

De Caracas a La Guaira: 13 minutos

Elite, 1953-03-21.

La longitud de la autopista Caracas-La Guaira es de 17 kilómetros contados desde Catia hasta el trébol de distribución en Pariata. La distancia entre estos dos puntos, siguiendo las sinuosidades de la carretera vieja, es de 30 kilómetros. La velocidad admisible (!) en la actualidad es de 25 k. por hora; la permitida en la autopista será de 80 k. por hora. Si todavía estamos seguros de una regla de tres simple, La Guaira quedará a poco más de trece minutos de Caracas. Los "Marimones", los "Cagnasso" o los "López", pueden rebajarlo aún a menos de diez, pero ése ya es negocio de la Inspectoría.

La distancia se ha reducido casi a la mitad. La vía de las pesadillas de Boquerón no se atrevía a dar el salto sobre la quebrada de Tacagua, y seguía dócilmente las conformaciones de las laderas de su vertiente derecha. Ese camino de rodeos tiene 395 curvas, y la pendiente máxima alcanza al 12 por ciento. La nueva autopista tiene pendientes que varían entre el 6 y el 4 por ciento a cielo abierto, y tres y medio en los túneles. Las curvas se han reducido a 36. El trazado de esas 37 rectas perfora la tierra en dos túneles y salta audazmente tres veces sobre la quebrada de Tacagua a caballo de viaductos que son modelo de ingeniería.

La velocidad media admisible de los vehículos ha sido aumentada a más de tres veces. El ancho medio de la explanación de la vía actual es de 7,50 metros. El de la autopista alcanza a 21,50 metros con dos calzadas de doble vía de 7,30 metros cada una, separadas por una isla central, y hombrillos pavimentados a ambos lados de la carretera. El radio mínimo de curvas de la vía actual es de 15 metros, las de la autopista han sido construidas con un mínimo de 300 metros, todas espiralizadas y peraltadas de acuerdo con las modernas experiencias técnicas. La autopista contará con iluminación necesaria en todo su recorrido. Desde Caracas a Maiquetía estará provista de alumbrado central mediante postes de luz dispuestos a tramos a lo largo de la isla. Desde Maiquetía a La Guaira, utilizando postes laterales. Con el fin de evitar posibles construcciones en sus bordes, vías de acceso laterales a la autopista y tráfico de animales ha sido adquirida una faja de 75 metros de ancho de terreno a cada lado de la vía. Todas estas medidas de seguridad y viabilidad adoptadas en la construcción de la autopista han permitido fijar esta alta velocidad media admisible de 80 kilómetros por hora.

* * *

La historia de las carreteras entre Caracas y La Guaira data del tiempo de la Colonia.

El indígena del sentimiento bravío de la independencia y el aislamiento recorría los desfiladeros de Galipán o las Dos Aguadas con paso furtivo de cazador. Esos caminos abiertos a pisadas cautelosas de pies descalzos eran senderos de paz inquieta, de pausas inseguras; caminos de tregua en la vida de las tribus rivales. Por ellos llegaban los

Caciques Caracas al conuco y al mar. Recelosos, con cautela, subían y bajaban por lo más despejado de las crestas. Iban armados de cerbatanas y mapires, tensa la antena del oído, el ojo alerta.

Por esas trochas subieron los conquistadores de espingarda, hace casi quinientos años. La provincia de Venezuela inició entonces su tráfico con ultramar a través de La Guaira, hoy el primer puerto de Venezuela. Esa cadena de esclavitud despiadada tenía que hablar sin descanso de las riquezas del país conquistado, y le abrieron un camino casi sin desviarse de la trocha del indio. Lo empedraron, lo adoquinaron. Así quedaron por primera vez unidos el Valle de los Caracas y La Guaira con una carretera.

Hoy la recorren los fieles en algún Vía Crucis y algunos excursionistas. El adoquinado se inicia en la Puerta de Caracas. Allí termina el macadam aún fresco de la ciudad y arranca el viejo y desdentado empedrado de la Colonia que conduce a los Castillitos. Las hileras de casas y ranchitos siguen sin interrumpirse bordeando la vieja ruta colonial, desafiando pendientes y asomándose a las quebradas. De vez en cuando una cruz de madera marca el Paso simbólico del Calvario. No sé si recordando el Vía Crucis del Gólgota o las cruces de aquellos que ajustaron unas piedras con otras hasta alcanzar la cima de las siete fortalezas. A trechos orgullosamente empinada, como impacientada por llegar pronto a la cumbre; en otros rodeando una ladera como si tomara aliento; la vía descansa en grandes plataformas, balcones monumentales que prestan a Caracas proporciones de maqueta. Vistas desde aquí las nuevas construcciones restan relieve a los viejos edificios coloniales, y los techos rojos parecen pegados al suelo, besando amorosamente la tierra. La distancia pone un velo a la miseria, y los ranchitos que forman interminables balconajes asomados a las quebradas parecen casitas de nacimiento colgadas por capricho.

En los primeros tiempos de la independencia, poco después de la separación de la Gran Colombia, José Antonio Páez encomendó al Teniente de Ingenieros Juan José Aguerrevere, el trazado de una nueva carretera entre Caracas y La Guaira. Corría el año de 1837. Aguerrevere trazó la vía desde Caracas hasta Plan de Manzano y enfiló hacia Boquerón. Aquí las dificultades parecían insalvables. Era difícil morder la roca para abrir una vía al mismo borde de aquel terrible precipicio. Acevedo, un baqueño del lugar, se dejó descolgar desde lo alto, en el vacío, para fijar unos puntos de estaca sobre el farallón vertical. Simultáneamente se había comenzado la construcción de la carretera desde Maiquetía. Los dos trazados quedaron unidos por lo que se conoce como la Subida de Paují. La carretera quedó terminada en 1845, bajo la Presidencia de Carlos Soublette.

Guzmán Blanco dió más importancia al Ferrocarril. Su construcción se terminó en 1883. El problema de la carretera volvió a tomar importancia con la llegada de Juan Vicente Gómez al poder, en 1909. Como militar, necesitaba una vía segura y libre entre la capital y el principal puerto venezolano. El ferrocarril era empresa privada, y ponía algunas restricciones a su uso. Luis Vélez, su Ministro de Obras Públicas, reconstruyó la vieja carretera en 1912. Un año antes, la Comitiva de la visita oficial a Venezuela de la Princesa María Luisa de Slesvig Holstein, nieta de Su Majestad Británica la Reina Victoria y sobrina del Rey Eduardo VII, tardó cuatro horas en subir de La Guaira a Caracas.

Por el año de 1923, doña Hermenegilda Chacón de Gómez, recibía en Macuto frecuentes visitas de su hijo, el General, fué entonces cuando el dictador decidió construir un murallón costosísimo y abrir la vía por el abra contraria. Por decisión arbitraria, propia de su temperamento y de su oficio, el General quiso complacer a un amigo e hizo que esta nueva parte de la carretera tomara por la disparatada curva de La Horquilla.

–No me dejen lejos al amigo Pedro García.

Y los ingenieros llevaron la carretera hasta su hacienda, cuando hubiera sido más simple y de mayor utilidad general dar tierras y traer a Pedro García hasta la carretera.

* * *

Ya Caracas es una ciudad de más de medio millón de habitantes. Nuestro puerto principal está alcanzando un desarrollo de primera magnitud. El enlace tiene que ir por caminos nuevos.

La construcción de la autopista fué iniciada en 1950, de La Guaira hacia Caracas. El primer tramo de cuatro kilómetros, la Avenida Central de Maiquetía, que llega hasta Curucutí, en Paríata, está ya en servicio. Empieza a ascender desde este punto. Cruza después la Avenida que va al aeropuerto internacional de Maiquetía y la carretera a Catia La Mar, mediante un trébol de distribución de tráfico a dos niveles y sube hasta Catia en un recorrido de 17 kilómetros. En el terminal de la vía en Catia, hay otro paso a dos niveles bajo la Avenida Sucre, de donde se proyecta la continuación de la autopista hasta enlazar con la Avenida San Martín, pasando por un túnel debajo del cerro de la Planicie; y siguiendo las márgenes del Guaire, otra con la autopista del Este.

El doctor Henrique Siblesz, Director de las Oficinas de la Autopista Caracas-La Guaira, me va dando detalles de la obra ciclópea que constituye ésta que ha sido considerada en el exterior como la carretera más cara del mundo. Los túneles son de doble vía independiente: una para subir y otra para bajar, con dos vías de tráfico para cada uno. Son de dos bocas excavadas en roca viva, con sección de forma de herradura, separadas por un muro natural de 11 metros. Las bóvedas y el piso están revestidos de cemento. Los túneles están provistos de ventilación artificial y equipo de iluminación continua con lámparas fluorescentes. Se ha provisto la construcción de edificios para la instalación de equipos de ventilación eléctrica en tres de los cuatro portales. Cerca del portal más próximo a Caracas, el lado sur del túnel número 1, habrá un edificio de control con espacio para garage y grúa de despeje para vehículos accidentados. El túnel número 1 tiene una longitud de 1.800 metros. El número 2, de 460 metros. Las obras de abrir los túneles comenzaron en marzo de 1951. Su perforación total terminó el 26 de julio del año pasado. El movimiento promedio diario de excavación, en trabajo de tres turnos fué de seis metros por día. Las 24 unidades de ventilación mandarán un total de 94.261 metros cúbicos de aire fresco por minuto.

Los tres viaductos han sido diseñados en concreto precomprimido. Tienen un ancho entre barandas de 20.80 metros, con espacio para cuatro vías y la isla central. El concreto fué diseñado para un coeficiente de ruptura de 400 kilos por centímetro cuadrado.

El viaducto número 1, ubicado en el kilómetro 4, tiene 302 metros de longitud. Tiene un arco central de 152 metros de luz, y es considerado uno de los más grandes de América en concreto y el quinto por extensión en el mundo. La calzada está a 70 metros del fondo de la quebrada Tacagua. El viaducto número 2 está situado en el kilómetro 8, tiene 250 metros de largo. El número 3, de 200 metros de longitud, en el kilómetro 9.

Los gastos de construcción de esta autopista ascenderán a unos 180 millones de bolívares. A más de 10 millones por kilómetro. Se calcula que se necesitarán unos 20 años de cobro de peaje para cubrir el importe de las inversiones. Con este objeto de cobrar a la entrada de la autopista se construirán en Catia y Maiquetía edificios donde funcionarán los aparatos de control y cobro. El tráfico será regulado por empleados de estos controles, evitando que circulen vehículos fuera de la altura y tonelaje indicados para el pavimento diseñado y la altura de los túneles.

El movimiento de tierras necesario para construir la autopista ha sido descomunal. Hay cortes en trinchera de 95 metros, los menores pasan de 30 metros. Hay rellenos de 45,30 y 25 metros de altura. Se han utilizado 115 unidades entre tractores, traíllas, palas mecánicas, turnapules y patroles. Se han empleado más de cien camiones mezcladores de concreto y un gran número de implementos.

Esta gran obra estará terminada a fines de año. Así culmina en gran autopista la historia de las carreteras entre La Guaira y Caracas, que constituye una especie de metro del grado de desarrollo de la nación.

Para los que no quieren utilizarla más que para ir a la playa: Macuto quedará en carro más cerca que el Hipódromo. Y cedo mi estribillo a los chóferes de alquiler: "De Caracas a La Guaira: 13 minutos".