años para la construcción del camino carretero. Pero la inestabilidad política afectó la recaudación de fondos, razón por la cual se decidió derogar en 1838 el decreto de 1834, de manera que en 1840 la Secretaría de Interior y Justicia solicitó al Gobernador un informe motivado en el incumplimiento contractual³¹.

Posteriormente la Diputación Provincial trató de promover una compañía de capital mixto inglés - venezolano, en la que figuraban los nombres de José Antonio Páez y Carlos Soubllette como principales accionistas. El interés de Páez se hizo manifiesto cuando al inicio de su segunda presidencia en 1839 planteó la necesidad de suscribir contratos con compañías extranjeras para la construcción de las carreteras Caracas - La Guaira y la Valencia - Puerto Cabello. Sin embargo, el Congreso negó la posibilidad ante los reiterados fracasos de estas negociaciones³².

El 30 de noviembre de 1841 la Diputación Provincial de Carabobo dictó una Ordenanza mediante la cual se creó la Junta de Fomento para la construcción de un camino carretero entre Valencia y Puerto Cabello, integrada por el Coronel Juan Uslar, Andrés Carballo, Jesús María Guevara y Francisco González, disponiendo a tal efecto los fondos recaudados como resultado de la aplicación de la Ley del 6 de mayo de 1839, que instauró el pago de un impuesto subsidiario del 2% sobre los derechos de importación para destinarlo a la construcción de caminos y otras obras públicas, y solicitando al Poder Ejecutivo Nacional el reintegro de los fondos resultantes de la aplicación del Decreto de 1836. La Junta contrató a Agustín Codazzi quien declinó a favor de Alberto Lutowski, quien inició los estudios de campo y la elaboración del proyecto en abril de 1842, y la obra en noviembre de ese año. Las dificultades que presentaba la ruta, que incluso requirieron la utilización por primera vez de la pólvora para la voladura de rocas, hicieron que para 1844 la Secretaría de Interior y

³¹ *Ibidem*, pp. 35.

³² *Ibidem*, pp. 35 - 36.



Justicia, en su sección de caminos y vías de comunicación, calificara a la obra como grande y costosa, por lo que no podía precisar cuándo se vería concluida³³.

La crisis económica que enfrentaba el país por esos años afectó su ejecución al punto que en 1845 el Gobernador de la Provincia de Carabobo, Miguel Herrera, expresó su preocupación, y solicitó a la Diputación Provincial la reconducción de gastos para obtener recursos para la culminación de la obra, alegando que la misma contribuiría a la reducción de los fletes. Luego, el 4 de marzo de 1846, el Congreso dictó un decreto de auxilio económico por tres años para la obra, y le asignó la cantidad de 24.000 pesos adicionales a los 23.000 que ya le había asignado mediante la Ley del 11 de mayo de 1844. A la llegada de José Tadeo Monagas al poder en 1847 ordenó reforzar los trabajos entregando los fondos requeridos a la Junta de Caminos de Carabobo. La carretera se puso en funcionamiento el 10 de enero de 1853³⁴.

La autopista regional central: modernización de las comunicaciones en el centro del país

La carretera Caracas – Valencia continuó sirviendo como vínculo entre la capital de la república y los valles de Aragua durante muchos años. Por esta se transportaban gran cantidad de insumos que requería la población y las actividades comerciales e industriales que se desarrollaban en el valle de Caracas. Los productos no venían solamente de los valles de Aragua sino de todo el occidente del país, los valles del Tuy, los llanos de Guárico, e incluso de Puerto Cabello, así como desde el puerto de La Guaira hacia todas esas localidades. Por tanto, se le dio una importancia estratégica a esta vía por lo que se continuaron efectuando inversiones en su mantenimiento y mejoras.

Sin embargo, la capacidad de la vía, siendo una carretera de un solo canal por sentido de tráfico, se hacía cada vez más pequeña para las crecientes necesidades de transporte en esa ruta, y sobre todo porque la dinámica económica y social de Venezuela cambio rápidamente luego de la muerte del dictador Juan Vicente Gómez en 1935.

³³ *Ibidem*, pp. 36 –37.

³⁴ *Ibidem*, p. 37.



Es precisamente por esa necesidad creciente de enlazar a todo el país que se instituye en 1937 la Comisión Nacional Permanente de Vías de Comunicación³⁵, que fue absorbida en 1941 por el Consejo Nacional de Obras Públicas. Posteriormente se crea, mediante decreto del 10 de noviembre de 1945, la Comisión Nacional de Vialidad donde se gestó el Plan Preliminar de Vialidad presentado el 4 de julio de 1947, que si bien no detalla los proyectos a realizar, presentaba:

...un programa de realizaciones ordenadas de acuerdo la masa de informaciones obtenibles en el país, tanto de las fuentes oficiales como de las particulares, que establece las rutas generales, las obras localizadas y su ingeniería relativa, y que permitirá con criterio sano y claro y sin dudas de última hora, establecer sucesivos presupuestos, en materia de tanta importancia...³⁶

En el Plan Preliminar se conservó para casi todas las carreteras el esquema radial tradicional con foco o centro en la ciudad de Caracas. Parte de este esquema lo conformaban las vías llamadas troncales, carreteras de largo recorrido que enlazaban la capital con las distintas regiones del país, los puertos y los centros poblados de mayor importancia. Una de éstas, la de mayor prioridad y longitud, fue la troncal 1, constituida por el tramo occidental de la Carretera Panamericana, que se extendía desde Caracas hasta San Antonio del Táchira en más de 900 km, y que fue diseñada para un tránsito promedio de 3000 vehículos diarios. La Panamericana fue concebida para sustituir a la Transandina, inaugurada en 1925, con un trazado que permitía la reducción de las curvas y la disminución de las pendientes, por lo que haría posible acortar significativamente los tiempos de viaje y los riesgos que implicaba el recorrido³⁷. Desde la ciudad de Caracas se construyó un tramo que pasa por la ciudad de Los Teques y llega a Las Tejerías, pero la Autopista Regional Central sería la que cerraría la brecha entre el frente occidental de la carretera y Caracas.

En las memoria del Banco Obrero de 1953 se contabilizó la construcción de 164 de casas en la ciudad de Valencia y 54 en la urbanización La Barraca de Maracay para la clase media, mientras que en la de 1954: 52 casas para clase obrera y 76 apartamentos para clase

³⁵ *Ministerio de Obras Públicas Memoria y Cuenta 1962*. Caracas, Imprenta Nacional, 1963, p. 18.

³⁶ *Ministerio de Obras Públicas Memoria y Cuenta 1948*. Caracas, Imprenta Nacional, 1949, pp. XII y XIII.

³⁷ José Alberto Olivar, *Automovilismo, Vialidad y Modernización. Una aproximación a la historia de las vías de comunicación en Venezuela durante la primera mitad del siglo XX*. Caracas, Academia Nacional de la Historia- Fundación BANCARIBE, 2015, pp. 109 - 110.



media en Maracay, y 168 casas para clase media en Valencia. Si bien estos desarrollos no podrían considerarse significativos, sí representaron el inicio del proceso de urbanización de algunos sectores en esas ciudades que se consolidaría con la construcción de la autopista.

En 1955 el Ministro de Obras Públicas, Julio Bacalao Lara, durante la presentación de la memoria y cuenta del Ministerio ante el Congreso de la República, informó que “...se fijaron las rutas e iniciaron los estudios de la autopista Tejerías – Maracay – Valencia...”³⁸, mientras que en la Memoria correspondiente se indicaba que se estaba trabajando en la incorporación de los Valles del Tuy a Caracas mediante los proyectos Autopista del Este – Ciudad Universitaria – Hipódromo, Autopista Sur Caracas tramo Hipódromo – Coche, Autopista Sur Caracas – Coche – Tejerías, y en el mencionado tramo Tejerías – Maracay - Valencia³⁹. Cabe observar que estos dos últimos tramos de la autopista que uniría a Caracas con Valencia eran los que tenían menos dificultades técnicas que solventar, pues atravesaban una zona menos montuosa que los restantes que abarcaban desde la Rinconada hasta Las Tejerías, a excepción la zona de La Cabrera esencialmente por las características del suelo. También en la memoria del Banco Obrero se relaciona la construcción de 48 apartamentos para clase media en Valencia.

Al año siguiente, 1956, el ministro Óscar Rodríguez Gragirena, en la presentación de la memoria y cuenta del Ministerio Obras Públicas, informó que se estaba trabajando en la construcción de la vía expresa Ciudad Universitaria – La Rinconada⁴⁰, e indicó que se estimaba se habían realizado los estudios correspondientes a 60 de los aproximadamente 100 km de la Autopista Tejerías – Maracay – Valencia. En esa misma memoria se informaba que se había realizado un análisis del objetivo del sistema vial y sus relaciones con diferentes aspectos geoeconómicos de nuestro medio, además de que se habían concluido los estudios para la ejecución de 24 puentes de luces entre 4,5 hasta 87,71 m de longitud, para un total de 479,71 m, en la Autopista Tejerías – Valencia, dándose por concluido el proyecto de la ese tramo; se había iniciado el estudio de rutas y se concluyeron los preliminares de la Autopista Coche – Tejerías, y del Ramal a Charallave de 56,4 km; y, se habían licitado los contratos para

³⁸ *Ministerio de Obras Públicas Memoria y Cuenta 1954*. Caracas, Imprenta Nacional, 1955, p. IV.

³⁹ *Ibidem*, p. 30.

⁴⁰ *Ministerio de Obras Públicas Memoria y Cuenta 1955*. Caracas, Imprenta Nacional, 1956, p. I.



la ejecución de la obra desde el kilómetro 4 al 84 en los tramos Las Tejerías – La Encrucijada - Tapatapa – Valencia, por lo que se daba inicio a la construcción de la autopista⁴¹.

Desde 1957 y hasta el 23 de enero de 1958, cuando se produce el derrocamiento del gobierno de Marcos Pérez Jiménez, según la memoria y cuenta del Ministerio, se habían: concluido los estudios de la Autopista Tejerías – Valencia; se encontraban en ejecución los estudios de la Coche – Tejerías, la parte más compleja de la ruta por la zona montañosa que debía atravesar y por la geomorfología de la porción cercana a Los Ocumitos; los reconocimientos en varios sitios para puentes en la Tejerías – Valencia; los proyectos de 38 puentes entre los que se contaba el de La Cabrera de 4,2 km, el más largo y complejo de toda la vía por la geomorfología del suelo sobre el cual se debía fundar; y, la licitación de 33 km de la Tejerías Valencia, incluido el tramo de La Cabrera⁴².

En la memoria del Ministerio de Obras Públicas de 1958, se indican los siguientes avances: proyecto de cuatro túneles en la Autopista Coche – Las Tejerías El Pomaroso, La Fila, La Lola y Los Ocumitos; la conclusión de los estudios de la Autopista Coche – Valles del Tuy – Las Tejerías; el otorgamiento de cuatro licitaciones públicas en la Tejerías – Valencia para el dragado del río Tapatapa, la reparación y construcción de pavimentos y la remoción de derrumbes, tres licitaciones en la autopista Coche – Valles del Tuy – Tejerías para la construcción de 26 km, y la licitación privada de nueve contratos para la autopista Tejerías – Valencia. Este también es el año en el que el Banco Obrero da inicio al Plan de Vivienda Económica para ciudades del interior del país, el cual consistió en el otorgamiento de créditos por la cantidad de Bs 5000 para la construcción de viviendas⁴³.

En 1959 se realizaron estudios preliminares con miras a establecer una nueva ruta entre Hoyo de La Puerta y Cortada de Maturín, así como la revisión de diversos estudios definitivos entre los que se contaban los anteproyectos de los distribuidores de La Bonanza, Cortada de Maturín y Los Totumos, la iluminación del de Palo Negro, y del empalme entre la Coche Tejerías y la Autopista a los Valles del Tuy. Este último proyecto revestía particular importancia porque en la planificación vial se contemplaba que la conexión entre el oriente,

⁴¹ *Ministerio de Obras Públicas Memoria y Cuenta 1956*. Caracas, Imprenta Nacional, 1957.

⁴² *Ministerio de Obras Públicas Memoria y Cuenta 1957 – 23 de enero 1958*. Caracas, Imprenta Nacional, 1958.

⁴³ *Ministerio de Obras Públicas Memoria y Cuenta 1958*. Caracas, Imprenta Nacional, 1959.



por medio de la Autopista de Oriente que se construiría años más tarde, y el occidente del país, no se efectuaría atravesando la ciudad de Caracas, sino que se haría a través de una autopista que conectaría la de Oriente con la autopista Coche – Las Tejerías por medio de este empalme.

Además, se realizó el revestimiento del tubo sur del túnel de La Cabrera dado que la capa de *Shortcret*, una modalidad de concreto proyectado que se empleó para la construcción de este túnel, había quedado más delgada de lo aceptable. En este año el Banco Obrero reporta un incremento significativo en el número de viviendas construidas en la zona de influencia de la Autopista: 568 viviendas unifamiliares en la urbanización El Palotal de Valencia, y el inicio de la construcción de 719 viviendas unifamiliares en la urbanización El Piñonal de Maracay⁴⁴.

En 1960 se continuó con la construcción de la autopista Coche – Valles del Tuy – Las Tejerías, se realizaron obras de pavimentación de la autopista Las Tejerías – Valencia por un monto cercano a los veintidós millones de bolívares, así como obras de reconstrucción en ese tramo por poco más de un millón de bolívares. Es también en ese año en el que se efectuó un estudio de tránsito, el cual arrojó que el promedio de vehículos que circulaban al día entre Las Tejerías y Maracay era de 7134, mientras que entre Maracay y Valencia era de 5735⁴⁵, superior a los 3000 vehículos estimados para la construcción de la carretera Panamericana.

En la exposición realizada por el ministro Rafael de León Álvarez, en oportunidad de la presentación de la memoria y cuenta del Ministerio de Obras Públicas de 1961, señaló que se había concluido el tramo Cortada de Maturín – Las Tejerías y que la pavimentación por el sistema de asfalto caliente se estaba licitando, lo mismo que la construcción del túnel Los Ocumitos, dando plazo al contratista para la conclusión de estas obras en diez meses⁴⁶. Además, también informaba sobre la que identificaba como la autopista Caracas – Puerto Cabello:

...faltaban precisamente los dos tramos más difíciles, que constituyen el paso a través de las regiones montañosas Coche – Tejerías y Valencia Puerto Cabello. Una vez terminada esta obra, quedará consolidada en el centro de las República la zona Industrial – Pecuaria, que comprende los Valles de Aragua,

⁴⁴ *Ministerio de Obras Públicas Memoria y Cuenta 1959*. Caracas, Imprenta Nacional, 1960.

⁴⁵ *Ministerio de Obras Públicas Memoria y Cuenta 1960*. Caracas, Imprenta Nacional, 1961.

⁴⁶ *Ministerio de Obras Públicas Memoria y Cuenta 1961*. Caracas, Imprenta Nacional, 1962, p. XVIII.



los del Tuy, y los grandes mercados de consumo, con terminales en los puertos de La Guaira y Puerto Cabello.⁴⁷

De esta manera dejaba explícita la verdadera intención tras la construcción de las autopistas que conectaban a las ciudades de Caracas y Valencia, y la de éstas con los puertos de La Guaira y Puerto Cabello. Esa no era la simple interconexión entre las dos ciudades por muy importante que esa interconexión fuera, la verdadera importancia radicaba en la conexión entre los hinterland de esas ciudades, y la de vinculación con el puerto que se encontraba en el hinterland de la otra capital. Con estas se creaba una verdadera articulación de las comunicaciones de gran relevancia geoeconómica para toda la región central de país y más allá, tanto para el consumo interno como para las exportaciones e importaciones de bienes.

En ese año 1961, y de conformidad con la memoria y cuenta, se realizaron: la licitación del contrato para la construcción del kilómetro 20 al 26 de la Coche – Las Tejerías; la revisión definitiva de los planos sobre la variante Hoyo de La Puerta – Cortada de Maturín; el anteproyecto del trayecto Los Totumos – La Bonanza – Parapara – La Peñita; y se elaboró el proyecto del distribuidor La Peñita. También se efectuaron mediciones de tránsito, y los resultados fueron que se había incrementado en casi 19% el flujo vehicular entre Las Tejerías y Maracay, llegando éste a los 8.464 vehículos al día, mientras que el flujo entre Maracay y Valencia se había incrementado hasta los 6.084 vehículos diarios, siendo éste un incremento de casi 6%.

A la caída de la dictadura, la economía venezolana se encontraba en crisis, lo cual dificultaba la consecución de fondos propios para satisfacer las necesidades urgentes del país. Esto quedó plasmado en la exposición hecha por el ministro Leopoldo Sucre Figarella, en oportunidad de la presentación de la memoria y cuenta correspondiente al año 1962, quien señaló:

...Para el financiamiento de esta obra [Autopista Regional Central] se firmó el 13 de diciembre de 1961[un acuerdo] con el Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo, por el cual dicho Instituto financiará el 35% de esta obra. El ritmo de los trabajos que se viene cumpliendo en estos dos tramos de la autopista (Coche – Tejerías y Valencia Puerto Cabello) nos

⁴⁷*Idem.*



permite afirmar que éstas estarán concluidas en los primeros meses del año 1964 y significarán una inversión de 305 millones para el tramo Coche – Tejerías y 161 para el sector Valencia – Puerto Cabello. Es de hacer notar que durante el año se hicieron modificaciones en el proyecto de estas autopistas, las que nos permitirán una sustancial economía del orden de los 30 millones de bolívares...⁴⁸

Además, el Banco Obrero reportó ese año la construcción de 36 viviendas en La Victoria, 530 en Maracay y otras 530 en El Piñonal y otros proyectos, al tiempo que se proyectaba la construcción, durante el año 1963 de 80 viviendas en La Victoria, 250 en Maracay, y otras 250 en El Piñonal y otros proyectos, así como la de 700 en Valencia, 500 en Los Guayos, y 200 en otros lugares del estado Carabobo.

Por otra parte se indicaba en esa misma memoria y cuenta que *“De una inversión acumulada entre 1950 y 1957 de Bs 2.949 millones en obras públicas, Bs 1.559 millones, o sea el 53% se invirtieron en la zona central del país”*⁴⁹. Además, se informaba que se estimaba realizar una inversión, como parte del Plan de la Nación 1963 – 1966, que sería equivalente a Bs 343.294.00⁵⁰. Asimismo se señalaba:

Ha sido criterio del Gobierno Nacional lograr una distribución más racional de la población dentro de la región, a través de una adecuada localización de las fuentes de trabajo. A tal fin es indispensable la construcción de un sistema vial que una las diferentes áreas integrantes de la misma y facilite entre los futuros centros de producción y Caracas.

Como solución al planteamiento anterior se acordó la construcción de un Sistema de Autopistas que permita encauzar el transporte de la República con origen y destino a la región central...⁵¹

El ministro Sucre Figarella señaló en su exposición ante el Congreso en oportunidad de la presentación de la memoria y cuenta del año 1963 que:

...la construcción del sistema regional central de Autopistas Coche – Tejerías y Ramal La Peñita y Valencia Puerto Cabello...constituyen una de las más grandes manifestaciones del adelanto técnico adquirido por el Despacho en el proyecto y construcción, los movimientos de masas, el uso racional de la maquinaria pesada y las técnicas de diseño empleadas hacen de esta obra una de las primeras del mundo en su género⁵².

⁴⁸ *Ministerio de Obras Públicas Memoria y Cuenta 1962*. Caracas, Imprenta Nacional, 1963, p. VI.

⁴⁹ *Ibidem*, p. 18.

⁵⁰ *Ibidem*, p. 24.

⁵¹ *Ibidem*, p. 25.

⁵² *Ministerio de Obras Públicas Memoria y Cuenta 1963*. Caracas, Imprenta Nacional, 1964, p. XVI.



Adicionalmente, y a pesar de las proyecciones efectuadas en la memoria de 1962 sobre el número de viviendas que se estimaban serían construidas durante 1963, el Banco Obrero sólo reportó la construcción de 449 viviendas en la ciudad de Maracay.

Lo mismo ocurrió con la proyección de concluir las obras a inicios de 1964 pues, y según reconocía el propio ministro Sucre Figarella en su exposición de 1965:

Se adelantó la construcción de las autopistas Coche – Tejerías y Valencia – Puerto Cabello, las cuales estarán concluidas en los primeros meses del presente año. A pesar de los esfuerzos realizados por este Despacho y empresas constructoras, orden de tipo técnico impidieron su terminación para el año 1964 como se había anunciado anteriormente.

Sin embargo se puso en servicio el tramo Cortada de Maturín – Tejerías en la primera de las nombradas y la autopista Valencia – Puerto Cabello, a excepción del tramo ubicado en Las Trincheras, de siete kilómetros. Esta obra logrará una verdadera integración de la región central del país, donde se encuentran los principales centros industriales y de consumo de Venezuela⁵³

Por su parte la memoria del Banco Obrero del año 1964 reportó la construcción de 116 viviendas en La Victoria, y otras 116 en El Piñonal.

En su exposición del año 1966 el ministro Sucre Figarella informó que en 1965 se había dado por concluido el tramo Coche – Las Tejerías, y por tanto la autopista Caracas – Valencia, y que en la Valencia – Puerto Cabello sólo faltaba un tramo por terminar, al señalar:

...los tramos “Coche – Cortada de Maturín” y “Valencia – El Palito” del Sistema Regional Central de Autopistas [fueron concluidos], con lo cual queda prácticamente concluida la construcción de este importante sistema que establece una comunicación sin paso a nivel entre las ciudades de mayor desarrollo económico del país, facilitando sus sistema de intercambio, quedando para 1966 la construcción del último tramo “El Palito – Muelles de Puerto Cabello”⁵⁴.

Pero además, y sobre el puerto en Puerto Cabello informó que:

En Puerto Cabello se está desarrollando un proyecto que contempla nuevos muelles y almacenes adicionales. Las obras a ejecutar son de gran significado debido al alto auge industrial alcanzado por su zona de influencia, que lo ha colocado a la cabeza de los Puertos de importancia en el país.⁵⁵

⁵³ *Ministerio de Obras Públicas Memoria y Cuenta 1964*. Caracas, Imprenta Nacional, 1965, p. I-16.

⁵⁴ *Ministerio de Obras Públicas Memoria y Cuenta 1965*. Caracas, Imprenta Nacional, 1966, p. I-6

⁵⁵ *Ibidem*, p. I-7.



En lo que se refiere al Banco Obrero, se reportó en 1965 la construcción de 128 viviendas en Maracay, distribuidas entre El Piñonal (96) y Avenida Aragua (32), mientras que en Valencia indica que fueron 220, distribuidas entre San Blas (106), Urbanización Michelena (76) y el resto en autoconstrucción.

En 1967 se concluye el distribuidor El Palito en la autopista Valencia – Puerto Cabello, mientras que en 1968 se termina la construcción del tramo El Palito – Muelles de Puerto Cabello con lo que se dio por concluida la autopista Valencia – Puerto Cabello.

Ese mismo año el Banco Obrero informó la construcción de 187 viviendas en San Blas I, 262 en San Blas II, 68 de autoconstrucción en Valencia, y 207 viviendas para damnificados en Taborda, y en el año siguiente, 1968, la construcción de 2705 viviendas en el estado Carabobo y 1299 en Aragua.

Efectos de la autopista regional central en el crecimiento poblacional y la industrialización

La construcción de la autopista Regional Central tuvo un efecto positivo sobre el crecimiento poblacional y el desarrollo industrial de la región central del país, pues acercaba los centros de producción a los de consumo, sirviendo al mismo tiempo de bisagra entre los insumos sin procesar provenientes del occidente y los llanos, o como ensambladora de los que se importaban por Puerto Cabello, y los productos terminados que se transportaban a las zonas urbanas del centro del país.

El primer paso de los procesos artesanales hacia los industriales en la ciudad de Valencia lo constituyó la puesta en funcionamiento en 1878 de Telares Valencia, de Domingo Antonio Olavarría. Luego en 1910 Ernesto Luis Branger funda Telares Branger, industria que tuvo influencia en el crecimiento poblacional de la ciudad por constituir un polo de atracción para los trabajadores de las regiones aledañas, y por su efecto sobre Guacara y San Joaquín donde se cultivaba el algodón que se procesaba en la empresa⁵⁶.

Estas iniciativas fueron solo el comienzo de la industrialización de la región valenciana al punto que para 1936 el sector se separó de la Cámara de Comercio para constituir su propia

⁵⁶ Armando Martínez, *Historia urbana de Valencia. Crecimiento poblacional y cambios contemporáneos (1547 -2000)*. Valencia, Mañongo, N° 20, vol. XI, enero – junio, s.p.



asociación, pero no fue hasta después de la Segunda Guerra Mundial que el proceso de industrialización se empezó a consolidar por efecto de la inversión de capitales extranjeros y como parte de estímulo generado por la vía de la sustitución de las importaciones. Dos empresas son representativas de esta época, ambas fundadas en 1949, INLACA de capital mixto – nacional y extranjero –, y Protinal⁵⁷. La primera apuntó el crecimiento de la ciudad hacia el sur, y la segunda hacia el este, avizorando el proceso de conurbación con Maracay y Las Tejerías que se consolidaría con la construcción de la autopista, y que se extendería hacia el norte de la ciudad por la construcción de la autopista a Puerto Cabello.

En el caso de la ciudad de Maracay el proceso de industrialización comenzó con la fundación de C.A. Fábrica de Papel Maracay en 1912, y la apertura a finales de los años veinte de una serie de industrias fundadas por Juan Vicente Gómez, que posteriormente fueron confiscadas por la Nación formando parte de los que se llamaron Bienes Restituidos, y que fueron adscritas a la Corporación Venezolana de Fomento (CVF) en 1946. Estas industrias fueron C.A. Telares Maracay, C.A. Lactuario Maracay y C.A. Fábrica de Aceites de Maracay. Hasta 1952 estas industrias recibieron apoyo para su modernización y consolidación, pero con la llegada al poder de Marcos Pérez Jiménez estas industrias dejaron de ser consideradas prioritarias por lo que se decidió su venta, como en el caso de las dos primeras, y su liquidación, como en el caso de la última. Otra empresa de la época de Gómez que en 1945 se adscribió al Ministerio de Agricultura y Cría, y luego fue vendida al Banco Agrícola y Pecuario, fue la Ganadera Industrial Venezolana, también conocida como Matadero Industrial La Ganadera.⁵⁸

En Valencia hubo una iniciativa privada de electrificación llevada adelante por Carlos Stelling, asociado con John Ernin y Thomas Miller, quienes en el primer lustro del siglo XX construyeron una planta generadora a vapor, la cual convertirían en hidroeléctrica con el nombre de Electricidad de Valencia, para luego, en la década de los treinta, cambiar a generación termoeléctrica⁵⁹. Mención aparte merece la empresa Electricidad de Maracay, cuya central termoeléctrica de La Cabrera se encontraba construida para 1951, con inversión

⁵⁷ *Ídem.*, s.p.

⁵⁸ Zandra Pérez C., *MARACAY, Zona industrial de San Miguel, segunda mitad del siglo XX*. CONHISREMI, Vol. 5, Nº 3, 2009, pp. 37 - 38, pp. 36 - 51.

⁵⁹ Leonor C. Barrios A., *Desarrollo Industrial Valenciano (1870 - 1945)*, Mañongo, Nº 25, p. 116, pp. 105 - 124.



contemplada dentro del Plan General de Electrificación con la finalidad de impulsar la industria de la región central y suministro de electricidad a precios económicos a la población⁶⁰.

Otro hito de este proceso de industrialización lo constituyó el establecimiento en 1948 de la empresa norteamericana SUDAMTEX, y cuya materia prima era procesada por la industria Celanese que también se instaló en Maracay⁶¹.

Sin embargo, y a pesar del efecto positivo que representó la apertura de estas industrias, entre 1891 y 1920 la población total de la ciudad de Valencia se redujo por efecto de las condiciones sanitarias en las que se encontraba el país, las que resultaban propicias para el surgimiento de brotes de enfermedades, hasta el punto que la esperanza de vida era de apenas 40 años⁶².

Esta tendencia se revirtió por los planes puestos en marcha por la Dirección de Malariología de Ministerio de Sanidad, creada en 1936, y por consiguiente el efecto sobre la población en los estados Aragua y Carabobo generados por estas industrias comenzó a ser palpable, por lo que el incremento entre el censo del año 1936 y el del año 1950 de la población en el estado Aragua fue de aproximadamente 46%⁶³, pues la población pasó de los 129.746 habitantes a 189.891, mientras que en Carabobo fue de 41%⁶⁴ al pasar de 171.127 a 242.923 habitantes. Si se analiza a detalle lo que ocurrió con la ciudad de Valencia se puede constatar que ese mismo periodo la población pasó de los 78.144 a los 104.735, por lo que el incremento fue de más del 54%⁶⁵, con lo que superaba el crecimiento porcentual observado en ambos estados.

Pero este proceso apenas comenzaba porque con la construcción y puesta en funcionamiento del tramo Las Tejerías - Valencia en la década de los cincuenta, el crecimiento visto en esos catorce años quedó superado en una década, pues al comparar los resultados de los censos de 1950 con el de 1961, se pudo constatar que la población llegó a

⁶⁰ *Idem.*

⁶¹ Zandra Pérez C., *Ob. Cit.*, p.39.

⁶² Armando Martínez, *Ob. cit.*, pp. s.n.

⁶³ Oficina Central de Estadística e Informática, XIII Censo General de Población y Vivienda Estado Aragua. Caracas, OCEI, 2003, p. 25

⁶⁴ Oficina Central de Estadística e Informática, XIII Censo General de Población y Vivienda Estado Carabobo. Caracas, OCEI, 2003, p. 25

⁶⁵ Ministerio de Fomento, Octavo Censo General de Población Estado Carabobo. Caracas, Ministerio de Fomento, 1958, p.3.



los 381.636 habitantes en el estado Carabobo, lo que implicó un incremento de más del 57%⁶⁶, mientras que en Aragua la población alcanzó los 313.274 en Aragua, lo que se tradujo en un incremento de casi 65%⁶⁷.

Haciendo un análisis similar con la ciudad de Valencia, se determinó que el ritmo de crecimiento se desaceleró en este período a poco menos de 29% pues se contabilizaron 134.571 habitantes en 1961. Esto podría deberse al hecho de que el proceso por el que había pasado la capital del estado se estaba repitiendo en poblaciones cercanas como Los Guayos en la que la población pasó de 4095 a 6317 habitantes, lo que equivale a un incremento de más de 54%, San Diego que pasó de 1.963 a 2716 habitantes equivalentes a más del 38% de incremento, o en los más de 130% de Naguanagua que pasó de 8934 a 20.625 habitantes⁶⁸. Estas poblaciones terminaron integrándose al área metropolitana de la ciudad de Valencia.

En la década de los sesenta del siglo pasado entró en funcionamiento el último tramo de la autopista y sus efectos se hicieron sentir en el crecimiento de la población: tanto Aragua como Carabobo vieron incrementar su población en casi 73% cada uno⁶⁹, pasando el primero a contar con 543.170 habitantes, y el segundo 659.339. Valencia apenas creció poco más de 7%, pero esa reducción se vio compensada por el crecimiento de sus poblaciones satélites: San Diego creció más de 66%, Los Guayos 62%, Naguanagua 121%, y Guacara casi 132%. Los efectos de este tramo también alcanzaron a algunas poblaciones del estado Miranda hacia los Valles del Tuy, como el caso de Charallave que incrementó su población de 14.440 habitantes a 32.226, lo que se traduce en un incremento de 123% en este periodo⁷⁰.

En 1962 abre sus puertas la planta ensambladora de Ford en la ciudad de Valencia, y en 1966 se encontraba concluido el proyecto de la tercera etapa del Parque Industrial de

⁶⁶ Oficina Central de Estadística e Informática, XIII Censo General de Población y Vivienda Estado Carabobo. Caracas, OCEI, 2003, p. 25.

⁶⁷ *Idem*.

⁶⁸ Los cálculos se efectuaron con los resultados de los censos noveno y décimo contenidos en las siguientes publicaciones: Noveno Censo General de Población Estado Carabobo. Caracas, Ministerio de Fomento, 1966, pp.131 – 132; y, Décimo Censo de Población y Vivienda, tomo VII, Ministerio de Fomento, 1975, pp. 189 – 190; Noveno Censo General de Población Estado Aragua. Caracas, Ministerio de Fomento, 1967, pp.; y, Décimo Censo de Población y Vivienda, tomo VII, Ministerio de Fomento, 1975, pp. 99 – 100.

⁶⁹ Los cálculos se efectuaron con los resultados de los censos noveno y décimo contenidos en las siguientes publicaciones: Noveno Censo General de Población Estado Miranda. Caracas, Ministerio de Fomento, 1965, pp.131; y, Décimo Censo de Población y Vivienda, tomo VII, Ministerio de Fomento, 1975, pp. 385 – 386.

⁷⁰ Los cálculos se efectuaron con los resultados de los censos noveno y décimo contenidos en las siguientes publicaciones: Décimo Censo General de Población Estado Miranda. Caracas, Ministerio de Fomento, 1965, p. 131.



Valencia. Es también durante esa década que comienzan las actividades de Negroven, Goodyear, Firestone y Grasas Valencia⁷¹, y se produce la expansión de las zonas industriales de Las Tejerías, Maracay, La Encrucijada, Cagua y La Victoria⁷².

Una década después, la de los setenta, Aragua vio incrementada su población en aproximadamente 64%, llegando a los 891.623 habitantes, mientras que Carabobo llegó a superar el millón de habitantes al contabilizarse el 1.062.268, para un incremento del 61%. Todavía seguían siendo ritmos muy altos pero se observó un retroceso en la tendencia que se empezó a reafirmar en las décadas de los ochenta y noventa, estabilizándose sus crecimientos en torno al 30%, siendo todavía ésta una cifra mucho más alta que la presenta el crecimiento promedio en todo el país⁷³.

Otra manera de ver el efecto que tuvo la construcción de la autopista es circunscribiendo el análisis a las tres capitales que enlaza. En 1950 la única ciudad que superaba el medio millón de habitantes era Caracas, por lo que era la única metrópoli de Venezuela⁷⁴, mientras que para el censo de 1981 se le habían sumado, entre otras, Valencia y Maracay. Valencia se consolidó como centro regional de importancia industrial, mientras que Maracay concentraba población debido a la presencia de un sector manufacturero y al apoyo que se les dio en su momento al sector agrícola y al turístico del estado Aragua y regiones vecinas. Estos procesos pudieron darse gracias a la construcción de la autopista.

La concentración de la población en grandes ciudades y metrópolis ha dado como resultado un proceso de conformación de regiones metropolitanas, fenómeno urbano que se encuentra estrechamente relacionado con el transporte y las comunicaciones, fomentando la interdependencia e integrando social y económicamente a los centros poblados⁷⁵. Es así como la Autopista Regional Central ha contribuido con la consolidación de dos regiones

⁷¹ Leonor C. Barrios A., *Desarrollo Industrial Valenciano (1870 – 1945)*, p. 123.

⁷² Ismael Pérez Vigil, *La Industrialización en Venezuela (1952 – 2000)*. Revista SIC, N° 760, p. 474, pp. 474 – 477.

⁷³ Los cálculos se efectuaron con los resultados de los censos octavo y noveno contenidos en las siguientes publicaciones: Oficina Central de Estadística e Informática, XIII Censo General de Población y Vivienda Estado Aragua. Caracas, OCEI, 2003., p. 25; y, Oficina Central de Estadística e Informática, XIII Censo General de Población y Vivienda Estado Carabobo. Caracas, OCEI, 2003, p. 25.

⁷⁴ El concepto de metrópoli para el Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía (CELADE – CEPAL – ONU) se aplica para centros poblados de más de cuatro millones de habitantes, sin embargo, Venezuela adaptó esa definición estableciendo que son aquellos que superan el medio millón de habitantes.

⁷⁵ Manuel G. Delgado L., *Población urbana en Venezuela: una mirada al pasado y una visión prospectiva del presente y el futuro*. V Encuentro Nacional de Demógrafos y Estudiosos de la Población, Universidad Central de Venezuela, Caracas 29 – 30 de noviembre 2011, pp. 22-23.



metropolitanas: la primera es la de Caracas, sumando el sistema urbano de los Valles del Tuy conformado por Santa Teresa, Cúa, Ocumare, Santa Lucía, Charallave y San Francisco de Yare, al de Guarenas – Guatire - por la Autopista Petare – Guarenas -, y Los Teques y los Altos Mirandinos - por la Panamericana-; y, la segunda la de Valencia – Maracay integrada por estas dos metrópolis, La Victoria, y al eje Puerto Cabello – Morón, siendo su población superior a los 8 millones de habitantes según el censo de 2011, y estimándose que podría superar los 10 millones para el 2030⁷⁶. Además, se puede afirmar que: “...estas dos regiones colindantes aun cuando no existe continuidad del espacio construido, mantienen fuertes relaciones de interdependencia entre sí al punto que [...] pueden ser consideradas una megalópolis...”⁷⁷

Conclusiones

No cabe duda que la construcción de la Autopista Regional Central ha significado una mejora sustantiva de los tiempos de viaje entre las ciudades de la región central del país, constituyéndose en una gran obra de la ingeniería venezolana debido a las dificultades que representó su diseño y construcción por las condiciones topográficas y geológicas de las zonas que atraviesa, en particular en los tramos Coche – Las Tejerías y Valencia –Puerto Cabello.

Asimismo, su construcción y puesta en funcionamiento se tradujo en un mayor flujo de bienes y personas, dinamizando la economía de los estados Aragua y Carabobo, y en general de toda la región central del país, haciendo de ella una de las principales arterias viales de Venezuela.

Además, ha contribuido al proceso de formación de metrópolis en la región central del país, mediante la aceleración del crecimiento de la población y el establecimiento de industrias en su área de influencia, al tiempo que ha fomentado la interdependencia e integración social y económica de los centros poblados, conformando de esta manera las dos regiones metropolitanas más densamente pobladas del país, la de Caracas y la de Valencia – Maracay.

⁷⁶ *Ibidem*, p. 26.

⁷⁷ Marcos Negrón, *Ciudad y Modernidad*, Ediciones del Instituto de Urbanismo – Comisión de Estudios de Postgrado (FAU-UCV), 2001, Citado por Manuel G. Delgado L., *Ob. Cit.*, p. 26.



Por otra parte, debido a la superposición que se ha producido de sus hinterlands, se estima que para el 2030 terminarán conformando una megalópolis más modesta, pero similar, a otras que existen en América Latina, como Sao Paulo y Ciudad de México.

En conclusión, se puede afirmar que las vías de comunicación son grandes modificadoras de los espacios geográficos, de las actividades económicas, y de los patrones de poblamiento.

FUENTES

Primarias

Publicaciones Oficiales

Ministerio de Fomento, Décimo Censo General de Población 1971 Estados Aragua, Carabobo y Miranda.

Ministerio de Fomento, Octavo Censo General de Población 1950 Estados Aragua, Carabobo y Miranda.

Ministerio de Fomento, Noveno Censo General de Población 1961 Estados Aragua, Carabobo y Miranda.

Ministerio de Obras Públicas, *Memoria y Cuenta* desde 1945 hasta 1968.

Oficina Central de Estadística e Informática, XI Censo General de Población y Vivienda 1981 Estados Aragua, Carabobo y Miranda.

Oficina Central de Estadística e Informática, XIII Censo General de Población y Vivienda 2001 Estados Aragua, Carabobo y Miranda.

Testimoniales

HUMBOLDT, Alejandro, *Viaje a las Regiones Equinociales del Nuevo Continente*. París, Casa de Rosas, 1826, Tomo III, pp. 368.

Secundarias

ARCILA FARIAS, Eduardo, *Historia de la Ingeniería en Venezuela*. Caracas, Colegio de Ingenieros de Venezuela, 1961, Tomo I, pp. 364.



- ARCILA FARIAS, Eduardo, *Historia de la Ingeniería en Venezuela*. Caracas, Colegio de Ingenieros de Venezuela, 1961, Tomo II, pp. 585.
- BARRIOS A., Leonor C., *Desarrollo Industrial Valenciano (1870 – 1945)*, Mañongo, N° 25, pp. 105 – 124.
- DELGADO L., Manuel G., *Población urbana en Venezuela: una mirada al pasado y una visión prospectiva del presente y el futuro*. V Encuentro Nacional de Demógrafos y Estudiosos de la Población, Universidad Central de Venezuela, Caracas 29 – 30 de noviembre 2011, pp. 32.
- DE OVIEDO Y BAÑOS, José, *Historia de la conquista y población de la Provincia de Venezuela*, Imprenta de Domingo Navas Spinola, 1824, Primera parte, p. 236
- GONZALEZ GUINÁN, Francisco, *Historia Contemporánea de Venezuela*. Caracas, El Cojo Ilustrado, 1924, Tomo XI, pp. 504.
- MARTÍNEZ, Armando. L. *Historia urbana de Valencia. Crecimiento poblacional y cambios contemporáneos (1547 -2000)*. Valencia, Mañongo, N° 20, vol. XI, enero – junio 2003, pp. s.n.
- OLIVAR, José Alberto. *Automovilismo, Vialidad y Modernización. Una aproximación a la historia de las vías de comunicación en Venezuela durante la primera mitad del siglo XX*. Caracas, Academia Nacional de la Historia-Fundación BANCARIBE, 2015, pp. 170.
- _____, *Caminos y Carreteras en Venezuela*. Caracas, Comala.com, 2004, pp. 173.
- _____, *La construcción de la carretera Valencia – Puerto Cabello en el siglo XIX*. Caracas, Mañongo, 2006, pp. 25 - 40.
- PÉREZ C., Zandra, *MARACAY, Zona industrial de San Miguel, segunda mitad del siglo XX*. CONHISREMI, Vol. 5, N° 3, 2009, pp. 36 – 51.
- PÉREZ VIGIL, Ismael, *La Industrialización en Venezuela (1952 – 2000)*. Revista SIC, N° 760, pp. 474 – 477.

