

EL EJÉRCITO NACIONAL Y LA INTEGRACIÓN TERRITORIAL EN VENEZUELA: CUARTELES Y CARRETERAS, 1908-1935

Ana Elisa Fato Osorio

Decanato de Investigación, Programa de Investigación Historia de la Arquitectura y del Urbanismo Venezolano y Tachirense, Universidad Nacional Experimental del Táchira (UNET).

afato@unet.edu.ve

RESUMEN

En la historiografía de la arquitectura venezolana se ha desconocido parte del legado construido durante el gobierno de Juan Vicente Gómez (1908-1935). Esta investigación pretende aproximarse a la relación entre el Estado, la organización militar, la arquitectura y la ciudad, con el objetivo de construir una historia de la arquitectura que tenga como hilo conductor el mejoramiento y construcción de los cuarteles durante el gomecismo y su vinculación con la conexión territorial del país a través de un sistema de carreteras. A partir de la revisión bibliográfica y documental en los repositorios disponibles, considerando el tema de seguridad con que se manejan los asuntos militares, se reconstruye, organiza y establece cierta secuencia cronológica que explica la construcción de los cuarteles militares, al tiempo de ejecutarse la propuesta de comunicar el territorio nacional. Durante estos años se dieron los primeros movimientos intelectuales e institucionales para la planificación en la construcción de una infraestructura vial y la reorganización institucional del Ejército, fundamentados sobre la estrategia de lograr el orden, la paz y el progreso entre los sectores privilegiados de la sociedad. El objetivo fue convertir el Ejército Nacional (1913) en una maquinaria moderna dedicada a gestionar todas las actividades vinculadas con la protección del país, por lo que el Estado se abocó a la construcción de nuevas sedes para los diferentes cuerpos militares, a través de los ministerios de Guerra y Marina y de Obras Públicas. Finalmente, los cuarteles fueron edificios representativos del símbolo del poder que la institución militar ostentó. En ellos no solo se previeron las actividades de entrenamiento y disciplina del sector militar, sino que junto con el interés de la reactivación económica y comercial que implicó la construcción de una red de carreteras, se atisbó la protección del territorio por parte del Estado.

Palabras clave: Ejército Nacional, cuarteles, carreteras venezolanas, gomecismo.

INTRODUCCIÓN

La relación Estado, organización militar, arquitectura y ciudad durante el gobierno de Juan Vicente Gómez (1908-1935) forma parte de la indagación intelectual que se pretende abordar en esta investigación. Se plantea como objetivo construir una historia de la arquitectura, que tiene como hilo conductor la institucionalización del Ejército Nacional y la arquitectura, y como objeto de estudio los cuarteles, en tanto testimonios construidos del proceso de modernización venezolano de los primeros 40 años del siglo XX. Los resultados que aquí se exponen forman parte de un trabajo de mayor alcance que aún se encuentra en ejecución. Con ello se pretende cubrir parte del vacío historiográfico de la arquitectura militar venezolana.¹

Desde la perspectiva de la historia de la arquitectura, el gomecismo, como se conocen estos veintisiete años de gobierno y buena parte de su obra construida, no ha sido objeto de investigaciones. Los trabajos en su mayoría se han centrado en la figura política del Presidente, en especial en su condición de dictador, dándole poca importancia a la intención de modernizar la estructura organizativa del Estado y la infraestructura para sustentarla.

Durante los años en los que se construyeron los cuarteles militares, las estrategias de cambio impuestas por el Estado estaban demarcadas por la modernización, lo que contribuyó a construir un escenario de progreso. En el modelo de vida de los venezolanos se comenzaron a manifestar modernas actividades en la ciudad que demandaban nuevos edificios e infraestructuras especiales para ello; así, se recurrió a una operación dedicada a satisfacer las necesidades de servicio y de atención a la población.

Entre 1908 y 1935 se materializó la construcción de un sistema vial que contempló carreteras y puentes para conectar territorialmente al país. En las principales capitales se erigieron importantes obras públicas como escuelas, templos conmemorativos a la Independencia de Venezuela, mercados, teatros, hospitales, iglesias, palacios de gobiernos, entre otros. Todas ellas como parte de los temas fundamentales en los cuales se realizarían inversiones: vías de comunicación, inmigración, colonización y obras públicas.

Las inversiones de los capitales burgueses se destinaron a la construcción de nuevas tipologías de edificaciones. Tanto Caracas como las principales ciudades y los puertos, se beneficiarían de hoteles, establecimientos comerciales, aeropuertos y la construcción de edificios militares, que fungiría como símbolo de protección y garantía del buen desenvolvimiento de las nuevas actividades.

Se dieron los primeros movimientos intelectuales e institucionales que planificaron la construcción de la infraestructura acorde con la conexión del territorio nacional y la reorganización institucional del Ejército, fundamentados sobre la estrategia de lograr “orden, paz y progreso entre los sectores privilegiados de la sociedad” (Segnini, 1997, p. 55). Esta tríada de objetivos caracterizó los temas fundamentales del proceso de modernización: el orden, como representación del poder del Estado deseoso de ser representado en el objeto construido; la paz, que se alcanzó a partir de la institucionalización del aparato militar capaz de garantizarla; y el progreso, materializado con los cambios arquitectónicos y urbanos en las ciudades del país.

En este conjunto de objetivos la importancia que adquirió la estructura militar se manifestó en la organización, la dotación de armamentos y equipos, junto con la construcción de nuevas

¹ Durante la investigación se encontraron algunas dificultades propias de la seguridad con que se manejan los asuntos militares. Pocos son los repositorios y los documentos disponibles hasta la realización de esta presentación, por lo que la investigación continúa activa por la autora.

sedes para los diferentes cuerpos militares. El interés fue convertir el Ejército Nacional en una maquinaria moderna dedicada a gestionar todas las actividades vinculadas con la protección del país. Su creación, en 1913, estuvo amparada por un sistema de gobierno dictatorial y el apoyo de importantes inversiones del Estado a través del Ministerio de Guerra y Marina (MGM) en el campo militar, que fueron superiores a la de otros sectores como la educación y la salud. En los años del gomecismo fue notoria la disposición especial del gasto público anual para los ministerios de Guerra y Marina, Obras Públicas (MOP) y Relaciones Interiores.²

La reestructuración del aparato militar ameritó la construcción de edificios para el desarrollo de actividades castrenses: hospitales militares, bibliotecas, arsenales, pistas de aterrizaje, talleres, museos y cuarteles, formaron parte del tejido urbano en ciudades que por su ubicación estratégica debieron garantizar el orden y la paz nacional. Por lo tanto, Barquisimeto, Maracay, Maracaibo y San Cristóbal resultaron las principales beneficiadas con infraestructura militar. Los primeros ensayos con los que se logró modernizar la imagen de la ciudad se realizaron en Maracay, por ser el lugar de las operaciones del Gobierno, además de Caracas.

A continuación, con los materiales hasta ahora localizados, se pretenden reconstruir, organizar y establecer ciertas secuencias cronológicas que expliquen la construcción de cuarteles militares y sus conexiones con el desarrollo urbano y arquitectónico del país. En la primera parte, una aproximación a la relación entre la formación del Ejército Nacional y los planes de integración territorial del país; en la segunda, la construcción de un sistema de formación y protección militar a lo largo de los recorridos de dos de las principales carreteras del país: la Trasandina y la Occidental de los Llanos.

1. EL EJÉRCITO NACIONAL Y LA INTEGRACIÓN TERRITORIAL DEL PAÍS

En la construcción de una historia de la arquitectura en la que el objeto de estudio son las edificaciones militares, es necesario examinar los procesos políticos, culturales, económicos, sociales y, especialmente, considerar el papel protagónico que alcanzó la estructura militar durante el gobierno de Gómez.

Por lo tanto, hay que reconocer que las intermitentes condiciones económicas favorables facilitaron durante el gomecismo concretar esta organización militar. Desde 1908 la economía se movió entre fluctuaciones propias de un sistema económico agroexportador y las variaciones en los precios del café, cacao, ganado vacuno, maderas y cueros. Sin embargo, no hubo mayores alcances en actualización tecnológica y en los medios de producción, por lo que no se mantuvieron estables las relaciones comerciales con los mercados internacionales. Desde 1921, con la promulgación de una nueva Ley de Hidrocarburos, sectores internacionales participaron en la explotación petrolera en Venezuela entre la Primera y la Segunda Guerra Mundial, por lo tanto, se involucraron en los asuntos políticos y económicos. Finalmente, en 1927 se alcanzaron los primeros visos de estabilidad económica, cuando la actividad comercial permitió que “las reservas de su Tesoro [ascendieran] a más del total de sus deudas externa e interna, y ocupaba el segundo lugar entre los países productores de

² Entre 1904 y 1907 “la suma empleada en edificaciones de esta índole [militares] alcanzó un total de Bs. 5.472.179, frente a un gasto de Bs. 16.833.701, o sea, más de una tercera parte de toda la inversión del MOP, y de la primera cifra correspondiente a las edificaciones militares Bs. 2.172.883, representadas particularmente por la Escuela Militar en Caracas y el Cuartel de la Victoria con capacidad para alojar a una División completa”. En Arcila F., Eduardo (1974). *Centenario del Ministerio de Obras Públicas*, p. 192.

petróleo, por haber aumentado la producción de este recurso de 2.117.000 barriles en 1922 a 62.817.000 barriles” en este año (Pino, 1993, p. 91).

Mientras la actividad económica se abrió para los extranjeros, justificado en la idea del Presidente de que la paz en Venezuela se consolidaría por mantener las mejores relaciones con Estados Unidos y las potencias europeas, las políticas del Gobierno se dirigieron a planificar la construcción de un grupo de edificios destinados a la educación y la formación de un capital humano para la defensa del territorio. Edificios que formarían parte del poder del Estado y de la cultura nacional de los primeros treinta años del siglo XX.

Entre 1908 y 1923 se produjo un período determinante en la consecución del mejoramiento del sector militar. El eje conductor era la organización, la renovación y la modernización del orden castrense. Incluso, hubo cambios en la estructura administrativa del Ministerio de Guerra y Marina (MGM) en 1910, el cual constituyó un soporte y una garantía del Ejército cuya competencia fue:

el perfeccionamiento del Ejército Nacional (...) obteniéndose por consiguiente un fin perseguido hace mucho tiempo, pues, con la base de una organización de milicia conveniente y adaptada á las imposiciones de la época por una parte, y con la regulación de servicio en las condiciones de progreso alcanzados universalmente en la carrera de las armas, por la otra, podrá Venezuela presentar próximamente su Ejército con todo el brillo de la instrucción y moralidad necesarios (Venezuela. MGM, 1909, s/p).

El MGM se abocó a formar las primeras organizaciones institucionales del aparato militar; adicionalmente consideró el aumento de efectivos, del número de armas y de servicios, todos ellos recursos indispensables para su funcionamiento. Caracas y Maracay fueron las ciudades más preponderantes y se convirtieron en los lugares donde reunir los recursos y la fuerza del Estado; por lo tanto, allí se ubicaron las sedes de las nuevas brigadas militares como una estrategia para concentrar en una parte del territorio la fuerza militar y del Gobierno, lo que facilitó el ejercicio de poder y la desfragmentación de la organización militar.

En 1909, junto con una reforma constitucional, se formó el Ejército Nacional, de carácter doctrinario y de adiestramiento, con el cual se constituyeron las primeras políticas gomecistas dirigidas a organizar la estructura militar. Fue un mecanismo para solventar los problemas de fragmentación y heterogeneidad del aparato militar y del territorio heredados del siglo XIX, de la permanencia de caudillos por regiones y militares de montonera. Fueron aprovechados los primeros cambios en la economía: liquidación del monopolio del tabaco, la eliminación de los impuestos a la exportación de café y cacao, y otras situaciones que desencadenan en la centralización de la autoridad y un plan carretero, junto con la modificación de la milicia. Así, se activaron los sistemas para integrar la estructura política con las ideas de uniformar a la sociedad a partir de controles y “cesar las interferencias para el ejercicio del poder. La paz se constituye en una vivencia permanente, se impone un estilo político homogéneo y hasta se fija una mentalidad uniforme en relación con la sociedad civil. Debido a la imposición de un control severo y cruel se sueldan las piezas del rompecabezas que era el Estado nacional desde el siglo XIX” (Pino, 1988, p. 39).

La reforma militar se concretó finalmente en 1910, incluyó la profesionalización permanente de los efectivos; era necesaria y propia de la estructura de la institución nivelar el sistema de formación, en tanto con ello se encadenaban todos los órdenes.

La consolidación del sistema militar de manera aislada entre las regiones del país no era una condición compatible con la modernización y el progreso, por lo que la planificación del sistema de carreteras se realizó de manera premeditada: se conectaron las diversas regiones del país con Maracay y Caracas. En torno al recorrido, se construyeron obras públicas

militares. Especialmente, el mayor impulso ocurrió a partir de 1910, entre ellas el mejoramiento y la construcción de nuevos cuarteles militares: “en un primer momento mediante el reciclaje de las edificaciones militares coloniales” (Angarita, 2007, p. 116) y para ello “la Inspectoría General del Ejército se le encarga la reparación de todos los edificios militares, incluidos los cuarteles, el Hospital y la Academia, pero sujeto en esta materia a la superior dirección del MOP y de sus ingenieros” (Arcila Farías, 1974, p. 233).

Este sistema de planificación explica por qué Barquisimeto, Maracaibo y San Cristóbal fueron plazas de estrategia militar, en tanto la importancia de conectar el occidente del país con la capital fue un objetivo del Estado que ampliaba el radio del control político, militar, de las actividades comerciales, del intercambio de población y de insumos.

Especial atención tuvo el desarrollo carretero interno del occidente del país. La incertidumbre que producía en Gómez que sus enemigos regresaran al país para sacarlo del poder, lo llevó a proteger y romper con el aislamiento de esa región; por lo tanto, además de conectar San Antonio del Táchira con San Cristóbal a través de la Trasandina y otros caminos entre los estados Mérida y Trujillo, se proyectaron nuevos edificios para el alojamiento de las fuerzas militares acantonadas allí.

En el desarrollo carretero, que no se produce de manera aislada con relación a la arquitectura, se invirtió cerca del 50% del presupuesto anual establecido por Decreto del 24 de junio de 1910, con el cual se ratificó que: “Sin vías de comunicación no pueden desarrollarse las industrias, y sin industrias no existe riqueza nacional. De aquí que estime la apertura, mejora y conservación de los caminos como la más urgente de las obras públicas” (Martín, 1994, p. 263).

El plan del Gobierno fue contundente en materia urbana y territorial, así sea objeto de innumerables críticas, y es uno de los puntos que se trata de demostrar en esta investigación. Durante el gomecismo se desarrolló un importante número de obras públicas que acompañó la conexión de las regiones del país. Los controles militares luego de 1908 facilitaron las condiciones para crear un clima de paz en los campos venezolanos, que junto con el aumento de los ingresos fiscales producto de las explotaciones petroleras y el paulatino cambio de economía agraria a petrolera, sentaron las bases para la inversión y los cambios de los criterios para la arquitectura y el urbanismo en Venezuela.

Observar estos hechos desde la perspectiva de la historia de la arquitectura, más allá de los datos, da cuenta de la intención de acercar los campos al proceso de urbanización iniciado de forma incipiente en la primera década del siglo XX. Una de las maneras de alcanzarlo fue institucionalizar el Ejército, al tiempo que se conectó el territorio. En los lugares aislados, aun de su condición de campos, se encuentra “la mercancía” (productos, población) que promueve la actividad comercial de las ciudades y en consecuencia el nivel de desarrollo alcanzado por estas.

La carretera es un mecanismo moderno que civiliza el campo. El Ejército organizado funge como el símbolo de poder que resguarda ese proceso de civilización, pero más allá de aplicar su fuerza desde lo institucional, la construcción de modernos edificios militares impulsó esta modernización como un centrifugado que se manifestó en el mejoramiento de las ciudades cercanas; sin lugar a dudas, estos edificios formaron parte del paisaje urbano de las principales capitales del país y, muy especialmente, en aquellas que fueron de interés para el gobierno de Juan Vicente Gómez.

Vale la pena considerar la expresión “germen de ciudad” de Lucien Febvre,³ que define las funciones que adquieren las ciudades en la historia, tanto económica, religiosa, intelectual, universitaria y militar. Así, se podría considerar que algunas ciudades venezolanas asumieron una función de acuerdo con su utilidad en el proceso de modernización, y a su vez se formó cierta dependencia de ellas a las carreteras, en tanto:

En principio, por las carreteras crecen o decrecen las ciudades, por ellas a veces las ciudades se desplazan, o se convierten en centros de acumulación o de concentración de los productos agrícolas o industriales de toda la región, o se vuelven centros de distribución y de reparto (...) Nada influye más que la historia de las rutas en el destino de las ciudades” (Lion, 1978, p. 168).

En el caso venezolano, las preferencias personales y la posibilidad de perder el poder por alguna acción de sus enemigos del Presidente, lo llevó a prestarle atención a las ciudades de la región andina y la central, por ello estas podrían considerarse de aquellas con función económica y militar que justificaron el mejoramiento y la construcción de modernos cuarteles militares en ellas.

2. LOS CUARTELES Y LAS CARRETERAS: PROTECCIÓN Y COMUNICACIÓN

Los cuarteles fueron un símbolo del interés del Estado por proteger el territorio y su población. El objetivo de esta infraestructura militar para el gobierno de Juan V. Gómez, era “velar por la salud y comodidad del soldado, fiel guardián del orden y de las instituciones” (Venezuela. MOP, 1933, p. 711).

La importancia de la construcción de la infraestructura militar la podemos vislumbrar más allá de los ideales personalistas del Presidente. Las consecuencias económicas de la Primera Guerra Mundial fueron advertidas desde 1918, por lo que el cuerpo ministerial dirigido por Román Cárdenas,⁴ planificó la construcción de importantes obras públicas y la “Organización integral de medios de comunicación y transporte (...) Complementar con caminos vecinales y de derivación la red de carreteras con la cual ha hecho Ud. [Gómez] posible la transformación del país” (Martín Frechilla, 1994, p. 83).

A lo largo del recorrido de la red de carreteras, que de manera deliberada unió las principales ciudades de los Andes con las centrales y estas a su vez con todos los caminos secundarios, inclusive los fluviales, se desarrolló una operación de construcción de edificios militares o de mejoramiento de los ya existentes. Es decir, detrás del interés de la reactivación económica y comercial que implicó la construcción de una red de carreteras, se atisbó la protección del territorio por parte del Estado sin aspavientos (figura 1).

Los temas más discutidos y propagados con la propuesta de esta carretera, se centraron en los avances técnicos y de la ingeniería, por lo que las fuentes escritas del Estado,

³ Lucien Paul Victor Febvre (1878-1956) fue geógrafo e historiador de profesión, francés. Fundador, junto con Marc Bloch, de los *Annales*. En 1922 publicó *La tierra y la evolución humana* en la cual establece relaciones entre las actividades humanas, la historia y la cultura de las ciudades. Su formación explica su dedicación a los estudios urbanos enfocados en la clasificación de las ciudades más allá de las condiciones físicas.

⁴ Román Cárdenas (1862-1950), de origen tachirenses, ingeniero de la Universidad Central de Venezuela. Planificó un Programa Nacional, cuyas acciones estarían destinadas a reactivar la economía nacional. Se destacó por la realización de importantes obras públicas como el Mercado de Capacho, el acueducto de San Cristóbal y el puente sobre el río Uribante. Durante el gobierno de Juan Vicente Gómez participó como Ministro de Obras Públicas en 1910, y de Hacienda desde 1913 luego de realizar estudios en Londres.

representadas en las Memorias del MOP y la *Revista Técnica* del mismo ministerio, concentraran sus líneas en:

los minuciosos, exactos y cuidadosos levantamientos topográficos acotados (...) la condiciones de un buen pavimento para calles, en cuanto a su solidez, elasticidad, durabilidad, impermeabilidad (...) el mantenimiento, la limpieza, el roce y el escurrimiento, todo lo relacionado a los nuevos requerimientos del transporte automotor, y sus necesidades de superficies completamente unidas y de pendientes limitadas. El “mac-adams de concreto” el asfalto en frío mezclado con piedra” (Martín Frechilla, 1994, pp. 264-265)

Sin embargo, más allá de los temas técnicos, los estratégicos no se consideran en las memorias en un celo comunicacional avalado de parte del Estado, posiblemente, por estrategias militares. Autores como Elías Pino Iturrieta, desafiando estas supuestas estrategias, afirmó que la importancia de las carreteras “estaba más ligada al control político-militar y no a un propósito de integración nacional” (Pino Iturrieta, 1993, p. 159). No obstante, considerando que el proceso de modernización venezolano se inició con las políticas gomecistas, no se desestima en este trabajo la importancia del sistema de carreteras como integradoras del país e impulsoras del intercambio comercial entre las regiones. Veamos cómo se estructuró la red de carreteras, el mejoramiento y construcción de nuevos proyectos para la infraestructura militar.

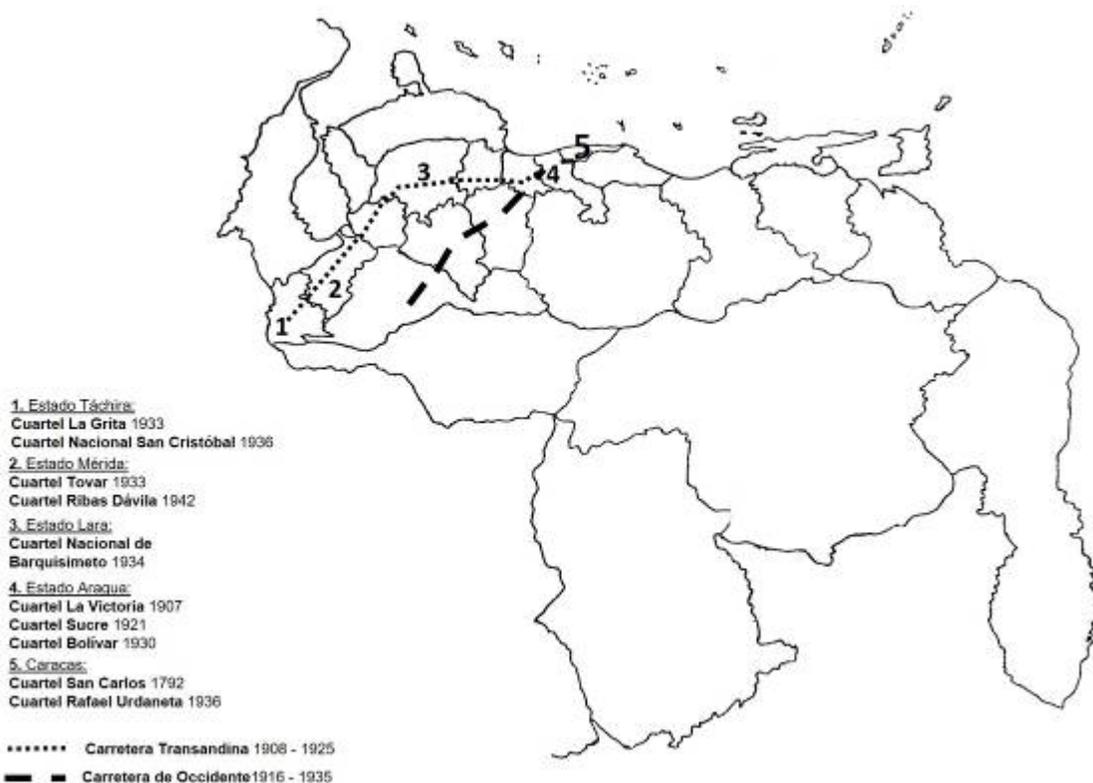


Figura 1: Cuarteles militares ubicados a lo largo del recorrido de las carreteras Transandina y Occidental de los Llanos. (Fuente: Elaborado por la Bach. Sthefanny Ramírez a partir de las cronologías realizadas en la investigación y, especialmente, la revisión de las memorias de los ministerios de Obras Públicas y de Guerra y Marina)

Con el Decreto del 24 de junio de 1910 se produce la primera intervención con la que se oficializó el sistema de conexión que el Estado estableció con la Trasandina. Esta conectó

Caracas, Maracay, Valencia, Barquisimeto, Valera, Mérida, Tovar y San Cristóbal, así los extremos noroeste del país; su construcción ocupó parte de las gestiones del gobierno de Gómez desde 1908 hasta su inauguración en 1925, cuando quedó comunicado desde San Antonio del Táchira hasta Caracas, la capital. Al tiempo que se concretaba este tramo carretero, muchos fueron los cuarteles militares que se remodelaron en las ciudades a lo largo de su recorrido. Estas remodelaciones como parte de las políticas del Estado, quedaron registradas en las *Memorias* del Ministerio de Guerra y Marina como “Conservación de edificios militares”, en las cuales se expresó claramente:

Atención muy asidua ha dedicado el Ejecutivo Nacional á la conservación y mejoramiento de las Fortalezas y demás Edificios Militares en todo el ámbito de la República; y es en virtud de esos cuidados que, desde fines de mayo del año anterior hasta la fecha y por el órgano respectivo, ha sido ordenada la verificación de trabajos sumamente importantes é indispensables” (Venezuela. MGM, 1909, p. XII).

Una larga lista de reparaciones muestra los documentos oficiales representados en las Memorias del Ministerio de Guerra y Marina y el de Obras Públicas; adicionalmente, se proyectaron varios edificios modernos que fueron construidos entre 1935 y 1938, años en los que se alcanzó la institucionalización del Ejército Nacional.

Como parte de las mejoras de los viejos edificios se encuentra la del colonial Cuartel San Carlos de Caracas (1790), el cual desde 1908 anualmente fue remodelado y reparado. El MOP se encargó de ejecutar la mayor parte de los trabajos solicitados por el Ministerio de Guerra y Marina: desde reparaciones de los techos hasta sistema de cloacas, construcción de nuevas garitas, cañería y pavimento del patio fueron solicitadas por el general Benicio Giménez al MOP en comunicación de 1925 (Venezuela. MGM, 1925, p. 103). Eleazar López Contreras, en 1934, informó que fue solicitado de parte del MGM “construir una escalera de cemento que dé acceso a la azotea, arreglar la cocina e instalar una tubería para el riego de los jardines, todo en el Cuartel San Carlos” (Venezuela. MGM, 1934, p. 195) para lo cual autorizó la compra y ejecución de todos los trabajos. El ingeniero Tomás Pacanins, en su gestión como ministro de Obras Públicas en 1936, refrendó las mejoras que requerían este cuartel en la sustitución de los techos (Venezuela. MOP, 1936, p. 856) Este Cuartel ha sido uno de los edificios militares a los que más atención se le brindó en los 27 años del gomecismo.



Figura 2: Batallón de Infantería al frente en línea. Al fondo, el Cuartel Bolívar, Maracay. (Fuente: Venezuela. Ministerio de Guerra y Marina. (1933). Memoria, p. 21)

En Maracay, el Cuartel Sucre (1921) fue reparado en cuanto a los servicios y cubiertas. Las condiciones en las que se encontraban los techos ponían en riesgo los materiales depositados en las dependencias del mismo. Los detalles de las modificaciones se encuentran registrados con detalles en las Memorias del MOP de 1938 (Venezuela. MOP, 1938, pp. 76D-77D). Desde 1930 se proyectó el Cuartel Bolívar de Maracay. El ingeniero Ricardo Razetti atendió la disposición del Gobierno de construir un edificio para albergar a 3.000 plazas al norte de la plaza Bolívar de la capital del estado Aragua (figura 2).

En las ciudades de los Andes el viejo edificio en donde funcionó el Cuartel Nacional de San Cristóbal, fue reparado desde 1911 en diversas oportunidades, y el primer edificio del Cuartel Rivas Dávila de Mérida fue ampliado en 1917. Al ser consolidado este tramo carretero, se reforzó tanto la protección como la formación militar de la región con la construcción en 1933 de los cuarteles de La Grita y de Tovar, ambos edificios asignados por contrato al ingeniero Luis Bossetti y ubicados cercanos a las capitales: San Cristóbal y Mérida, respectivamente (figura 3).

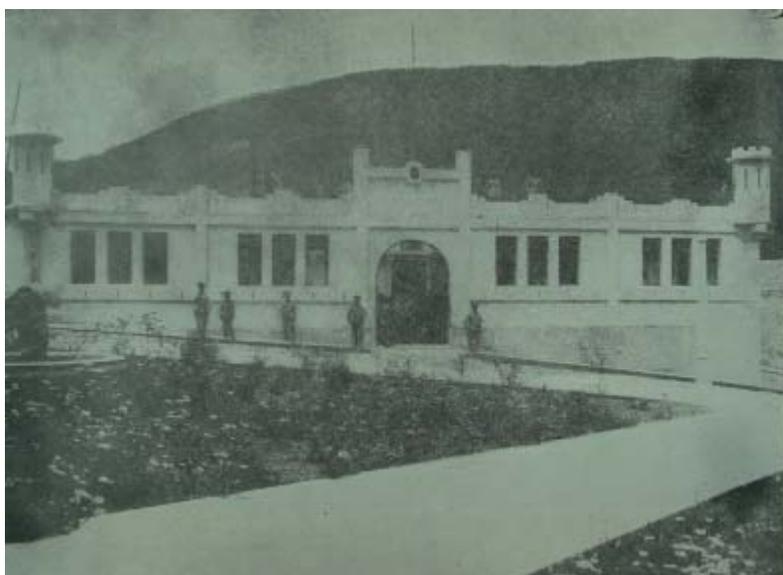


Figura 3: Cuartel de La Grita. (Fuente: Venezuela. Ministerio de Guerra y Marina. (1937). Memoria y Cuenta, p. 141)

Posteriormente, se proyectaron y construyeron dos de los más importantes y modernos cuarteles militares del país; era necesario ampliar la capacidad de los mismos en los estados andinos. El MOP ejecutó la construcción de estos edificios, el Cuartel Nacional de San Cristóbal en 1937 y el nuevo Cuartel Rivas Dávila, concluido en 1942. El arquitecto Carlos Guinand Sandoz proyectó el edificio sancristobalense en la parte alta de la ciudad, entre las carreras 16 y 17 (República y Los Andes) y calles 9 y 10 (Camilo Torres y Ricaurte) en el ensanche del centro de la ciudad. El Cuartel Rivas Dávila, también de la autoría del ingeniero Bossetti, ubicado en la calle 13 (Colón), entre avenidas 4 y 5 (Bolívar y Zerpa), en el sector Milla (figuras 4 y 5).

Estos nuevos cuarteles dan cuenta de la transición en la cual se inserta el proceso de modernización emprendido durante el gomecismo. Los tejidos urbanos de las ciudades y la arquitectura que allí se proyectó abrió el compás para la construcción de una tipología moderna de edificios y nuevas formas de emplazamiento y organización. Tanto el MOP como el MGM respondieron a las solicitudes del Ejército Nacional ya institucionalizado de

funcionar en nuevas edificaciones, en tanto dejó de dialogar con los espacios tradicionales y las viejas edificaciones acondicionadas para su funcionamiento.



Figura 5: Cuartel Nacional de San Cristóbal. (Fuente: Venezuela. Ministerio de Obras Públicas (1938). *Memoria y Cuenta*, p. 110-D).

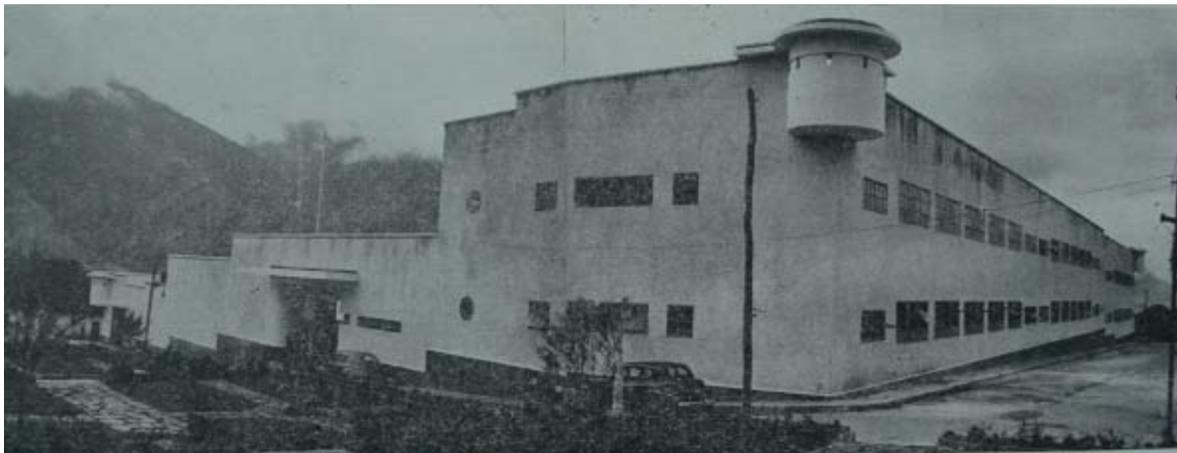


Figura 4: Cuartel Rivas Dávila. (Fuente: Venezuela. Ministerio de Guerra y Marina. (1942). *Memoria y Cuenta*, s/p)

La carretera de Occidente se realizó entre 1916 y 1935, construida en el piedemonte andino, de 872 kilómetros. Fue una de las carreteras con más largo recorrido, considerando que comunicaría la región de los Andes con la Central, desde San Cristóbal hasta Caracas, por lo que atravesaría buena parte del territorio nacional. Se encontrarían en su camino los estados Barinas, Portuguesa, Cojedes y Carabobo. No se puede desestimar que durante estos años se designó 50% de la partida del gasto de obras públicas a la construcción de carreteras, al tiempo que influyó en la ejecución de otras obras públicas.

La rápida comunicación facilitó que las reparaciones, ampliaciones y mejoras de los cuarteles en funcionamiento continuaran. Los registros de las memorias del MOP y del MGM así lo

confirman: las ampliaciones de los cuarteles de Mamey y de Palo Grande (1933), las reparaciones de los cuarteles de Miraflores (1930), Nacional de Maracay (Girardot), de la Victoria, Cuartel Nacional de Barquisimeto (1933), ampliaciones y reparaciones del San Carlos en Caracas (1934) y la proyección e inauguración del Cuartel de Infantería General Rafael Urdaneta de Caracas (1936).

El Cuartel Urdaneta es un edificio moderno que representó la relación entre el Estado, la organización militar, la arquitectura y la ciudad. El proyecto original, en la *Memoria* del MOP de 1936, se le atribuyó al arquitecto Carlos Guinand Sandoz. Posteriormente, culminado por el arquitecto Luis Malaussena, quien durante la dirección de la obra realizó modificaciones y proyectó algunos departamentos (Venezuela. MOP, 1936, p. 818).

Con este edificio el Estado fue representado en el objeto construido, ubicado estratégicamente en un gran terreno de la explanada de la Nueva Caracas, entre el camino del Tipe y la quebrada Caroata, luego de ser construidas las carreteras que conectaron el occidente con el centro del país. La propuesta arquitectónica de dos pisos se ajustó a las funciones requeridas para las actividades del Ejército Nacional institucionalizado durante el gomecismo, capaz de albergar a 1.200 hombres seleccionados y organizados para formarse en el arte de proteger (figura 6).



Figura 6: Cuartel de Infantería "General Urdaneta". (Venezuela. Ministerio de Guerra y Marina. (1942). *Memoria y Cuenta*, s/p)

Ahora bien, el sistema carretero amalgamado con la infraestructura militar no puede únicamente ser visto como un mecanismo de intercambio comercial en las diversas regiones conectadas del país, ni como mero instrumento de neutralización de alzamientos opositores al Gobierno. Detrás de toda esta infraestructura coordinada se teje una clara intención de normalizar, en buena parte, la conducción de la sociedad y, más aún, la normalización de esa parte de la sociedad que, voluntariamente o no, se enlista en las filas del Ejército Nacional.

Normalizar es una acción implícita de quien ejerce el poder, en este caso el Estado; y este desde 1908 procuró incorporarse a un proceso de modernización, con el cual se constituyó la plataforma, que desde la perspectiva de la seguridad le garantizará el control de la sociedad. Si una de las formas más comunes para la normalización se logró a través de la infraestructura asistencial y educativa, hay que reconocer que dentro de un cuartel se genera un proceso de formación y de educación del joven militar, si bien no sobre la base de una

típica “escuela”, dentro de estas edificaciones se debió considerar los lugares para el aprendizaje, el descanso, las prácticas militares y propias de resguardo.

En todo caso, aquí valdría la pena reflexionar que “la persona o el sujeto (...) es un producto, un efecto del movimiento por medio del cual (...) las fuerzas productivas sociales, son registradas y se distribuyen sobre la superficie de las instituciones sociales, donde ellas determinan un campo de la representación y, en consecuencia, de la persona y del sujeto”. Por lo tanto, el militar en formación resulta ser un producto normalizado por el Ejército Nacional, y los edificios para alcanzar tal normalización constituyen los lugares en donde se ejercen modelos de “normalidad y de imponer instancias de normalización” que, requieren las personas que lo integran (Lion Murard, 1978, pp. 86-87).

3. CONCLUSIONES

En los años del gomecismo se fortaleció y concentró el funcionamiento del Estado y los poderes nacionales en Maracay y Caracas, por lo que resultó acertado que los principales tramos carreteros construidos entre 1908 y 1935, la Trasandina y de Occidente, confluyeran en ambas ciudades, lugares donde se ubicó la infraestructura militar más importante del país. Se suponía que frente a cualquier intento de ataque a los poderes del Estado o de hecho en contra del mismo, Maracay fungía como barrera protectora del resto del país; allí, el Ejército Nacional estaría en la capacidad de detener cualquier provocación en contra del territorio y del Gobierno nacional.

Tanto los cuarteles como las carreteras son mecanismo de control y de ejercicio de poder cristalizados por el Estado, con la intención de ser una forma de representación de la fuerza que ostentó. Mientras más expedito resultó circular, se aseguró normalizar los movimientos de la sociedad, y así el control por parte de los cuerpos de seguridad. Se pretendió establecer una suerte de equilibrio en donde el Estado a través de las instituciones y sus infraestructura fue capaz de atender todos los ámbitos de la vida nacional, por lo tanto, la seguridad compartió roles en el tejido urbano de las ciudades con lo educacional, asistencial y comunicacional.

El cuartel fue un lugar cerrado, impenetrable por la sociedad común; el lugar estaba destinado únicamente a quienes decidieron formarse como militares. Físicamente, se cierra al exterior y las carreteras todo lo opuesto, son la apertura a lo cercano, a lo lejano, son la relación con lo otro, con lo que hasta el momento de su construcción se mostraba distante, no reconocido. Con ambos, se estableció una dupla acorde con las necesidades de modernización y protección en Venezuela durante los primeros treinta años del siglo XX.

REFERENCIAS

Angarita, Ernesto (2007). El control de Juan Vicente Gómez de las tierras de Maracay y su influencia militar. Revista *Mañongo*, vol. XV (28), 115-130.

Arcila Farias, Eduardo (1974). *Centenario del Ministerio de Obras Públicas: influencia de este ministerio en el desarrollo, 1874-1974*. Caracas: Ministerio de Obras Públicas.

Lion Murard, Francois Fourquet (1978). *Los equipamientos del poder. Ciudades, territorios y equipamientos colectivos*. Barcelona: Gustavo Gili, Colección Punto y Línea.

Martín Frechilla, Juan José (1994). *Planes, planos y proyectos para Venezuela: 1908-1958*. Caracas: Fondo Editorial Acta Científica Venezolana-Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, Universidad Central de Venezuela.

Pino Iturrieta, Elías (1988). *Venezuela metida en cintura: 1900-1945*. Caracas: Cuadernos Lagoven Serie: Cuatro Repúblicas.

Pino Iturrieta, Elías (1993). *Juan Vicente Gómez y su época*. Caracas: Monte Ávila.

Segnini, Yolanda (1997). *Las luces del gomecismo*. Caracas: Alfadil Ediciones.

Venezuela. Ministerio de Guerra y Marina. (1909). *Memoria y Cuenta*. Caracas: Imprenta Bolívar.

Venezuela. Ministerio de Guerra y Marina. (1925). *Memoria y Cuenta*. Caracas: Litografía del Comercio.

Venezuela. Ministerio de Guerra y Marina. (1933). *Memoria y Cuenta*. Caracas: Litografía y Tipografía Vargas.

Venezuela. Ministerio de Guerra y Marina. (1934). *Memoria y Cuenta*. Caracas: Litografía y Tipografía Vargas.

Venezuela. Ministerio de Guerra y Marina. (1937). *Memoria y Cuenta*. Caracas: Litografía y Tipografía de Especialidades.

Venezuela Ministerio de Guerra y Marina. (1942). *Memoria y Cuenta*. Caracas: Talleres Patria.

Venezuela. Ministerio de Obras Públicas. (1933). *Memoria*. Tomo I. Caracas: Litografía y Tipografía Vargas

Venezuela. Ministerio de Obras Públicas. (1936). *Memoria y Cuenta*. Caracas: Litografía y Tipografía del Comercio.

Venezuela. Ministerio de Obras Públicas. (1938). *Memoria y Cuenta*. Caracas: Taller Offset.