

ESTUDIOS

**MODELOS EN COLAPSO:
PERSPECTIVA HISTÓRICA SOBRE LA CRISIS
DEL VIADUCTO 1 EN LA AUTOPISTA
CARACAS-LA GUAIRA. (*)**

Rogelio Altez ()**

Introducción: tramas vulnerables

Cuando el 5 de enero de 2006 la noticia sobre la fractura del viaducto 1 de la autopista Caracas-La Guaira impactara sobre la sociedad venezolana en general, una cadena desordenada y ansiosa de opiniones se tejió de inmediato, dejando en evidencia el enfrentamiento de posiciones e intereses políticos, el oportunismo de líderes espontáneos y la falta de respuestas certeras y previsiones sobre el caso. Asimismo, con el colapso de esta autopista, única vía de comunicación terrestre en uso entre el puerto y aeropuerto que sirven a Caracas, también se hizo evidente la falta de redundancia en los caminos que conectan a estos lugares, como un indicador de la alta vulnerabilidad a la que se ve expuesta la capital de la república en relación con sus puertas de entradas nacionales e internacionales. No obstante, los indicadores de vulnerabilidad no sólo se expresaron en las condiciones materiales vinculadas a la escena de la fractura del magnífico puente, pues también quedó en claro que el proceso de transformación de las relaciones de poder que vive el país desde que se fundara la quinta república entre 1999 y el año 2000, ha generado escenarios contundentes de fragilidad subjetiva y política, convirtiendo a esta coyuntura en un desastre de proporciones mayores a las estricto-

(*) Este trabajo fue publicado en *Cahiers des Amériques Latines*, Institut des Hautes Études de L'Amérique Latine (IHEAL), Université de la Sorbonne Nouvelle, Paris III, Paris, N° 53, 2006 (3), pp. 23-48. Se publica aquí con la adaptación a las normas de este Boletín.

(**) Escuela de Antropología, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Universidad Central de Venezuela. Sociedad Venezolana de Historia de las Geociencias. E-mail: ryaltez@cantv.net

tamente materiales. Sin embargo, para comprender el por qué del impacto desplegado por la caída de esta estructura vial en un contexto como el presente, resulta ineludible revisar el proceso histórico que construyó las condiciones que se articularon para ello, comenzando por entender la dinámica misma de las vías de comunicación entre Caracas y el litoral central.

En este sentido, es pertinente señalar que las conexiones entre lugares no surgen por espontaneidades o curiosidades naturales entre quienes conforman las sociedades y comunidades que finalmente se conectan a través de caminos y rutas, sino por procesos que cristalizan y articulan intereses concretos situados en esas sociedades y comunidades. He allí que esos *lugares*,¹ construyen *conexiones*,² que *son el producto histórico de sus relaciones con el medio ambiente y con otras sociedades y comunidades*. Son, pues, caminos, senderos o rutas *históricamente producidas*.³ Por lo tanto, cada uno de esos caminos, al igual que los que han unido a Caracas con su puerto La Guaira, son el resultado material de intereses concretos claramente definidos y comprensibles. Conocerlos implica, en consecuencia, entender la dinámica propia que les caracteriza, así como las causas que permitieron su advenimiento, desarrollo, eficacia, desgaste y cese o colapso, a través de los procesos con los que se articularon para su existencia, pues, al fin y al cabo, son eficaces o se desgastan ya que están en relación con el propio contexto en el cual se encuentran funcionando.

Los caminos y rutas, por consiguiente, son *tramas*⁴ conformadas materialmente que construyen relaciones concretas y simbólicas. Su función se despliega en relación con los contextos a los cuales articula y de allí que su eficacia, concreta y simbólica, opera mientras los intereses que le crearon y

-
1. Espacios construidos tanto en lo concreto como en lo simbólico, en el sentido que a ello le otorga Marc Augé (1996).
 2. Siguiendo a Eric Wolf, en *Europa y la gente sin historia*, cuando señala que esos contactos son el resultado de procesos múltiples interconectados; es decir, no sólo debe observarse la simple bi-direccionalidad en las relaciones construidas entre dos lugares que se unen por un camino, sino que ello debe asociarse a la articulación de esas relaciones con otros procesos que concomitantemente afectan su construcción material y simbólica.
 3. De acuerdo a lo que Maurice Godelier, en *Lo ideal y lo material*, ha dejado claro en cuanto a que la organización social de la especie humana es la única que por encima de simplemente organizarse y a diferencia de otras especies que también lo hacen, *produce la sociedad*.
 4. En el sentido que le da Marc Augé en *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*.

le necesitan permanezcan vigentes. El cese de esos intereses, o bien *el desgaste de los modelos en los cuales esos intereses construyeron esas tramas, conduce al colapso de las funciones con las que operan* los caminos o rutas. Las conexiones que se construyen a su alrededor y desde su operatividad, conviven con su proceso de existencia. Por ello no es una coincidencia que, en este caso, los caminos y recursos desplegados para conectar a Caracas con La Guaira hayan sido eficaces en la medida que los intereses que les construyeron permanecieron vigentes.

Asimismo, los intereses que se articulan para desplegar un recurso de comunicación entre lugares (es decir, caminos, senderos, carreteras, autopistas, redes ferroviarias), sólo pueden desplegarse eficientemente en tanto el modelo de poder⁵ y desarrollo existente se encuentre articulado material y simbólicamente con esos intereses. El cese, desplazamiento, transformación o colapso del modelo, lleva al fracaso de los intereses y al desgaste de los recursos desplegados desde sus funciones. En este sentido, las tramas relacionales surgidas en la plena funcionalidad de las articulaciones generadas en los modelos vigentes, sufren el desgaste de la misma manera que lo hacen todos los componentes de ese modelo.

En el caso de las vías de comunicación entre Caracas y La Guaira, puede ser claramente comprendida su articulación histórica con los procesos y modelos mencionados, observándose con ello que su eficiencia como caminos o su eficacia como recursos construidos por intereses y poderes, demostró su funcionalidad en la medida en que tal articulación preservó su vigen-

5. El concepto de *poder* que se utiliza en este trabajo es entendido, ante todo, como una *relación* (siguiendo lo que muy temprano advirtió Max Weber en su obra *Economía y sociedad*), la cual, por consiguiente, es siempre social: "El concepto de poder no puede aplicarse a las relaciones individuales." (Nicos Poulantzas, *Poder político y clases sociales en el estado capitalista*, pp. 126-127). George Balandier (*Antropología política*, p. 43-44) ha dicho, asimismo, que el poder posee la "capacidad de producir efectos", dentro de los cuales se encuentra el más determinante de todos: el de poner a la realidad en orden. En este sentido, puede coincidirse con Michel Foucault (*Historia de la sexualidad I. La voluntad del saber*, p. 113) cuando afirma que "el poder está en todas partes", al tiempo que no se trata de una institución, sino de "una situación estratégica compleja en una sociedad dada." Es siguiendo a estos sentidos teóricos que en este trabajo se tratará a los conceptos derivados de *poder* (relaciones de poder, modelos de poder, estrategias de poder, o bien poder político). En esto último, cuando se haga mención a la política y sus relaciones, se hará desde lo planteado por Karl Mannheim, cuando aseguró que la política es "...sólo expresión superficial de las situaciones económicas y sociales que subyacen profundamente..." (Mannheim, *Ideología y utopía*, p. 212).

cia. Esas tramas construidas a lo largo de los múltiples procesos que conforman la dinámica histórica de la sociedad venezolana en general, han demostrado su alta dependencia de la eficiencia material de los recursos puestos en práctica por las relaciones de poder y los intereses. Luego de cinco siglos de transformaciones, ceses, despliegues y re-despliegues de poderes y contextos, aquellas tramas han sido y continúan siendo vulnerables a la dinámica concreta de la historia. Son, en consecuencia, *tramas vulnerables* en la misma proporción que lo son los referentes materiales que las sostienen tangiblemente.

Entre mulas y trenes

La historia de los caminos entre el valle caraqueño y su puerto en el Mar Caribe, debe comprenderse a partir de la apropiación de los espacios originada por el proceso de conquista y asentamiento español en el territorio hoy venezolano. El caso de la fundación de Caracas, hacia la segunda mitad del siglo XVI (en una fecha no documentada que ronda el año 1567), posee la particularidad de haberse erigido construyendo y articulando dos lugares al mismo tiempo: la ciudad como tal y su puerto, La Guaira. Éste se encuentra ubicado fuera de ella, detrás de una serranía con alturas que se despliegan entre el *Pico Occidental* (2.478 metros) y el *Pico Naiquatá* (2.765 metros), cuya extensión hacia sus faldas norte y sur se prolonga entre 7,8 y 4,5 kilómetros, respectivamente, observándose con ello una topografía de altas y abruptas pendientes, las que determinan la formación de torrenteras, quebradas y valles intramontanos,⁶ co-responsables de los permanentes movimientos de masa y aludes característicos de dicha topografía. Esta serranía, llamada del Ávila por la elevación homónima que se alza al norte y al frente de Caracas, se ve cortada hacia el oeste por un abra profunda generada por el cañón del río Tacagua, el cual se prolonga hasta el mar. Este abra ofrece un acceso natural hacia el litoral, el cual no será utilizado sino hasta el siglo XIX, pues la fundación de caminos propuesta por los españoles se apoyó en una lógica diferente para aprovecharse de la topografía de la región.

6. Véanse los trabajos de H. F. Garner (Stratigraphic sedimentary significance of contemporary climate and relief in four regions of the Andes Mountains), Clemente González de Juana, J. M. Iturralde de Arozena y X. Picard Cadillat (*Geología de Venezuela y de sus cuencas petrolíferas*), y Pedro Cunill Grau (*Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*).

Ciertamente, fue característica de las estrategias españolas para construir caminos al inicio del modelo colonial, el uso de senderos trasmontanos para sortear las elevaciones y generar comunicación terrestre entre pueblos y ciudades, aprovechando en la mayoría de los casos los caminos preexistentes y las *picas* (cornisas y atajos estrechos) ya surcados por los indígenas. En el caso del contacto establecido entre Caracas y su puerto, originalmente fueron aprovechadas varias picas que atravesaban la serranía de manera *perpendicular* a la elevación. Sin embargo, con la llegada de algunos piratas a principios del siglo XVII, estos caminos tuvieron que ser cerrados para mayor seguridad,⁷ conservando sólo uno de ellos, el cual es conocido históricamente como “el camino de los españoles”, a pesar de que su nombre formal fuese el de Camino Real. Desde entonces y hasta el siglo XIX, ése fue el único acceso con el que contó Caracas para llegar al mar.

La operatividad de este camino sobrevivió tres siglos a todo tipo de amenazas naturales: lluvias normales y extraordinarias, sismos, deslizamientos y desprendimientos de rocas. Su uso fue óptimo de acuerdo a la demanda que el tráfico y la circulación de productos y personas exigieron hasta finales del siglo XVIII, cuando su desgaste se hizo evidente y la falta de recursos para su mantenimiento contribuyó al descenso de su efectividad. Se trataba de un camino usado por recuas de mulas y gente a pie, de acuerdo a lo señalado por Cruixent,⁸ y no por carruajes o carretas, las cuales iniciarán sus funciones hacia el siglo XIX. Cuando en 1795 se comisionara al ingeniero Francisco Jacott para planificar una vía alternativa que sustituyera a la ya existente,⁹ sus cálculos al respecto señalaron como el recorrido más conveniente una cornisa que bordeaba al cañón del Tacagua, suavizando con ello el trazado del camino, ensanchando la capacidad de circulación, alargando un poco más la marcha e iniciando con ello un razonamiento que aun sobrevive en la actualidad: el de evitar la perpendicularidad en las vías trasmontanas.

El plan de Jacott no se vería atendido sino hasta la primera mitad del siglo XIX, luego de que el proceso emancipador culminara y con ello la incipiente república buscara modernizar sus recursos para su inserción en el mercado

7. Emanuele Amodio, Rodrigo Navarrete y Ana Cristina Rodríguez, *El camino de los españoles*.

8. José María Cruixent, *La ruta de Losada*.

9. Véase el trabajo de Rafael Valery, *Los caminos de Venezuela*.

taron su resistencia, provocando su cotidiana interrupción debido a las lesiones sufridas.¹⁰ Hacia el cese del modelo colonial, este camino daba señales de desgastarse al mismo tiempo que colapsaba el dominio español.¹¹ De allí que el ingeniero Jacott propusiera una alternativa de mejores proporciones. Pero tal idea habría de esperar al surgimiento de otro modelo: el del liberalismo republicano.

El camino de mulas y gente de a pie no satisfacía las necesidades de un comercio fluido, con el que tanto soñaron los fundadores de la república. Hacia 1833, la *Sociedad Económica de Amigos del País*¹² sentenciaba que “el comercio y el estado actual del mundo han creado nuevas necesidades y dado aumento y perfección a las relaciones y goces de la vida social” (Tomo II, p. 162), lo cual ameritaba “remover los obstáculos que el estado físico del país opone a sus cambios y comunicaciones”. En una afirmación reveladora, señalaban que:

...sólo falta, pues, que se faciliten los medios de transporte; pero repetimos con sentimiento que tantas ventajas serán casi ilusorias mientras nos con-

10. El 11 de junio de 1641 sobrevino un terremoto destructor en Caracas y La Guaira que arruinó a ambas localidades. El camino que unía a ambas localidades también se vio afectado por el desprendimiento de rocas que tapió algunos lugares a lo largo de su trayecto, según documento hallado en el Archivo General de Indias, Audiencia de Santo Domingo, legajo 218, correspondiente a un informe elaborado por el entonces obispo Fray Mauro de Tovar dirigido al rey, fechado el 14 de agosto de 1641.

11. El *Camino Real* era una vía de tierra apisonada cuyas condiciones fueron más o menos las mismas (tendiendo al deterioro) durante tres siglos. Sin embargo, entre finales del siglo XVIII y principios del XIX se inició un proceso de refacción, logrando empedrarlo finalmente en el año 1803. Sobre el detalle técnico del empedrado, véase el citado trabajo de Emanuele Amodio, Rodrigo Navarrete y Ana Cristina Rodríguez. El empedrado del camino supuso un adelanto tecnológico al respecto, lo cual coincide (y no por casualidad) con el declive final de su eficiencia. Se trató de una medida que implicó un avance tecnológico, al tiempo que representó su desarticulación con los nuevos modelos de desarrollo en los que se estaba insertando la región.

12. Organismo creado y conformado por las élites de la sociedad criolla que gobernaba el país luego de consumada la emancipación. Su objeto era el de dinamizar las condiciones materiales de la nación recién fundada para favorecer sus intereses. En sus actividades rutinarias se discutía sobre el comercio, la agricultura, la incipiente industria, los productos, los precios, las formas de financiamiento compartido con las autoridades locales para el desarrollo de infraestructura y, también, sobre las condiciones de los caminos como medios de comunicación indispensables para el progreso. Véase al respecto, *Sociedad Económica de Amigos del País, memorias y estatutos, 1829-1839*, 2 tomos, compilados por Pedro Grases y anteceditos por un estudio elaborado por Pascual Venegas Filardo.

tentemos con trillar las mismas veredas que los castellanos encontraron en tiempo de la conquista, y que conservaron en el espacio de tres siglos por los vicios del sistema colonial, o por el carácter apático y rutinero del gobierno español. (p. 163).

Apostaban a ensanchar los senderos para hacerlos “susceptibles de carruajes” y confiaban en que se trataba de un recurso que no sólo beneficiaría al comercio, sino también a la sociedad en general, pues suponían que “el amor al trabajo” florecería con la creación de medios de comunicación óptimos:

¿Y esto cómo se alcanza? (...) Facilitando los cambios, allanando los obstáculos, aproximando las distancias, y haciendo así que las ganancias sirvan para acrecentar los capitales productivos (...). Todos estos medios indirectos de extinguir el ocio, y con él, la inmoralidad que engendra, se reducen a la necesidad de caminos, y no más que caminos. (p. 164).

La importancia de los caminos “para el progreso y la civilización” (p. 166) que observaba la Sociedad Económica de Amigos del País, se hallaba en plena concordancia con el nuevo modelo de sociedad y de relaciones de poder que se desplegaba flamante en los albores de la vida republicana de la Venezuela decimonónica, el cual se alzó sobre el derrotado modelo colonial. En pleno proceso de transición de la colonia a la modernidad de las instituciones, el centenario sendero colonial fue golpeado una vez más por amenazas naturales cuando el 26 de marzo de 1812 otro terremoto provocaba graves derrumbes a lo largo de su recorrido, interrumpiendo una vez más la comunicación fluida entre ambos lugares.¹³ Esta imagen recurrente empujaba los aires de cambios que más tarde llevaría a retomar el proyecto de Jacott, ahora en manos de la joven república.

La lectura de la realidad que la Sociedad Económica estaba expresando en sus manifiestos sobre los caminos, concuerda con los ideales de desarrollo que se aspiraban entonces, ahora con perfiles de modernidad y progreso como nortes alucinantes. En ese ambiente y con las necesidades claramente

13. Existe una variada documentación que da cuenta de esto y puede ser consultada en el catálogo elaborado por José Grases, Rogelio Altez y Miguel Lugo, o en las referencias que a ello se hacen en Altez (*El terremoto de 1812 en la ciudad de Caracas: un intento de microzonificación histórica*).

definidas hacia la viabilidad de los flujos comerciales, será hacia 1837 cuando se reinicien las obras para construir un camino carretero con el que pudiese comunicarse mejor la capital con su puerto.¹⁴ Finalmente, en 1845 se inaugura la nueva vía, dando paso por primera vez a los coches de tracción a caballo y con ello a la construcción de nuevos referentes al respecto.¹⁵

El surgimiento del camino carretero desplazó el uso del camino de los españoles,¹⁶ y continuó con la *falta de redundancia en las vías de comunicación* entre Caracas y La Guaira, contando con ese recurso único hasta la llegada del ferrocarril en 1883, justo cuando se asomaban nuevas transformaciones en las relaciones de poder venezolanas. Dentro de las características que diferenciaban al nuevo camino de la antigua vereda, se destaca el hecho de que ya no se trataba de un sendero perpendicular a la elevación de la montaña, sino que era ésta una vía que se desplegaba rodeando a la serranía de manera longitudinal, precisamente, aprovechando la suavidad ofrecida por el cañón del Tacagua. Con ello se evitaban las fuertes pendientes del antiguo *Camino Real* y se inauguraba una lógica en la construcción de las vías entre el litoral y Caracas que prevalecerá hasta el presente. Este sentido en la construcción se realizó en correspondencia con las nuevas necesidades de tránsito y transporte, coherentes también con la necesaria transformación de las condiciones materiales a favor de los intereses del nuevo poder y del comercio libre. Y esa lógica será continuada, también, por el desarrollo del caballo de hierro.

En efecto, con la llegada a la silla presidencial de Antonio Guzmán Blanco (1870-1888), la inversión extranjera obtuvo la entrada al país de la mano del tren. La inauguración del *Ferrocarril La Guaira a Caracas* tuvo lugar el 24 de julio de 1883,¹⁷ coincidiendo con el centenario del natalicio del Liberta-

14. José Raúl Alegrett, *Caminos y carreteras*.

15. El 24 de enero de 1846, el periódico caraqueño *El Patriota*, anunciaba en su portada el servicio del coche "El Rayo", el cual salía desde La Guaira rumbo a Caracas, todos los días a las 5:30 a.m. y de regreso desde Caracas a las 2 de la tarde, "sin ninguna demora". Aseguraba la "remuda de caballos" en el sector Guaracarumbo advirtiendo que se trataba del vehículo más cómodo que había. El precio era de 20 reales.

16. Aunque el camino fue olvidado, éste nunca desapareció, a pesar de que su mantenimiento cesara totalmente.

17. Este ferrocarril no fue el primero en Venezuela, pues en 1877 se inauguró el *Ferrocarril Bolívar*, que recorría de Tucacas a Barquisimeto. Véase, Nikita Harwich, *Ferrocarriles*.

dor Simón Bolívar, como parte de un acto demagogo característico del caudillo liberal, y fue construido con capital inglés, pues no existían recursos nacionales para enfrentar un proyecto con aquellas características.¹⁸ Coincidió esta avanzada ferroviaria con la expansión del capitalismo hacia las periferias, como una de las etapas características de la industria de los trenes y de la penetración consecuente de regiones estratégicas para el modo de producción capitalista.¹⁹ Y en este nuevo proceso de articulación de intereses, la sociedad venezolana se reacomodaba coherentemente.

Vale la pena señalar que con la presencia del tren se salvaba por vez primera la mencionada falta de redundancia en las vías de comunicación entre el litoral y la capital, contando a partir de entonces con dos alternativas para la circulación comercial y social. El país se estaba dirigiendo sobre rieles hacia su verdadero lugar dentro de las redes del capitalismo: la periferia. En estas condiciones objetivas se desplegaban los intereses nacionales sobre el desarrollo material de las conexiones comerciales, construyendo un escenario en torno a las vías de comunicación entre Caracas y La Guaira, donde empezaban a competir los rieles con los caminos, ganando ampliamente la primera batalla la locomoción. Hasta que la industria automotriz haga su aparición y la competencia cambie de características.

El sistema multimodal

El siglo XIX señaló el camino recorrido por la sociedad venezolana entre su lugar en la periferia del imperio español, hacia el lugar que ocuparía permanentemente en el orden capitalista del mundo: una misma periferia, pero con condiciones distintas. Ese recorrido, asimismo, fue cambiando sus estrategias de desplazamiento, al tiempo que se adaptaba a las demandas que su proceso de articulación con el mercado mundial capitalista le exigían. Resulta ilustrativo, al respecto, la forma a través de la cual se construyeron las nuevas vías de comunicación entre Caracas y La Guaira en medio de este proceso, puesto que (tal como ya se advirtió), operó otra lógica en su construcción, desplazando a la *perspectiva perpendicular* del *Camino Real*, tendiendo

18. Nikita Harwich, *El modelo económico del Liberalismo Amarillo. Historia de un fracaso*.

19. Samuel Hurtado, *Ferrocarriles y proyecto nacional en Venezuela: 1870-1925*.

a un emplazamiento cada vez más *longitudinal* de los caminos. Esto puede observarse ya en la mencionada elaboración del camino carretero del siglo XIX, el cual apostó por rodear la serranía y bordear el cañón del Tacagua, dibujando una cornisa a gran altitud cuyo recorrido se iniciaba a nivel del mar en las afueras de la localidad litoralense de Maiquetía, complicando su tramo con cerradas curvas a la altura de la zona conocida como “el zigzag”, pasando por la localidad llamada Plan de Manzano y llegando a Catia, en el extremo oeste del valle de Caracas. La construcción de la vía férrea acompañó el despliegue de la carretera, incluso en “el zigzag”.

Cuando se inauguró el ferrocarril entre ambas localidades, la modernidad de los modelos de desarrollo parecía dar firmes pasos en el territorio venezolano. El modelo del comercio sobre carretas que estaba dando paso a la locomoción y a la ingeniería de punta, tendría que enfrentar, al igual que en los contextos del pasado, las mismas variables que cotidianamente interrumpieron el paso entre Caracas y su puerto. La pretensión de sustituir el vetusto recurso de la tracción de caballos por la tracción de la máquina, hacía suponer que la batalla contra el tiempo y la naturaleza estaba ganada. Más velocidad y potencia representaban progreso, desarrollo y control sobre los elementos. Sin embargo, el nuevo modelo tecnológico tropezaría rápidamente con los fenómenos naturales, tal como en el pasado lo habría hecho la vereda de los castellanos, comenzando a demostrar que existe cierta relación entre la inversión de tecnología y la eficiencia y durabilidad de los caminos construidos.

Esto empezaba a hacerse manifiesto ya en 1892, cuando lluvias extraordinarias generaron severos movimientos de masa con desprendimientos de rocas, los cuales obstruyeron las vías férreas. Más tarde, cuando un nuevo terremoto se hizo sentir el 29 de octubre de 1900, los efectos sobre la naturaleza fueron los mismos: más desprendimientos de rocas sobre los rieles.²⁰ El ferrocarril, al igual que el camino carretero, había sido construido atravesando laderas inestables, generando aún mayor inestabilidad con sus cortes longitudinales a la topografía.²¹ La perpendicularidad del camino colonial

20. Sobre los efectos de estos fenómenos, hay extractos de documentación citada y publicada en Altez (*Historia sin memoria: la cotidiana recurrencia de eventos desastrosos en el estado Vargas, Venezuela*).

21. La obra de ingeniería que significó la construcción del ferrocarril entre Caracas y La Guaira fue, sin duda alguna, de una envergadura impresionante. No sólo destaca el haber colocado

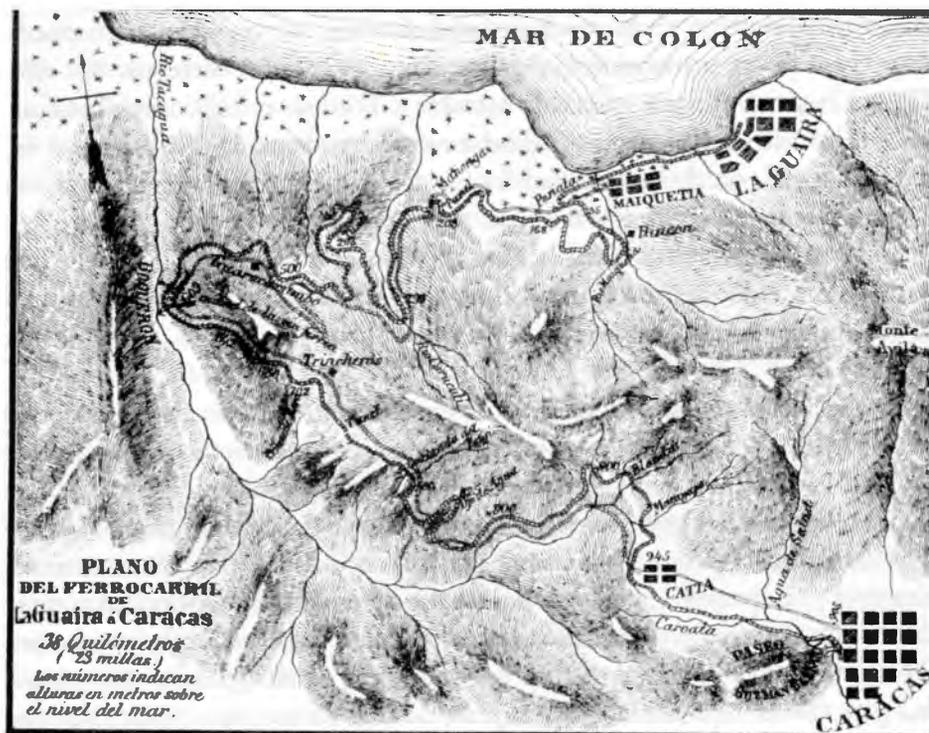


Figura 2: Plano del Ferrocarril La Guaira a Caracas inaugurado en 1883 (tomado del trabajo de Irma de Sola Ricardo, Contribución al Estudio de los Planos de Caracas). Obsérvese la búsqueda de un trazado longitudinal a la pendiente de la serranía. Cuando se construya la Autopista Caracas-La Guaira, la vía seguirá un trazo mucho más suave, descendiendo la cota casi hasta la altura de la quebrada Tacagua (distinguida como río en el plano).

guardaba una relación más armónica con la morfología montañosa, puesto que corría en el sentido de los deslizamientos, mitigando con ello sus impactos en la vía. Al atravesar el trazo, la probabilidad de que los movimientos de masa descansaran en las terrazas construidas para el transporte era, ciertamente, mayor. He allí que la vulnerabilidad de estas alternativas se hacía proporcionalmente creciente, en relación con el avance tecnológico que en ellas se invertía. Y esto se verá incrementado en el futuro con el resto de las alternativas.

en esa topografía una terraza mucho más sólida y compacta, siguiendo el trazo de la carretera, sino el hecho de que sobre esas características se armaron rieles para un “caballo de hierro”. Y ante esto debe tomarse en cuenta que los rieles de un tren no admiten un solo milímetro de desplazamiento.

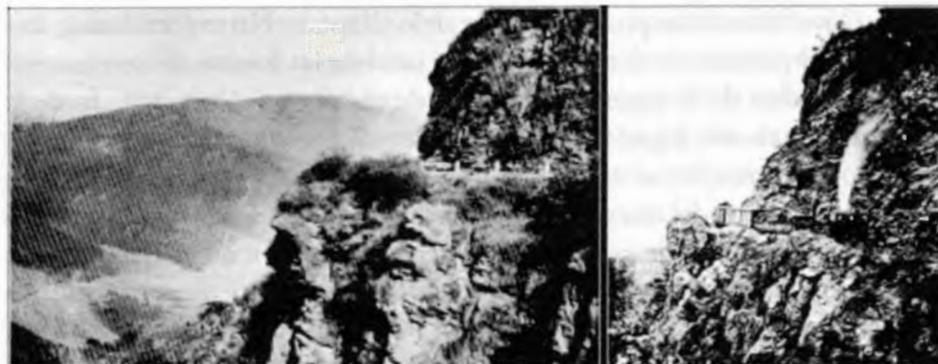


Figura 3: En la imagen de la izquierda se observa el paso de la carretera construida por el gobierno de Juan Vicente Gómez por la escabrosa zona llamada “Peña de Mora”. En la imagen de la derecha se aprecia el paso del ferrocarril por la misma localidad, en una cota que recorre la misma cornisa varios metros más abajo. Fuente de las imágenes: Revista Shell, N° 3, 1952, para la imagen de la carretera; Karl von Martín, Bericht ubre eine reise nach Niederländisch West-Indien und darauf gegründete studien, para la del tren.

Mientras tanto, el ferrocarril se alzaba como un victorioso símbolo de progreso y modernidad, de la mano del desplazamiento progresivo de las formas decimonónicas de poder, representadas en el caudillismo regional y espasmódico, para dar paso a la dominación centralista que se concentraba históricamente en Caracas. El advenimiento del siglo XX marcó esa diferencia de manera sensible, cuando asumiera el mandato el general Juan Vicente Gómez, recio dictador quien se encargó de borrar los liderazgos regionales y unificar definitivamente al país en torno al ideal de nación.²² Los trenes, asimismo, acompañaban con su paso certero estas transformaciones. No obstante, pronto algunos cambios determinantes en la geopolítica mundial afectarían también a las inversiones venezolanas en vías de comunicación.

En efecto, entre finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, tiene lugar un proceso de transformación estructural en las relaciones construidas en torno al modo de producción capitalista, las cuales permitieron desplegar estrategias que han sido reconocidas históricamente como responsables de la transformación geopolítica del globo, prefigurando los resultados que el

22. Interesantes análisis e investigaciones sobre los proyectos de nación y la avanzada de los ferrocarriles pueden observarse en los citados trabajos de Samuel Hurtado, Nikita Harwich, y el de Jorge Kogan, *Rieles con futuro: desafío para los ferrocarriles de América del Sur*.

Nuevo Orden Mundial impondría medio siglo después. Neocolonialismo, imperialismo y petróleo se combinarían para cambiar las formas de dominación y de circulación de la riqueza. En medio de todo esto, el surgimiento de la industria automotriz jugaría un rol fundamental, puesto que para el desarrollo de los automóviles se combinan tres tipos de materia prima que marcarían los derroteros del nuevo expansionismo europeo: el petróleo, el caucho y el acero. Las dos primeras fueron determinantes, donde el ejemplo más dramático lo han representado las regiones del Medio Oriente y la península surasiática del Vietnam.

De la mano de la transformación estructural de las relaciones capitalistas, sobrevino la transformación infraestructural de los desarrollos urbanos y de la circulación comercial. Esto se vería ilustrado con el despliegue material de la industria automotriz, la cual necesitó combustible para su movilidad, caucho para su desplazamiento, asfalto para la vialidad y acero para sus carrocerías. En el caso de Venezuela, las exploraciones petroleras de principios de siglo XX auguraron el despliegue rápido y exitoso de la industria automotriz, en desmedro del caballo de hierro. El combustible y el asfalto se combinaron para escalar posiciones en la batalla con el ferrocarril. Sin embargo, es importante señalar que al principio de ese siglo los intentos de inserción del tránsito terrestre vehicular, contaban con una perspectiva complementaria en relación al desarrollo de los trenes, pues la construcción de las “carreteras centrales” venezolanas tuvo como objetivo articular a las estaciones ferroviarias con el transporte automotor.²³ Esto permitió que por algunos años existiesen *sistemas viales multimodales*, tal como los disfrutaría, por ejemplo, la comunicación entre Caracas y La Guaira.

No obstante, Kogan²⁴ opina que entre carreteras y trenes existió una relación competitiva y no complementaria.²⁵ Esto resulta más acertado cuando se observan los resultados históricos de la convivencia entre ambas formas de transporte en Venezuela, donde finalmente las formas del capitalismo que se desplazan sobre caucho, combustible y asfalto, desplazaron definiti-

23. Véase José Raúl Alegrett, *Caminos y carreteras*.

24. *Rieles con futuro: desafío para los ferrocarriles de América del Sur*.

25. Cuando Alegrett señala que aquellas carreteras centrales sólo alcanzaron a conformar una red desarticulada que no cumplió la función que se propuso, quizás esté haciendo referencia a la misma percepción.

vamente a las que lo han hecho sobre rieles. Pero mientras las nuevas estrategias de circulación y transporte hacían su acto de aparición en territorio venezolano, por algunas décadas sobrevivió una competitiva existencia compartida. En el caso de las vías entre la capital y su puerto, de la mano del presidente Gómez se lograron cambios importantes que permitieron contar con verdadero *sistema multimodal*.

El surgimiento de la fábrica de cementos La Vega en el año 1907, contribuyó a esta estrategia de desarrollo impulsada por el gobierno de Gómez, ya que fue especialmente durante su mandato que se construyeron, repararon y consolidaron los sistemas de carreteras más importantes existentes en el país, y en ello jugó un papel preponderante el uso del cemento. Por ejemplo, en el caso del camino carretero Caracas-La Guaira construido en 1845, se inician en 1912 las reparaciones de la vía, “modernizando” sus condiciones a partir de la utilización de cemento y mano de obra barata,²⁶ con lo cual se mejoran las posibilidades de paso de vehículos en su trayecto. En un artículo de *El Nuevo Diario*²⁷ publicado a la sazón, se señalaba también que con “rellenos de consideración” en los tramos más estrechos y pendientes, se construían “fuertes muros de sostenimiento, calzadas en la parte del talud y amplias alcantarillas que ponen el piso a prueba de toda contingencia por causa de las lluvias y de los frecuentes derrumbes de piedras en un terreno tan accidentado como el que recorre este camino.” Pero esta iniciativa no se limitó solamente a reparar la vieja carretera, pues le construyó una variante que trazó una nueva terraza desde Plan de Manzano hasta “el zigzag” (ver figura 4). Con ello, en este contexto tan especial de inicios del siglo XX, los caminos entre Caracas y el litoral central disfrutaban de un verdadero *sistema multimodal*, dejando atrás la falta de redundancia en las vías de comunicación.

26. El gobierno de Juan Vicente Gómez aprovechaba la fuerza de trabajo de los presidiarios para este tipo de obras.

27. El periódico caraqueño *El Nuevo Diario* reseñaba en un artículo del 16 de mayo de 1914 (“Carretera de Caracas-La Guaira”, p. 4), la “perfecta conservación de la macadamización” de la carretera que se estaba reparando para esa fecha. La técnica utilizada para la nivelación de carreteras hasta la aparición del cemento y posteriormente del asfalto, fue la popularmente conocida como “macadam”, de allí que se hiciera mención a la “macadamización” de las vías. Esta técnica, que ciertamente proviene de un ingeniero escocés de nombre John Loudon Mac Adam (*Enciclopedia Universal Ilustrada*, tomo 31, p. 1128), consiste en hacer un pavimento de piedra machacada, que se aplicaba sobre la superficie y se aplanaba con un rodillo. Más tarde, y dependiendo de los recursos que se poseyeran, se aplicó el asfalto o el cemento sobre esta misma técnica.



Figura 4: Detalle del plano de Ricardo Razzetti en 1929 (recopilado en la obra de Irma de Sola Ricardo), donde puede apreciarse la ruta del ferrocarril, el camino carretero construido en el siglo XIX y la variante desarrollada por el gobierno de Gómez. Actualmente no se guarda memoria de estos hechos, pues a aquellas alternativas viales para carretas y automóviles (claramente diferenciadas, pero convergentes en la mayor cantidad del trayecto), se les denomina de la misma manera: “carretera vieja”. La diferencia puede advertirse no solamente a través de percibir la existencia de ambos tramos (lo cual sí es evidente para todos), sino también en la lectura de éste y otros planos de la época. En el plano también se puede advertir al antiguo camino de los españoles desde Maiquetía, vía Curucuti-La Cumbre-Plan de Manzano hasta llegar a Catia.

La eficiencia de esta estrategia, acorde con el modelo de desarrollo impuesto en el momento y en correspondencia con los crecientes intereses fijados en la explotación petrolera, contribuiría tendenciosamente al desgaste del modelo que se desplegaba sobre rieles, y haría de la verdadera competencia entre el transporte automotor y la locomoción,²⁸ una batalla que se libra-

28. Es interesante acotar que esta competencia posee aspectos que deben ser tomados en cuenta. Algunos detalles: los trenes resultan más eficientes para transportar grandes volúmenes de carga homogénea, entre un punto de origen único a un destino también único; mientras que el transporte automotor se ofrece más eficiente en el acopio de productos de origen disperso, o a la inversa, es decir, desde un punto central puede distribuir su transporte hacia vías dispersas (véase al respecto el citado trabajo de Kogan). En conclusión, los vehículos poseen

ría en los primeros cincuenta años del siglo XX, hasta que nuevas relaciones de poder tomaran la palabra y las acciones.

El retorno a la falta de redundancia

Los años de gracia para el sistema multimodal entre Caracas y La Guaira llegarían a su fin de la mano del embate de las mismas amenazas naturales que han acompañado históricamente a la región. Y esto no podría ser de otra manera, pues a pesar de que la naturaleza pueda ser intervenida por la cultura, los fenómenos no pueden ser detenidos o desplazados de su lugar de actuación. La relación inadvertida con esta circunstancia es responsable de buena parte de la vulnerabilidad a la que se exponen sociedades y comunidades en todo el mundo. En el caso de las vías de comunicación a las que se hace referencia, tanto el tren como la carretera y sus variantes, experimentaron severos daños con las lluvias extraordinarias de 1938, 1948 y 1951. Estas dos últimas resultaron determinantes para el desgaste definitivo de aquellos recursos viales y de transporte.

Las crisis generadas por la afectación sufrida en las vías de comunicación a manos de fenómenos naturales, puede sumarse a las que todas las alternativas antecesoras en los caminos entre Caracas y La Guaira habrían soporado con anterioridad. Desde los sismos de 1641, 1812 y 1900, pasando por las lluvias de finales del siglo XVIII (1780, 1781 y 1798), las de finales de siglo XIX (1892), y las ahora mencionadas de la primera mitad de siglo XX,²⁹ se aprecia una recurrencia cotidiana que ha obligado a una severa convivencia de la región con estos fenómenos. De allí que es necesario comprender que *las decisiones que históricamente se han tomado en relación a estos caminos, carreteras o vías férreas, guardan una relación indivisible con la intervención y el comportamiento del medio ambiente*. Aquí resulta pertinente recordar lo que Eric Wolf cita de Marx: “el hombre enfrenta el material de la naturaleza

mayor versatilidad y movilidad, contra la uniformidad del transporte ferroviario. Mientras que los trenes poseen una mayor capacidad de carga como su mayor ventaja, ante las limitaciones que frente a ello presenta el transporte automotor.

29. Un estudio del impacto de todos estos eventos en el litoral central se encuentra en el citado trabajo de Altez *Historia sin memoria: la cotidiana recurrencia de eventos desastrosos en el estado Vargas, Venezuela*.

como una de sus propias fuerzas... Al cambiarla, cambia al mismo tiempo su propia naturaleza".³⁰

La eficacia de estos sistemas de comunicación se estaba poniendo a prueba junto con el modelo que sostenía las relaciones de poder fundadas desde los procesos que destronaron a los caudillos decimonónicos. Durante los años que van desde el gobierno de Gómez hasta 1948, aproximadamente, tuvo lugar un proceso de "decadencia de los sectores sociales tradicionales", junto al "deterioro de las relaciones de peonaje, la descomposición del sector agroexportador y latifundista de la clase dominante", y el surgimiento de un "proletariado incipiente" y una "burguesía que se fortaleció y expandió".³¹ Mientras tanto, en la batalla entre la locomoción y la combinación combustible-caucho-acero estaba perdiendo el primero de los contendientes nombrados, pues, en efecto, "el ferrocarril no pudo competir con la llegada del camión y el automóvil".³² Desde 1931, según este autor, el *Ferrocarril La Guaira a Caracas* había dejado de pagar dividendos a sus accionistas. Estaba condenado.

Hacia 1948,³³ precisamente, se daba inicio a "los años del buldózer", parafraseando el título del citado libro de Castillo, cuando un nuevo giro en las relaciones de poder permite el ascenso de un nuevo bloque comandado por militares, entre los que destacaría el general Marcos Pérez Jiménez. Con este hombre en el gobierno se desplegó un plan que fue llamado estratégicamente como *Nuevo Ideal Nacional*, donde se pretendía consolidar finalmente a la república a partir de elementos cohesionadores, como por ejemplo resultaba serlo el desarrollo de la construcción:

30. Eric Wolf, *Europa y la gente sin historia*, p. 97. Continúa Wolf con sus propias palabras: "Esta relación activa de la especie con la naturaleza, aunque fincada en características biológicas, se pone en práctica por medios exosomáticos de tecnología, organización e ideas."

31. Ocarina Castillo, *Los años del buldózer*, pp. 15-16.

32. Nikita Harwich, *Ferrocarriles*, p. 174.

33. Como una clara ilustración de la relación ineludible entre la toma de decisiones vinculadas a la variable determinante que significa la dinámica de la naturaleza, debe destacarse que en ese mismo año de lluvias extraordinarias, y ante los colapsos de la carretera, su variante y el ferrocarril, el gobierno nacional había decretado la construcción de la *Autopista Caracas-La Guaira* y dos años más tarde, en 1950, se inician formalmente los trabajos que culminarían con la inauguración de la misma en 1953.

*“Para que Venezuela pueda cumplir su destino histórico en función del Ideal Nacional, tenemos que fijar como grandes objetivos, el mejoramiento moral, intelectual y material de sus habitantes y la transformación nacional del medio físico”.*³⁴

Fue en medio de este proceso de “transformación nacional del medio físico” que la eficacia del ferrocarril empezaría a decaer dando paso al transporte automotor. Señala Nikita Harwich que para 1950 el gobierno había comprado el ferrocarril Caracas-La Guaira, dando inicio al proceso de intervención del Estado en el desarrollo de las vías férreas, y con ello al estancamiento definitivo de los ferrocarriles. Y no es una casualidad que sea bajo el régimen dictatorial de Pérez Jiménez que se construyese “la autopista más costosa del mundo”,³⁵ y con ella un trío majestuoso de viaductos que hacían suponer que se trataba de la obra de ingeniería más importante de las Américas, luego del canal de Panamá.³⁶ La propuesta de la autopista era excluyente: sólo 17 Km. entre la capital y el aeropuerto, nada más que 36 curvas y apenas quince minutos de duración para el recorrido. Aseguraba, además, que las curvas poseían un radio mínimo de 300 metros, frente a los 15 metros que ofrecía la carretera, y que el grado máximo de pendientes sería del 6% en general, mientras que en los dos túneles alcanzaría sólo el 3%.³⁷ La modernidad, como siempre, resultaba aplastante.

34. *Alocución de Pérez Jiménez en el Ministerio de la Defensa* el 4 de julio de 1951, citada por Ocarina Castillo (p. 37). El subrayado pertenece a este trabajo.

35. Así titulaba la conocida revista *Mecánica Popular* (noviembre de 1952), un artículo de seis páginas (pp. 22-24, 144-145 y 148) dedicado a la construcción de la autopista Caracas-La Guaira.

36. El viaducto 1, ubicado en el Km. 4 de la autopista, destacaba como la obra más prominente de aquel proyecto. Contaba con 302 metros de longitud, un arco central de 152 metros de luz y una elevación de 70 metros. *Mecánica Popular* diría que “es el puente de arco de concreto más grande del Hemisferio Occidental y el quinto en tamaño en el mundo entero.” Los tres viaductos se construyeron con concreto precomprimido, y la obra estuvo a cargo de la compañía francesa *Campeon Bernard*, bajo la dirección de Robert Shama. Interesante resulta el dato de que el ingeniero Eugene Freyssinet, inventor del concreto precomprimido, siendo consultor de dicha compañía, diseñó un método enteramente nuevo para la construcción del viaducto 1, debido a su altura y gran longitud, que consistía en ir vaciando el concreto a medida que se iban levantando las cimbras de los arcos. Existen imágenes espectaculares en la citada *Mecánica Popular*, la *Revista Sbell* (Nº 3, junio de 1952) y en varios números de la *Revista del Colegio de Ingenieros* de la época, donde la empresa *Campeon Bernard* hacía anuncios de páginas completas, colocando al viaducto 1 como ejemplo de sus obras.

37. Es un consenso en la ingeniería vial que las autopistas deben tener pendientes menores al 4% para que resulten eficaces en su cometido. Mientras tanto, las vías comunes pueden contar



Figura 5: Composición donde se aprecian diferentes momentos de la construcción del viaducto 1 y su estado recién inaugurado. Fuentes de las imágenes: Revista Shell, N° 3, 1952, para las etapas de su construcción, y Archivo Fotográfico Shell del Centro de Investigaciones de la Comunicación de la Universidad Católica Andrés Bello para la imagen del puente ya culminado.

Acusada de “tortuosa”, la carretera con sus variantes fue desplazada. El tren sucumbió también frente a los camiones y autobuses, y finalmente la comunicación entre Caracas y La Guaira volvió a un *sistema monomodal de falta de redundancia en los caminos*, esta vez por el desuso de las alternativas y la

hasta con un 10%. La carretera ofrecía un promedio del 15%. El 6% que presenta la autopista implica que su recorrido de 17 Km. entre el nivel del mar y la altura del valle de Caracas, se hace con un esfuerzo muy costoso para los vehículos automotores.

contundencia del “progreso”. La huella constructora de Pérez Jiménez, evidente aún en casi toda Venezuela, fue sepultada por la ideología del proyecto democrático que le derrocó el 23 de enero de 1958, y su herencia no se correspondió con los intereses de las nuevas relaciones de poder fundadas por el modelo liberal burgués bipartidista, nacido del colapso de las pretensiones nacionalistas excluyentes del dictador de mitad de siglo.

La noción de “desarrollo, progreso y bienestar de Pérez Jiménez, se mide por kilómetros construidos, toneladas de cemento y cabillas utilizadas”,³⁸ y minimiza con ello el resto de los aspectos de la sociedad que pretendía integrar a su ideal nacional. Mientras tanto, lo que de ello recoge el nuevo poder que se alzaba victorioso, es sólo una infraestructura que no posee diálogo con los códigos cambiantes de la democracia. Las nuevas tramas que se van a construir en torno a las vías de comunicación entre la capital y el litoral central, se verán ahora determinadas por los medios de transporte, y no por la vía en sí, con lo cual la autopista como referente material sólo será un fantasma casi inadvertido, una mole que representa otros códigos y otras formas de interpretar a la realidad que ya no hallan lugar en el nuevo modelo de desarrollo.

Crónica de un colapso anunciado

El perfil del modelo militar-nacionalista que desplegó Pérez Jiménez se vio materializado por imponentes construcciones, en donde destacan las vías de comunicación, precisamente, por su extensión, contundencia y por representar la modernización de lo urbano para una ciudad como Caracas que se asomaba destellante en la América Latina de mitad de siglo XX. El desgaste de ese modelo dio paso a nuevas formas de relaciones de poder, fundadas en estrategias que pronto se convirtieron en estructura de la sociedad venezolana: el clientelismo, el bipartidismo excluyente y la corrupción. Sobre esta última característica, Coronill,³⁹ dice que en América Latina se “ha convertido en un fenómeno endémicamente estructural y culturalmente aceptado como parte de la cotidiana normalidad.” En complemento y en especial relación a Venezuela, puede agregarse que en una sociedad donde la corrupción

38. Ocarina Castillo, *Los años del bulldózer*, p. 203.

39. Fernando Coronill, *Estado y nación durante el golpe contra Hugo Chávez*, p. 88.

ha sido parte de lo cotidiano, el clientelismo ha contado con dos resultados histórico-sociales claramente observables: mientras por un lado (desde el poder político del Estado) exhibe su función práctica en el manejo ideológico de la realidad, por el otro (en el mundo de las representaciones sociales) se asienta como una forma de interpretar a esa realidad. Esto construye una relación de dependencia entre sociedad y Estado, donde la sensación alucinante de que se está participando en el poder se muestra como un elemento estructurante del mundo de las representaciones.

Con la cuarta república que nació de las ruinas de la dictadura perezjimenista, lo urbano se desarrolló hacia la marginalidad, mientras la pobreza se convirtió en una característica más de lo cotidiano, profundizada por el crecimiento económico de la burguesía y la nueva clase política, las cuales vivieron cómodamente de esas estrategias antes mencionadas. Para fines de siglo XX, el resultado de esa desproporción entre el poder y el resto de la sociedad, construyó un escenario con un 80% de pobreza, donde las inversiones privadas y del Estado se concentraron en el desarrollo del capital especulativo y del poder político, desatendiendo el crecimiento económico social y tornando la mirada hacia un tipo de urbanismo que olvidó aquellos proyectos megalíticos de Pérez Jiménez. Entre esos “olvidos” (expresiones de la voluntad afirmada de sustituir a los modelos del pasado), se hallaba la *Autopista Caracas-La Guaira*.

La vida de la autopista en medio de un modelo que no le reconoció como referente material, pues no fue su obra, también se vio afectada por los fenómenos naturales de siempre, además del impacto lento pero igualmente destructor que significó su pésimo mantenimiento.⁴⁰ Con el sismo de 1967, un inmenso deslizamiento situado al inicio del tramo que parte desde Caracas se vio reactivado por el fuerte temblor, descubriendo que su movimiento estaba afectando severamente esa zona de la autopista. Las obras acometi-

40. La misma empresa tenía como deber el mantenimiento del asfaltado del tramo desde la entrada a la autopista en Caracas y el viaducto 1, y su labor al respecto fue una prueba irrefutable de corrupción públicamente permitida, pues mientras desmontaba el asfalto para aparentemente sustituirle, le volvía a derretir in situ y lo aplicaba nuevamente. Esta práctica, a la vista de todos, fue repetida por años, generando con ello un fenómeno químico en el propio asfalto (por tanto abuso de su material), con el cual se formó una película plástica que se desprendía de la capa asfáltica, a lo que se llamó popularmente como “mancha negra”. Esta mancha sólo pudo desaparecer cuando finalmente se sustituyó de manera definitiva ese asfalto.

das para el caso fueron simplemente un maquillaje superficial. Cuando a principios de la década de los '80 fuertes lluvias reactivaran ese deslizamiento, una concesión a una empresa constructora indicó la necesidad de un muro de contención que tardó seis años en culminarse y que acabó por ser un maquillaje más en el caso. Con estas lluvias se observó por primera vez (al menos públicamente), que el estribo sur del viaducto 1 (el que se apoyaba en el tramo que conectaba a Caracas con el puente), estaba siendo empujado por otro deslizamiento. Esta fue una alarma atendida espasmódicamente, al igual que todo el mantenimiento de la colosal autopista.

El deslizamiento en cuestión que afectaba al viaducto, estaba siendo acelerado por la presencia de asentamientos marginales, surgidos en pleno apogeo de la democracia burguesa. Ciertamente, con el cambio de modelo de desarrollo y poder experimentado desde 1958 en adelante, el crecimiento de la marginalidad urbana (representado por las viviendas precarias e informales) fue notorio y abrumador. Buena parte de ese crecimiento se situó en las laderas inestables de las elevaciones que rodean al valle de Caracas, como un recurso popular de ocupación del espacio frente a la falta de soluciones sobre el problema de la vivienda y del poder adquisitivo para la misma que se había originado en este proceso político. Cuando las faldas de esas laderas ya casi no prestaban espacios para el indetenible crecimiento de la marginalidad urbana, estas construcciones precarias avanzaron hacia las montañas que se extienden a las afueras de Caracas, colmando con ello casi toda la serranía circundante.

Es significativo que la presencia, la vida y el destino de la autopista se hayan visto acompañados de este proceso de crecimiento y profundización de la marginalidad, pues la reinstauración del sistema monomodal de las vías de comunicación entre Caracas y La Guaira contribuyó otorgando espacios para ello. En efecto, la desaparición del ferrocarril (desde comienzos de los años '60, justo cuando se inicia la cuarta república), permitió que la avanzada de viviendas informales aprovechara la firme terraza construida a finales del siglo XIX como una base para el desarrollo de ranchos de ladrillos y techos de zinc. Así, la carretera, su variante y la vía del tren, se vieron sepultados bajo el signo característico de la pobreza en la democracia burguesa: los ranchos, los cuales harían desaparecer al antiguo referente material del desarrollo capitalista de principios de siglo XX y su noción de progreso sobre rieles. Más tarde, esa misma pobreza contribuiría determinadamente al co-

lapso del viaducto 1, cuando se articulara con fenómenos y condiciones naturales para ello.

La falta de mantenimiento de la autopista fue un indicador claro de la desatención y la inadvertencia sobre el significado de un sistema monomodal de vías de comunicación. Esa falta de redundancia se vio profundizada en la forma en la que se olvidaron las alternativas y en la confianza en el modelo megalítico de un pasado también sepultado. Mientras el Estado evidenció desidia frente al mantenimiento de la autopista, sólo se hizo una concesión privada para ello,⁴¹ la cual resultó igual de ineficiente. En 1987 se detectó una deformación de 17 cm. en la estructura del viaducto y una nueva alarma tuvo lugar, dando la oportunidad a la democracia para que demostrara su pasmosa forma de atender los problemas estructurales, pues su velocidad para ejecutar las decisiones en este caso fue lo suficientemente lenta como para dejar actuar por sí mismos a todos los factores que se combinaron para derrumbar al viaducto.⁴²

Las lluvias extraordinarias de diciembre de 1999, coadyuvantes en el desastre del estado Vargas, marcaron algunos aspectos que daban cuenta de las características de un corto pero vertiginoso proceso histórico de ocupación territorial y crecimiento demográfico, en una zona que no permite más espacio para el desarrollo urbano que las terrazas aluvionales conformadas por eventos similares a lo largo del proceso geológico de la región. Con esas mismas lluvias, el deslizamiento que empujaba al viaducto 1 se vio severamente acelerado. Sobre ese deslizamiento se había formado pocas décadas

41. En los últimos años de la década de los '90 se concedió el peaje de la autopista a la empresa mexicana *Maxipistas*, a cambio del mantenimiento de la misma. En 1999 se le retiró la concesión por el incumplimiento de ese mantenimiento.

42. "En 1993 se inició un proyecto de refuerzo, apuntalamiento y estabilización del viaducto 1 elaborado por el ingeniero estructural Rosendo Camargo. Las obras incluyeron apuntalamiento de la estructura en el tramo comprendido entre el estribo Caracas y la pilastra situada al sur del arco. Dichos trabajos estuvieron prácticamente paralizados entre 1998 hasta finales del 1999, debido a la falta de presupuesto y cambio de gobierno. Entre 2000 al 2004 se le colocaron cerchas y unos patines para reforzar el puente y se construyeron nuevas pilotes que daban como un hecho que duraría 30 años más. A final del 2004 y principio del 2005 comienza la agonía del viaducto, por el aumento acelerado de los movimientos de la masa de tierra que terminó con la decisión de su cierre definitivo." (Nota de *El Universal* del 5 de febrero de 2006). Tres licitaciones se otorgaron (1988, 1993 y 1995) para reparar el viaducto y ninguna de ellas tuvo lugar.

antes el barrio Nueva Esparta, el cual, junto a los otros que allí se ubican, permeabiliza la ladera con la filtración permanente de aguas servidas y cloacas, para fragilizar aun más la masa que se estaba moviendo bajo sus pies. Luego de esas lluvias de 1999, el magnífico puente ya se observaba claramente deformado, levantando sobre su cota un arco de casi 60 cm. Cuando en febrero de 2005 tuvieron lugar nuevas lluvias extraordinarias, la deformación alcanzó los 70 cm. y ya se observaban las fracturas en sus bases.

Un súbito movimiento en la madrugada del 5 de enero de 2006 hizo que se derrumbaran decenas de viviendas del barrio Nueva Esparta y que la pista del viaducto se fracturara definitivamente. Se ordenó la prohibición del paso y el desalojo del barrio; sin embargo, el resto de los barrios ubicados en el mismo deslizamiento, no fueron desalojados... Con el cierre del puente, la carretera vieja revivió su uso, demostrando la necesidad de contar con vías alternativas frente a las contingencias cotidianas que retornan eventualmente cuando las variables de siempre vuelven a articularse. También fue evidente que estas alternativas con las que se contaba, formaban parte de un pasado enterrado, ya ideológica o alucinatoriamente, ya materialmente, toda vez que las viviendas marginales le habían sepultado, incluso al desarrollarse sobre la propia vía. La alternativa que se desplegó al respecto fue una vía paralela construida de emergencia ante la inminente caída del viaducto, la cual es una cornisa estrecha de sólo dos canales que se inicia en el estribo La Guaira del puente, y desemboca en el tramo de la autopista que se halla unos 200 metros más allá del viaducto. Son 2 Km. de vía, al estilo de la olvidada carretera decimonónica.

El domingo 19 de marzo de 2006, pasadas las 11:00 a.m., el viaducto 1 se desplomó, colapsando la estructura y dejando como testigo silente y derrotado de su presencia, apenas un pedazo del estribo Caracas, el cual tuvo que ser dinamitado hasta en dos oportunidades para derrumbarle definitivamente. La crisis generada por el colapso de la otrora maravilla de la ingeniería, generó una situación dramática para la economía litoralense, e incluso para la economía nacional también.⁴³ Al mismo tiempo, esta crisis volvió a evi-

43. Según una nota en el periódico *El Universal* (11 de febrero de 2006), los restaurantes del litoral experimentaron pérdidas entre el 50% y el 60%, el sector turismo las sufrió hasta el 70% y el comercio informal asentado en las ventas de los balnearios, se vio afectado en un 90%. Asimismo, los costos del transporte pesado se incrementaron en un 40%, inflando parcialmente el precio de algunos productos. Por otro lado, el presidente del Banco Central

denciar las condiciones conflictivas del proceso de transformación política, social e institucional que vive el país desde que se instauró la quinta república, y el desgaste de las relaciones de poder fundadas en la democracia bipartidista. El colapso del viaducto coincidió con el colapso del modelo de la cuarta república, pues las condiciones materiales de su deterioro son su entera responsabilidad. El fantasma del pérezjimenismo, sólo prolongado en la vida de sus vencedores, ya no poseía ningún tipo de referente ni eficacia en un modelo que se levantó promulgando las ruinas de la burguesía liberal, y que sólo parece poseer sentido en tanto se apoye en esas ruinas.

Fue ilustrativo el presidente Chávez cuando dijo que el colapso del viaducto significaba el haber “enterrado a la cuarta república”; sin embargo, admitió que eso «no significa que hemos enterrado definitivamente los vicios de la cuarta república y las amenazas que se siguen cerniendo sobre nosotros».⁴⁴ Igualmente significativas fueron las declaraciones del Presidente de la *Conferencia Episcopal Venezolana*, Monseñor Baltasar Porras, quien dijo respecto a la situación que se trataba de un «patético ejemplo de una cultura de imprevisión que hay en el país», y que para mejorar esto había crear «la educación para una cultura del trabajo, de la eficiencia y de la búsqueda racional de soluciones que mejoren la calidad de vida de todos, como un campo en que debemos empeñarnos personal y comunitariamente».⁴⁵ Es sorprendente la coincidencia de estas declaraciones con el sentido del discurso de la *Sociedad Económica de Amigos del País* de principios del siglo XIX. Entre esta episcopal idea de una “cultura para el trabajo” y aquella decimonónica de “extinguir el ocio”, parecen repetirse las mismas interpretaciones sobre la misma sociedad, a pesar de las distancias temporales y contextuales, pues se asoma una cierta continuidad en la mirada que los sectores más conservadores han desplegado como su reflejo de diferencia social.

La destrucción de los referentes del pasado derrotado por nuevos modelos de poder, se torna característica en procesos políticos e ideológicos que

de Venezuela declaró que el PIB se vio impactado en un 1,5% por el cierre del viaducto (reseñado en *El Universal* del 20 de enero de 2006). Hasta la vida escolar se vio sacudida por esta situación, ya que unas 200 mil personas (entre estudiantes y trabajadores del sector), vieron comprometida su cotidianidad al respecto (cálculos también publicados en *El Universal* el 12 de enero).

44. Declaraciones publicadas en *El Universal* del 13 de enero de 2006.

45. Publicado en *El Universal* del 7 de enero de 2006.

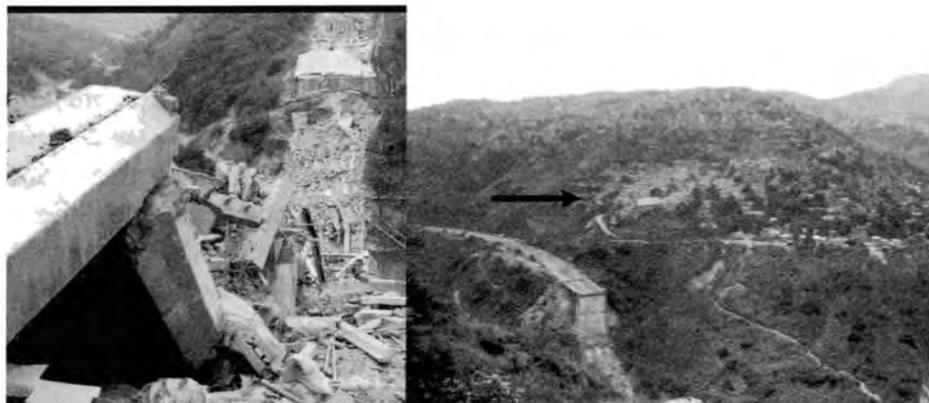


Figura 6: A la izquierda se aprecian las ruinas de la otrora maravilla de la ingeniería latinoamericana, en una toma de estribo a estribo. En la panorámica de la derecha se observa al viaducto caído, donde la flecha señala al barrio Nueva Esparta, ya desalojado y en ruinas también, asentado sobre el deslizamiento geológico que acabó por desplazar la estructura del puente. (Fotografías cortesía de la Fundación Venezolana de Investigaciones Sismológicas).

buscan construir sus propias bases para la dominación y la reproducción del nuevo orden que han levantado, promoviéndole, en consecuencia, como el orden legítimo, justo y necesario, tal como si se tratase de una naturaleza inevitable.⁴⁶ Esto es así, y con mayor contundencia, toda vez que se trata de una revolución, y las revoluciones (que no son otra cosa que un proyecto político de clase), operan destruyendo el modelo al que se enfrentan, puesto que la clase que las proyecta no forma parte de aquella estructura de poder que les ha excluido. Para permanecer en el poder debe, por consiguiente, destruir las estructuras del poder anterior, y crear una forma institucional en la que sí se vean reflejados sus intereses. De lo contrario, no puede ostentar el título de revolución.

46. "Si un grupo tiene una relación dominante con respecto a otros grupos, las ideologías tienen la doble función de mantener o confirmar el statu quo y, al mismo tiempo, brindar el marco cognitivo básico para los argumentos que se utilizan con el objeto de persuadir a los propios miembros del grupo, como a otros, de que esta situación es 'justa', 'natural', dada por Dios o legitimada de alguna otra manera." Teun Van Dijk (*Ideología*, p. 208). En ese esfuerzo por naturalizar su lugar y su proceso en el poder, el Estado venezolano (en tanto revolución manifiesta) ha construido su propio relato sobre el pasado y desplegado su propia apropiación ideológica del mismo, reconstruyendo los sentidos de la historia en relación con sus necesidades políticas. "Lo que está en juego no es el control del aparato productivo, sino la capacidad de conferirle un sentido particular, de construir un relato acerca del mundo y naturalizarlo." Pierre Bordieu (*Espacio social y génesis de las clases*, p. 38).

Allí, en las ruinas del viaducto 1, junto a las desdibujadas huellas del Nuevo Ideal Nacional de mitad de siglo XX, descansa también el modelo liberal burgués del excluyente bipartidismo cuarto-republicano. Y sobre todo este escenario de abatimientos históricos, se levanta la propuesta de unas nuevas relaciones de poder, de la mano de nuevos procesos de ideologización y convocatoria, pero apoyándose en las mismas estructuras arruinadas de su predecesor: el clientelismo y la corrupción, pues esas son sus raíces. Aun así, cuenta con un apoyo masivo y “encantado”, siguiendo a Coronill: “...plagada de frustraciones, fragmentada por la pobreza y atravesada por profundas heterogeneidades sociales y culturales, el espectral desencanto con el capitalismo se transfigura cada vez con mayor frecuencia en el viejo fantasma del socialismo”.⁴⁷

Breves conclusiones

Las conexiones históricamente construidas en torno a las vías de comunicación entre Caracas y La Guaira, han estado evidentemente determinadas por los intereses que cada contexto ha logrado cristalizar en la práctica. No han sido la ilustración de “progresos” coherentemente desplegados con los niveles de desarrollo de los tiempos, sino el resultado material de esos intereses y su relación con otros procesos históricos y económicos con los que se articula y convive. En este sentido, esos resultados materiales transformados en vías de comunicación, han sido eficientes mientras esos intereses se mantienen contextual, material y simbólicamente eficaces. Cuando estos intereses ya no hallan reflejo en su contexto, otros intereses advienen y con ellos otros referentes y recursos se despliegan en correspondencia. Esto ha sido evidente en el proceso histórico en el que se han desenvuelto los caminos, rutas y estrategias de comunicación entre la capital de Venezuela y su zona portuaria y aeroportuaria.

El colapso de esos modelos de poder y sus relaciones no sólo ha podido advertirse en cuanto se desgastan política, social y económicamente, sino que también esto puede observarse a través del colapso de sus referentes materiales, sobre todo en una sociedad como la venezolana, en donde el

47. Fernando Coronill, *Estado y nación durante el golpe contra Hugo Chávez*, p. 89.

pasado es sólo un reflejo alucinatorio con conveniencias ideológicas de turno. Las huellas materiales de ese pasado sufren, igualmente, de un olvido tendenciosamente construido desde las relaciones de poder, de manera que su eficiencia material y su eficacia simbólica (en tanto referentes), ha dependido exclusivamente del uso ideológico del pasado y del reflejo concreto que hallen en cada contexto al que sobrevivan.

Las alternativas que se ponen en práctica para generar medios de comunicación y transporte han estado históricamente determinadas y tecnológicamente condicionadas por los recursos existentes. En este sentido, se ha comprobado que la tecnología utilizada en las vías de comunicación entre Caracas y La Guaira, ha contado con una relación inversamente proporcional a su tiempo de vida útil. Esto es, cuanto más tecnología, menor es la vida útil del recurso. La relación es clara: el Camino Real, con la más escasa inversión tecnológica, aun permanece allí luego de más de cuatrocientos años de construcción, aunque en desuso; el camino carretero del siglo XIX, convertido luego en carretera con variantes a la vuelta de haber invertido un poco más de tecnología en su construcción, cuenta con doscientos años de vida útil y cincuenta de deterioro; el ferrocarril, de mayor tecnología y despliegue de construcción, contó con apenas ochenta años; la autopista “más costosa del mundo”, sólo pudo resistir medio siglo. No obstante, ninguna de estas alternativas se desgasta, desaparece o colapsa por su tecnología, sino por su falta de reflejo y eficacia con los contextos a los que deben enfrentar luego de que desaparecen las relaciones de poder que les construyeron. En relación a la tecnología, una última relación de proporciones debe destacarse: a mayor tecnología, más dependiente de las riquezas del contexto se vuelve la obra en cuestión.

En el colapso o desgaste de todas estas alternativas de comunicación, han jugado un papel determinante las variables naturales, las cuales, convertidas en una desatendida cotidianidad, han contribuido a demostrar históricamente que no se debe a su dinámica el resultado fatal de estas vías, rutas o caminos, sino a la combinación de esa dinámica con el proceso social e histórico que construye condiciones vulnerables de vida. Sin un contexto vulnerable, los fenómenos naturales no resultan una amenaza.

Actualmente, sobre las ruinas del modelo democrático liberal burgués, se levanta un nuevo modelo de relaciones de poder e ideologización que se

refuerza políticamente a partir de un ciclo permanente de enfrentamientos con los restos del modelo anterior. A esas ruinas políticas deben agregarse las ruinas del viaducto 1, al lado de las cuales, y casi como un mecanismo de repetición, el nuevo poder levanta su propia vía de comunicación con el litoral central. Se trata de un próximo viaducto que tendrá 900 metros de largo con una altura que rondará los 60 metros, el cual está fundado desde el antiguo estribo La Guaira del desplomado viaducto y desembocará en el mismo lugar en donde hoy lo hace la vía de contingencia construida a la sazón para solventar la falta de un puente. Cuando esta obra haya culminado, surgirá insoslayable una duda sobre su tiempo de vida, su proporción con el uso de la tecnología y su convivencia con la vida útil de las nuevas relaciones de poder que hoy se yerguen victoriosas sobre las ruinas de sus predecesores.

Bibliografía

ALEGRETT, José Raúl: "Caminos y carreteras", *Diccionario de Historia de Venezuela*, Fundación Polar (Editor), Caracas, tomo I, 1988, pp. 505-508.

ALTEZ, Rogelio: "El terremoto de 1812 en la ciudad de Caracas: un intento de microzonificación histórica", *Revista Geográfica Venezolana*, Volumen Especial, 2005, pp. 171-198.

_____ : "Historia sin memoria: la cotidiana recurrencia de eventos desastrosos en el estado Vargas, Venezuela", *Revista Geográfica Venezolana*, Volumen Especial, 2005b, pp. 313-342.

AMODIO, Emanuele, Rodrigo Navarrete y Ana Cristina Rodríguez: *El camino de los españoles*, Caracas, Instituto del Patrimonio Cultural, 1997, 179 p.

AUGÉ, Marc: *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Barcelona, Editorial Gedisa, 1996.

BALANDIER, Georges: *Antropología Política*, Barcelona, Ediciones Península, 1969, 228 p.

BORDIEU, Pierre: *Espacio social y génesis de las clases*, México, Ediciones Grijalbo, 1990.

- CASTILLO, Ocarina: *Los años del bulldózer, ideología y política, 1948-1958*, Caracas, Ediciones de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad Central de Venezuela y Fondo Editorial Tropykos, 2003, 232 p.
- CORONILL, Fernando: "Estado y nación durante el golpe contra Hugo Chávez", *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. 62, N° 1, 2005, pp. 87-112.
- CRUXENT, José María: *La ruta de Losada*, Caracas, Gobernación del Distrito Federal, 1971.
- CUNILL GRAU, Pedro: *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*, Caracas, Ediciones de la Presidencia de la República, 1987, 3 tomos.
- DE SOLA RICARDO, 1967: *Contribución al Estudio de los Planos de Caracas*, Caracas, Ediciones del Cuatricentenario de Caracas, Irma, 279 p.
- Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana*, 1921, Madrid-Barcelona, Editorial Espasa-Calpe, tomo 31.
- FOUCAULT, Michael: *Historia de la sexualidad I. La voluntad del saber*, México, Siglo XXI Editores, 1977.
- GARNER, H. F., 1959: "Stratigraphic sedimentary significance of contemporary climate and relief in four regions of the Andes Mountains", *Bulletin of the Geological Society of America*, Vol. 70, pp. 1327-1368.
- GODELIER, Maurice: *Lo ideal y lo material*, Madrid, Taurus Humanidades, 1989, 309 p.
- GONZÁLEZ DE JUANA, Clemente, ITURRALDE DE AROZENA, J. M. y PICARD CADILLAT, X.: *Geología de Venezuela y de sus cuencas petrolíferas*, Caracas, Ediciones FONINVES, 1980, 2 tomos.
- GRASES, José, ALTEZ, Rogelio y LUGO Miguel: *Catálogo de Sismos Sentidos o Destruyentes*, Venezuela 1530-1998, Academia de Ciencias Físicas, Matemáticas y Naturales-Facultad de Ingeniería de la Universidad Central de Venezuela, Editorial Innovación Tecnológica, Caracas, 1999, 654 p.

- HARWICH VALENILLA, Nikita: "Ferrocarriles", *Diccionario de Historia de Venezuela*, Fundación Polar (Editor), Caracas, tomo II, 1988, pp. 345-349.
- _____ : "El modelo económico del Liberalismo Amarillo. Historia de un fracaso", *Política y economía en Venezuela. 1810-1991*, Caracas, Fundación John Boulton (Editor), 1992, pp. 204-246.
- HURTADO, Samuel: *Ferrocarriles y proyecto nacional en Venezuela: 1870-1925*, Caracas, Ediciones de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Universidad Central de Venezuela, 1990, 386 p.
- KOGAN, Jorge H.: *Rieles con futuro: desafío para los ferrocarriles de América del Sur*, Caracas, Unidad de Publicaciones de la Corporación Andina de Fomento, 2004, 285 p.
- MANNHEIM, Karl: *Ideología y Utopía*, Madrid, Editorial Aguilar, 1966.
- MARCANO, Frank y BARRIOS, Sonia: *Estado Vargas, aspectos socioeconómicos, función urbana y opciones de desarrollo; Litoral Vargas, corredor urbano y red vial estructurante*, Caracas, Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura, Universidad Central de Venezuela-Centro de Estudios del Desarrollo, 2001, 287 p.
- MARTIN, Karl von: *Bericht ubre eine reise nach Niederländisch West-Indien und darauf gegründete studien*, Leiden, E. J. Brill, 1888, Tomo I.
- POULANTZAS, Nicos: *Poder político y clases sociales en el estado capitalista*, México, Siglo XXI Editores, 1986, 471 p.
- Sociedad Económica de Amigos del País, 1829-1839: *Memorias y Estudios*, 1958, Caracas, Banco Central de Venezuela, 2 tomos.
- VALERY, Rafael: *Los caminos de Venezuela*, Caracas, Cuadernos Lagoven, 1978, 119 p.
- VAN DIJK, Teun: *Ideología*, Gedisa Editorial, 1998, 473 p.
- WEBER, Max: *Economía y Sociedad. Esbozo de sociología comprensiva*, México, Fondo de Cultura Económica, 1964.

WOLF, Eric: *Europa y la gente sin historia*, México, Fondo de Cultura Económica, 1987, 605 p.

Palabras clave: Venezuela, viaducto 1, relaciones de poder, vías de comunicación.

Resumen

Este trabajo aborda la crisis generada por el colapso del viaducto 1 de la autopista Caracas-La Guaira el pasado 6 de enero, desde una perspectiva metodológica múltiple, a través de la cual se puedan apreciar no sólo las variables conjugadas en esta coyuntura como co-partícipes de la mencionada crisis, sino también el proceso histórico vinculado a la construcción, uso y abuso de la propia autopista. Asimismo, se recrearán coyunturas semejantes en el pasado de la sociedad venezolana, remontando la mirada hasta el modelo colonial, inclusive. En ese sentido, podrá observarse la presencia permanente de dos aspectos re-significados en cada contexto histórico-social, pero siempre asociados al desarrollo de vías de comunicación terrestres: intereses de poder y fenómenos naturales. Así, el trabajo propone abordar la historia crítica de los caminos entre Caracas y La Guaira, desde las vías coloniales hasta el desenlace final de la autopista, observando allí el actual enfrentamiento de dos modelos distintos de poder (uno en pleno desgaste y otro en ascenso) en pugna por la conducción ideológica y política del país.