



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, 2014, 170 pp.



En el año 2008, una fecha no tan distante, fue creado el premio bienal de historia Rafael María Baralt, con el auspicio de la Academia Nacional de la Historia y la Fundación Bancaribe. Hoy (2015), cuando tipiamos estas líneas, el premio arribará a su cuarta entrega y aspira a una quinta edición en medio de la notable crisis económica que presenta Venezuela, demostrando con ello, la existencia de grupos e individuos que procuran sortear los más empinados obstáculos para mantener viva la llama de la investigación histórica y la divulgación del trabajo de los historiadores del nuevo milenio, relevos de la notable generación que inició su andar profesional en la segunda mitad del siglo pasado.

La tercera bienal (2012-2013) dejó como resultado la premiación del trabajo intitulado *Automovilismo, vialidad y modernización. Una aproximación a la historia de las vías de comunicación en Venezuela durante la primera mitad del siglo xx*, del prometedor historiador José Alberto Olivar, quien ha enriquecido la línea de investigación vinculada con los caminos y las carreteras, su historia e impacto en el desarrollo económico y social de Venezuela.

Su pormenorizada pesquisa cuenta con un soporte documental excepcional, donde destacan diferentes fuentes oficiales, hemerográficas y bibliográficas; en suma, el trabajo presentado y reseñado en esta oportunidad cumplió con las diferentes exigencias y el rigor del jurado evaluador para alzarse con la principal distinción. La obra se encuentra dividida en seis

capítulos, que abarcan desde el *primer tercio del siglo xx* hasta la nueva estructura vial presente a mediados del mismo siglo.

La obra nos ubica de entrada en el contexto vial de Venezuela en la alborada del siglo xx. En este sentido, el autor nos esboza la decadente situación presente en el territorio nacional que expone la vetusta estructura de caminos de herradura heredados del siglo xix. Se trata, pues, de un país con un alto déficit de carreteras, que afectaba el satisfactorio desarrollo de la economía y al mismo tiempo permitía la existencia y proliferación de la figura del caudillo regional y local, evidencia contundente del lento proceso hacia el tan ansiado progreso.

De esta manera, la naturaleza se imponía y se conjugaba con la desorganización administrativa, dejando como resultado inmensas dificultades para comunicar las diferentes provincias impidiendo el fluido comercio interno; así lo refiere Olivar:

Hasta entonces las limitaciones en la disposición de recursos financieros y el escaso desarrollo tecnológico del país no habían permitido contrarrestar la influencia del medio físico en la estructuración del espacio venezolano (p. 20).

No obstante, al entrar el siglo xx, nuevas figuras coparan los espacio de poder político, primero Cipriano Castro quien asciende tras la revolución liberal restauradora de 1899 y seguidamente Juan Vicente Gómez, quien derroca a Castro en una memorable traición escenificada en 1908, con Gómez en el solio presidencial, se iniciaría una política vial significativa, comenzando con el decreto del 24 de junio de 1910, justo cuando se cumplían cien años del inicio de la lucha emancipadora en Venezuela.

La importancia de aquel decreto se ubica en la disposición por la “construcción de carreteras centrales en todos los estados de la república” (p. 23). Para que logara aquel cometido, el gobierno gomecista terminaría reservando el 50 por ciento del presupuesto para transformar los viejos caminos en carreteras que al mismo tiempo logaran superar al ya costoso y poco rentable ferrocarril decimonónico.

Es así como el decreto de 1910 puede entenderse como el primer paso en la transformación del espacio físico, donde se disponía toda la maquinaria del Ministerio de Obras Públicas para lograr conectar a la nación con un

novísimo entramado de carreteras centrales, elemento que constituiría la principal bandera del gobierno dirigido por el general andino.

Las nuevas vías representarán el escenario idóneo para la progresiva presencia del automóvil, y con ello la extinción del ferrocarril como medio efectivo de transporte. El autor explica que el “ferrocarril en Venezuela representó en sus inicios la posibilidad cierta de sacudir la capacidad productiva de una economía aletargada en el tiempo” (p. 31). En su momento aquellas enormes estructuras que viajaban sobre rieles, lograban llevar los grandes volúmenes de materiales y mercancías hasta los diferentes puntos de comercialización y embarque. No obstante, los nuevos tramos carreteros impondrán al camión como un remplazo más económico y eficiente.

Para el año de 1936, luego de la muerte del general Gómez quien había gobernado con mano de hierro durante veintisiete años, se configuraría el primer proyecto nacional de gobierno; es así como el nuevo presidente Eleazar López Contreras, otrora ministro de guerra y marina del occiso dictador, hacía de conocimiento público el Programa de Febrero. Su importancia radicó en la detección de los principales inconvenientes de gran escala presentes en la república, donde la necesaria ampliación de la red de carreteras se avistaba entre ellas:

Con el arreglo de las vías heredadas del gomecismo se perseguía disminuir el costo del transporte por tierra cuyo principal efecto se veía reflejado en el precio de venta final de los artículos colocados en las plazas mercantiles (p. 60).

Remozar y ampliar los tramos carreteros significaría al mismo tiempo bajar los costos; el autor lo explica con un ejemplo básico, un rubro singular: como la papa era consumida en Caracas mediante la importación, aunque existía la posibilidad de adquirir la papa de producción nacional, ésta terminaba siendo más costosa por las dificultades que implicaba su transporte; los fletes eran elevadísimos lo cual encarecía el producto.

Posterior al programa de febrero y tras la caída de los remanentes del gomecismo, se estructuraría un nuevo proyecto con el firme objetivo de modernizar las formas de comunicación terrestre en el país, donde las denominadas *supercarreteras* o simplemente autopistas se convertirían en el nuevo ideal de eficiencia. Se trataba del Plan Preliminar de Vialidad, el cual

se presentaba en unas condiciones políticas donde la democracia por primera vez en la historia venezolana era protagonista.

Entre las características de aquel plan el autor comenta que:

[...] tuvo, a diferencia de los programas de vialidad emprendidos anteriores, una connotación más económica que política. En lugar de ensalzar la figura civilizadora de un gobernante o de mejorar el control político y militar del país en un cerrado puño de hierro, su orientación estuvo a tono con el fortalecimiento de la capacidad de control y gestión del estado sobre el desarrollo de las fuerzas productivas del país (p. 80).

Aunque el Plan Preliminar tuvo una excelente acogida, el mismo se vería truncado por los cambios bruscos en la política nacional. Olivar afirma que el golpe de Estado de 1948, representó la fórmula hallada por el componente militar para desplazar al sector civil gobernante durante el periodo 1945-1948. No obstante, dentro de aquel lapso de corte dictatorial, capitalizado principalmente por Maros Pérez Jiménez, existiría también una necesidad ya sea política o incluso social por la transfiguración del espacio físico, donde las carreteras y autopistas tuvieron un marcado protagonismo.

Bajo el abstracto concepto del “nuevo ideal nacional” se proyectarían una serie de transformaciones. El autor agrupa aquellas nuevas construcciones en dos fases: una que comprende el periodo 1949-1952, donde se cuentan las obras siguientes; autopista Caracas-La Guaira, carretera Panamericana, una red de vías en la ciudad capital, donde destaca la avenida Paseo Los Próceres, la avenida San Martín, la avenida Morán y la avenida Cota 905. Mientras que la segunda fase 1953-1957, desarrollaría una serie de carreteras troncales y obras de gran envergadura como; el puente sobre el lago de Maracaibo y el plan ferroviario nacional.

En suma la obra *Automovilismo, vialidad y modernización. Una aproximación a la historia de las vías de comunicación en Venezuela durante la primera mitad del siglo xx* del historiador José Alberto Olivar, nos deja una panorámica de los principales pasos en la conformación de las comunicaciones viales en la Venezuela del siglo xx, donde los avatares políticos, la imposición del personalismo y el autoritarismo retrasaron y, en algunos casos, exageraron el proceso de modernización del país. La obra, bajo una

rigurosa metodología, logra efectivamente adentrarnos en uno de los puntos más importantes desde la óptica económica-social como lo es la comunicación vial del país que, sin embargo, suele ser poco atendida dentro de nuestra historiografía local.

Luis Fernando Castillo Herrera

Instituto Pedagógico de Caracas

Centro de Investigaciones Históricas Mario Briceño Iragorry

