

TRANSPORTE PÚBLICO EN CARACAS: EVOLUCIÓN TECNOLÓGICA EN EL SIGLO XX A MERCED DEL ESTADO VENEZOLANO

Juan Pedro Antonuccio Zambrano

Escuela de Historia (Universidad Central de Venezuela)

1498juanpedro@gmail.com

Resumen

A lo largo del siglo XX, la ciudad de Caracas vivió un crecimiento vertiginoso de su población, lo que se tradujo en el surgimiento espontáneo de diferentes sistemas de transporte. Aunque a comienzos de siglo dominó el tranvía, este fue sustituido por los autobuses y los llamados *por puestos*, vehículos particulares adaptados para pasajeros, todos de iniciativa privada. El Estado gradualmente se ocupó de la demanda de transporte hasta que en la década de 1960 se planificó el Metro de Caracas, inaugurado en 1983 y que representó un cambio de paradigma para el transporte urbano en la ciudad, desde el punto de vista social y tecnológico-profesional, pero que quedó inconcluso al presentarse déficits presupuestarios y no integrarse con el transporte superficial. Esta investigación narra la evolución del transporte público en la capital a través de sus cambios tecnológicos e identificando el papel del Estado, además de otros actores, en cada uno de ellos.

Palabras claves: Metro de Caracas, tranvía, autobuses, Venezuela.

PUBLIC TRANSPORT IN CARACAS: TECHNOLOGICAL EVOLUTION IN THE 20TH CENTURY AT THE MERCY OF THE VENEZUELAN STATE

Abstract

Throughout the 20th century, the city of Caracas experienced a rapid growth in its population, which resulted in the spontaneous emergence of different transport systems. Although the tram dominated at the beginning of the century, it was replaced by buses and the so-called *por puestos*, private vehicles adapted for passengers, all of which were private initiatives. The State gradually took charge of the demand for transport until the 1960s, when the Caracas Metro was planned. It was inaugurated in 1983 and represented a paradigm shift for urban transport in the city, from the social and technological-professional point of view, but it was left unfinished due to budget deficits and not being integrated with surface transport. This research narrates the evolution of public transport in the capital through its technological changes and identifying the role of the State, as well as other actors, in each of them.

Keywords: Caracas Metro, tram, buses, Venezuela

Introducción

Caracas, en su condición de capital de un país sudamericano, tuvo una transformación demográfica notable en el siglo XX. Desde antes de la independencia, Caracas ha sido la ciudad más poblada de Venezuela, pero esto no implicaba que fuera un espacio particularmente grande ni ocupado en toda su superficie actual. A finales del siglo XIX, diferentes transformaciones urbanísticas en la ciudad trajeron consigo la incorporación de los primeros intentos de un transporte colectivo que conectara diferentes partes de la urbe.

Como cualquier poblado de su rango, Caracas ha necesitado del transporte urbano colectivo. Sin embargo, la constitución de sistemas de transporte no ha tenido una evolución lineal y ordenada, ni desde el punto de vista tecnológico ni tampoco en su gestión y administración. La presente investigación se propone explicar la evolución del transporte público en Caracas principalmente entre dos hitos: la electrificación del tranvía en 1907 y la inauguración del Metro de Caracas en 1983, así como sus consecuencias e impactos en la presencia tecnológica tanto humana como material. De igual forma, se aspira esbozar una mayor comprensión del papel del Estado en el transporte urbano en Caracas y la dependencia de la inversión pública en lo tecnológico.

Para poder llevar a cabo esta investigación, se recurrió a una decena de fuentes documentales entre libros, entrevistas, catálogos y artículos, tanto en físico como electrónicos. Como fuente articuladora se presenta el catálogo *Transportes en Venezuela* (2000), editado por la Fundación Museo del Transporte, que a través de una serie de artículos explica la evolución cronológica de todo tipo de sistemas de transporte en el país, incluyendo una serie dedicada a los medios de transporte urbanos, como el tranvía, el autobús y posteriormente el metro.

Finalmente y para concebir específicamente los retos del transporte urbano en la capital hacia mediados del siglo XX, se tomarán en cuenta los diagnósticos hechos por el ingeniero José González Lander en su artículo *El problema del transporte y el Metro de Caracas* (2001) y el propio libro editado por la Compañía Anónima Metro de Caracas, *La historia de un boleto* (1989); una compilación donde se hace un enfoque interdisciplinario hacia el pasado del transporte en la ciudad y el porqué de la escogencia e importancia del metro para todos los habitantes de la ciudad. Aquí, en específico, se usarán los artículos *Importancia del transporte en las ciudades* de Gregorio Tobía (1989), *Tres décadas de planificación vial y el Metro de Caracas* de Manuel Díaz Díaz (1989) y *Sistema Metrobús*, como parte de un libro compilado por Antonio Padrón Toro (1989).

Desde la tracción de sangre a la electricidad y la gasolina

Parece que el origen de los inventos tecnológicos del siglo XX está en Europa Occidental y eso sucedió también en materia de transporte urbano. José Luis Oyón (1999) deja claro que la relación entre transporte público y crecimiento urbano es indisoluble, aunque siempre terminan influyendo otros elementos que hacen que diferentes sistemas de transporte necesarios lleguen antes o después. Principalmente, él identifica a las razones estético-culturales y a las políticas como **Bitácora-e, Número Especial, 2021. ISSN: 2244-7008.**

causantes de la adopción tardía de diferentes sistemas o modelos (Oyón, 1999:18). Pero, aunque en la Europa del siglo XIX la electrificación del transporte urbano tardó más en las ciudades británicas que en las alemanas, “en 1895, unas 50 ciudades alemanas e inglesas estarían servidas por tranvías, 36 en Francia, pero sólo 16 ciudades en España” (Oyón, 1999:19). Muchos de ellos eran tranvías de tracción animal, pues la electrificación del tranvía fue muy desigual en las ciudades europeas. En varias de ellas primó el carácter estético, pues los cables afeaban la ciudad, lo que encareció las instalaciones; mientras en otras, la topografía hacía que una electrificación de este medio de transporte fuera aún más complicada. Solo Londres logró tener, aparte del tranvía “un sistema metropolitano para resolver la congestión central” (Oyón, 1999:19) y solo se le sumaron a finales del siglo XIX otras ciudades como Berlín, París, Viena, Budapest y particularmente, Glasgow.

Caracas no llegó tan tarde al tranvía, tomando en cuenta que para 1920 no tenía más de 12 mil habitantes y solo una gran capital europea a finales de siglo superaba los 450 mil. En la Venezuela pre petrolera y con muy escasa industria, la demografía no puso tanto peso en las ciudades para el desarrollo del transporte. Los primeros tranvías surgieron en 1882, con la empresa Caracas. Un año después, comenzó a operar la línea de tranvía Caracas-El Valle y en 1886 surgió una de las compañías más importantes de entonces: Tranvías Bolívar. Todas ellas funcionaban con un sistema de tranvías movidos por animales. Los Bolívar eran tirados por mulas y su recorrido principalmente iba entre Caño Amarillo y Quebrada Honda, mientras que los Tranvías Caracas eran tirados por caballos en un recorrido entre Puente Hierro y la plaza La República (Schael y otros, 2000:18).

El mayor cambio en el transporte urbano vino de la mano de la electricidad. En la ciudad había una red eléctrica desde 1895, año en el que Ricardo Zuloaga funda C.A. La Electricidad de Caracas. La electrificación del transporte colectivo fue rápida y vino a partir de capital británico, pues en 1907 el empresario británico Edgar A. Wallis se alió con otros venezolanos para formar la Compañía Anónima Tranvías Eléctricos de Caracas, luego de haber comprado de forma gradual las diferentes empresas de tranvía de la ciudad. Esta nueva compañía acabó rápidamente con los anteriores tranvías de tracción animal y funcionó bajo la dirección técnica del ingeniero H. Ludford y como director de tráfico, Eugenio Mendoza Cobeña. Parte de los primeros tranvías electrificados fueron trenes a vapor adaptados y la primera línea en funcionar fue entre Las Flores y El Valle, el 15 de enero de 1907 (Morrison, 2007). Con el tiempo, la empresa constituyó un servicio completo de 40 tranvías con capacidad de 48 personas, cuyos asientos podían intercambiarse en función de la dirección que recorría el vehículo. El punto de partida de la mayoría de ellos eran los alrededores de la plaza Bolívar y los motores de los tranvías tenían dos fuentes de alimentación: el suministro eléctrico proveniente de las plantas hidroeléctricas de El Encantado y un motor generador de petróleo crudo. Las rutas iban a Catia, el hospital Vargas, La Pastora, San José y por primera vez cruzaron el río Guaire hacia el sur, en la nueva urbanización El Paraíso, donde diferentes casonas se asentaron al terminar el siglo XIX. Según Schael y otros (2000:18), “hacia 1912 unas doscientas mil personas utilizaban mensualmente el servicio que se iniciaba a las seis y media en la mañana y terminaba a las diez de la noche”.

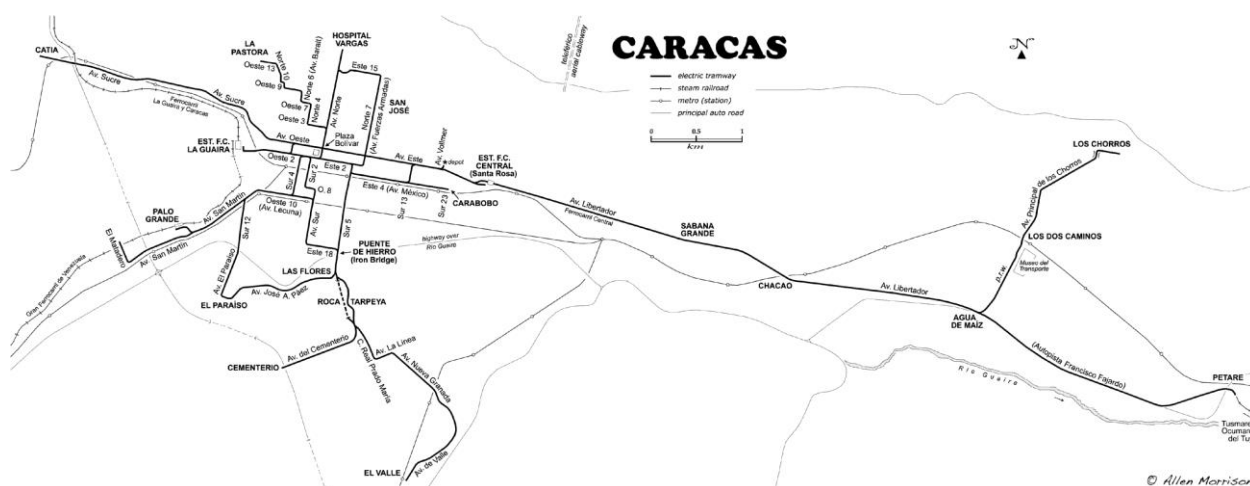


Figura 1. Sistema de tranvías de Caracas y ferrocarriles subsidiarios. (Morrison, 2007)

Pero el monopolio de la Compañía Anónima Tranvías Eléctricos de Caracas no duró mucho, pues ya los ómnibus comenzaron a recorrer diferentes puntos de la ciudad, en franca competencia con los tranvías. Este medio de transporte ya era usual en Europa e incluso en los centros históricos de algunas ciudades donde se prefirió la circulación exclusiva de ómnibus por motivos estéticos ante que las instalaciones eléctricas. En principio, los autobuses llegaron a Caracas para cubrir las rutas por las que el tranvía no circulaba, pues el autobús representaba mayor facilidad en la circulación en zonas no electrificadas. A partir de lo que recogen Schael y otros (2000:19), “el empresario Joaquín Paúl estableció en Caracas la primera empresa de servicios de automóviles de alquiler y la primera de transporte público: Automóviles-Ómnibus”.

Una de las rutas de esa empresa fue entre Capitolio y El Paraíso, al cruzar Puente Hierro y tener un nuevo medio de transporte hacia el sur del río Guaire. Pero este recorrido representó un conflicto legal, donde se puede ver una de las primeras participaciones del Estado en la regulación del transporte público que, hasta ese momento, era exclusivamente privado. Nicomedes Zuloaga, abogado apoderado de la compañía de tranvías, y Guillermo Paúl, por parte de la de autobuses, se enfrentaron en una disputa legal por el uso de esa ruta que pasaba por Puente Hierro y que terminó ganando Paúl, quien demostró que no existía en el contrato entre la compañía de tranvías y el gobierno nada que les reservara el uso exclusivo de esa ruta. Además, se esgrimieron otros argumentos que se usarían durante la competencia que dan datos sobre las características de los dos tipos de transporte; a favor del autobús, se decía que los tranvías eran más grandes (1.80 m de ancho para autobuses y 1.85 m de ancho para tranvías); y por el lado del tranvía, se esgrimía que los autobuses podían incurrir en exceso de velocidad y estar propensos a accidentes al no tener una vía fija (Schael y otros, 2000:18-19). Aunque esta disputa legal está ampliamente reseñada, en esta investigación no se pudo encontrar la fecha exacta en la que sucedió, pero se deduce que fue entre 1908 y 1912.

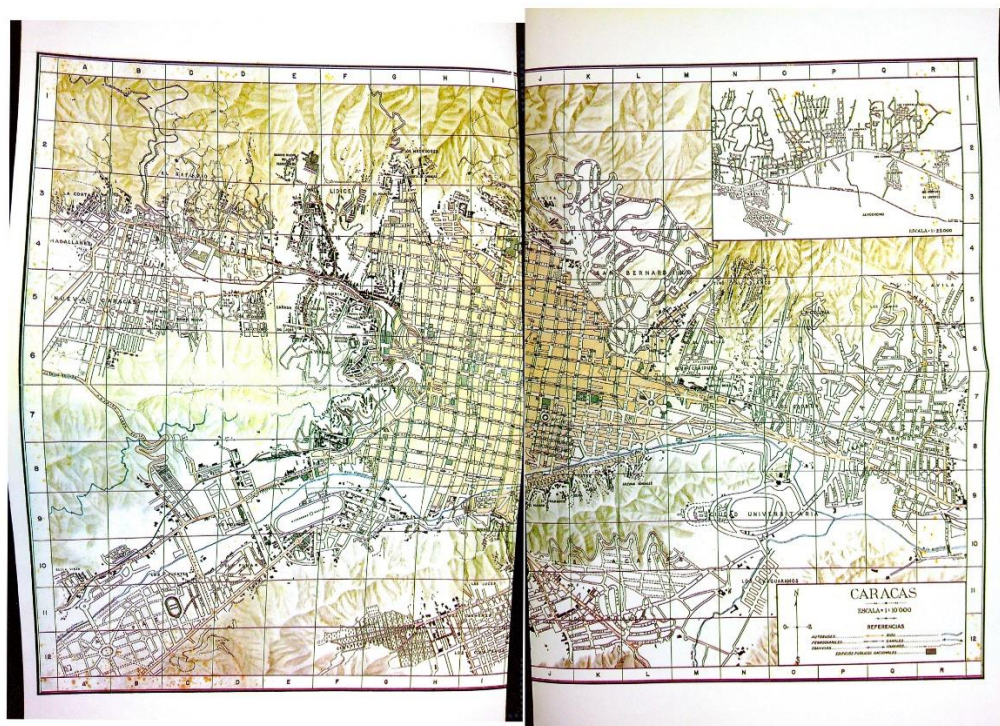


Figura 2. Plano de Caracas, 1917, que muestra líneas de autobuses y tranvías. (Instituto Geográfico de Venezuela Simón Bolívar, 2005a)

Ya Caracas tenía experiencia con rutas de autobuses que entonces eran suburbanas, como la Caracas-Petare, operativa a través de la empresa Boulestin en 1914. Las unidades de autobuses fueron variadas a lo largo de los años, principalmente de origen británico y muchas de ellas con estética similar a los tranvías, al tener sus ventanas abiertas permanentemente. Según explican Schael y otros, (2000:20) “en 1920, según el censo de vehículos elaborado por la Gobernación del Distrito Federal, había 32 autobuses (...) 719 automóviles, 80 motos, 270 bicicletas, 52 coches de lujo, 169 coches de número y 715 carreteras y quitrines”. Sin embargo, varias líneas de ferrocarriles suburbanos fueron electrificadas. Específicamente, el Ferrocarril Central, que se desplazaba hacia el actual este de Caracas, inauguró un servicio eléctrico entre Santa Rosa y Petare. Este sistema era híbrido, pues sustituía parcialmente el ferrocarril de carbón, aunque solo por un tramo, y con el pasar de los años se convirtió también en un servicio urbano, que se fue ampliando a lo largo de la quebrada Agua de Maíz en 1912. Desde 1930, la Compañía Anónima Tranvías Eléctricos de Caracas y la del Ferrocarril Central acordaron cooperar en las vías debido a que compartían el ancho de las mismas, pero tres años después las rutas del ferrocarril hacia el este comenzaron a ser deselectrificadas (Morrison, 2007).

El tranvía para esos años aún seguía siendo más rentable, eficiente y llevadero para la mayoría de los lugares en la siempre estrecha ciudad de Caracas. Los motivos eran variados, pero fueron superados de forma gradual ante el aumento de la competitividad entre las propias rutas de autobuses y el ingreso de nuevos actores en el mercado que le dieron más dinamismo, a diferencia del mundo del tranvía, donde

por su naturaleza estaba anclado a una compañía por ruta. Una de las primeras intervenciones del Estado habría sido la de la tarifa, debido a que “el concesionario del municipio se obligó a rebajar a la mitad la tarifa cobrada por los antiguos tranvías de caballo, pues el nuevo contrato estableció 0,25 bolívares por el recorrido de extremo a extremo” (Museo del Transporte, 2013). Sin embargo, ese no terminó siendo el precio más bajo.

Según declaraciones de uno de los empresarios de autobuses de entonces, Diego Cisneros (que trabajaba junto a su hermano Antonio) “la Caracas de los años veinte y treinta estaba tan empobrecida que mucha gente no podía darse el lujo de pagar un medio para transportarse” (Schael y otros, 2000:20). Es por eso que su empresa consiguió bajar el costo del pasaje a una locha (Bs 0,12 y medio), lo que multiplicó el número de pasajeros y que, con el tiempo, llevó a una estandarización del pasaje a esa cifra hasta la década de 1950. La historia empresarial de los Cisneros es llamativa, porque comenzaron como empleados de los hermanos Monsanto y luego les asignaron una ruta, para finalmente independizarse. Las razones de la rentabilidad con precios tan bajos tampoco están del todo definidas, pero Francisco Moya (2011) plantea que:

“Cisneros era un hombre muy trabajador y de iniciativas, de tal manera que se le ocurrió construir el autobús más grande que existió en esa época en Caracas. Tenía ocho y medio metros de largo y era un poco más ancho, montado en un chasis más poderoso, más fuerte, encontrándose con el inconveniente, no previsto, del cruce de ciertas esquinas. Entonces fue necesario crearle una ruta especial, porque en determinada esquina no podía operar debido a su tamaño” (Moya, 2011:162).

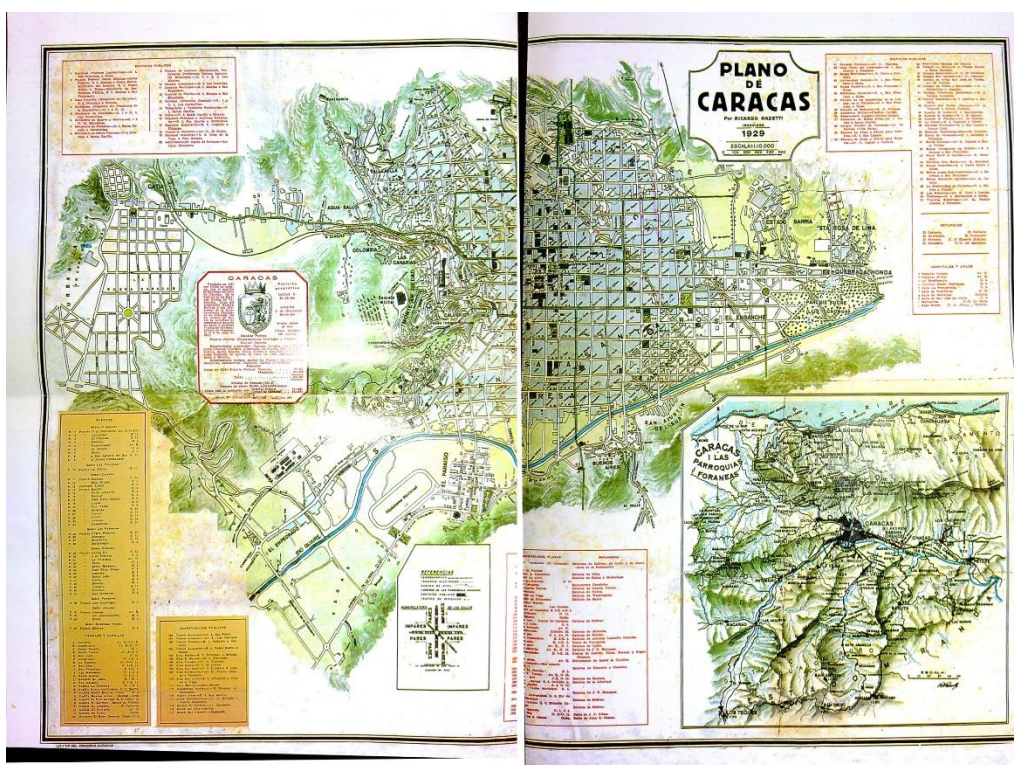


Figura 3. Plano de Caracas, 1929, que muestra líneas de autobuses y tranvías. (Instituto Geográfico de Venezuela Simón Bolívar, 2005b)

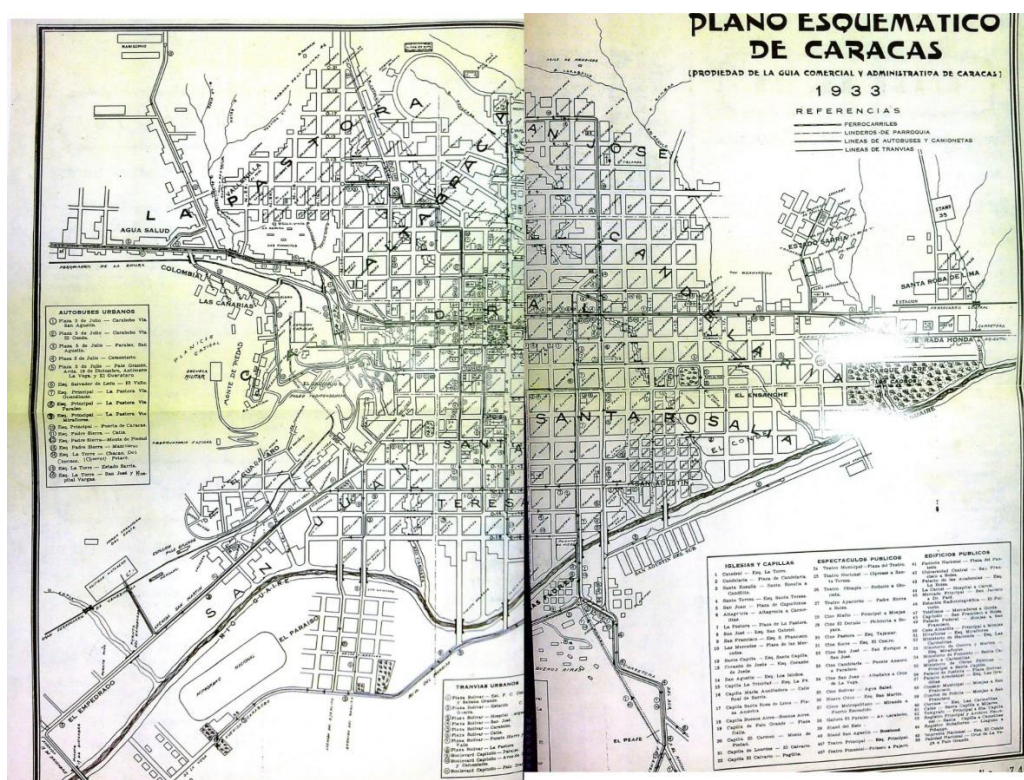


Figura 4. Plano esquemático de Caracas, 1933, que muestra líneas de autobuses y tranvías. (Instituto Geográfico de Venezuela Simón Bolívar, 2005c)

Experiencias como la de los Cisneros, que gestionaron la ruta entre el centro y el Hospital Psiquiátrico, se volvieron comunes y cinco años después el monopolio ya era cosa del pasado. Muchas empresas continuaron agrupándose en la Cooperativa de Autobuses del Este de la que el joven Cisneros fue presidente con 24 años; mientras que protagonistas del urbanismo caraqueño como Luis Roche también se sumaron al negocio y establecieron sus líneas de autobuses. En el caso de Roche, fue una línea de autobuses cómodos entre Santa Teresa y la urbanización Altamira, que desarrollaba su empresa (Schael y otros, 2000:20). Hacia la década de 1930, Caracas comenzó a tener una fuerte competencia en autobuses que desplazaba gradualmente al tranvía eléctrico; además de que surgió una demanda mayor para diferentes rutas. Como puede verse en el censo mencionado anteriormente, la cantidad de automóviles para 1920 en la ciudad ya era muy elevada, lo que dio lugar al surgimiento de los *por puesto* una década más tarde, cuyo antecedente serían los *cutiplanes* que tenían usualmente capacidad para siete personas. No fue hasta la década de 1940 cuando se consumó el fin del tranvía y el aumento de la presencia del Estado en la planificación del transporte.

El Estado como actor directo en gestión y planificación

Durante las primeras cuatro décadas del siglo XX, el Estado, a través de sus diferentes gobiernos, daba su consentimiento por acción u omisión a los medios de

Bitácora-e, Número Especial, 2021. ISSN: 2244-7008.

Recibido:07/07/2022. Aceptado: 19/02/2023.

pág
<http://www.saber.ula.ve/bitacora-e/>

transporte de la ciudad. Todo eso cambió en la década de 1940, con la formal disolución del tranvía y la consolidación del automóvil como medio de transporte primario. El autobús había ganado la batalla, pero aún había episodios que hacían pensar sobre si esto era la decisión más conveniente. Durante la Segunda Guerra Mundial, según explican Schael y otros (2000:20) citando al libro *Tres décadas caraqueñas* de Manuel Alfredo Rodríguez, en Caracas hubo escasez de neumáticos, así como otros productos de importación como harina de trigo, materiales de zapatería o papel periódico. Nada de esto es de extrañar si se toma en cuenta que incluso en Estados Unidos hubo un racionamiento masivo en alimentos y gasolina.

Pero fue en esos años también cuando el Estado, a nivel municipal y nacional, comenzó a hacerse cargo del tema de transporte urbano que había ignorado en las cuatro décadas anteriores. El primer elemento a estudiar es el fin de los tranvías: el 13 de agosto de 1947 circuló por última vez un tranvía en la ciudad. Años antes, la compañía de tranvías había sido estatizada y era gestionada a través del concejo municipal. Para tomar la decisión de cesar los servicios se sostuvo que los tranvías ocupaban mucho espacio en las estrechas calles (Schael y otros, 2000:19). En ese mismo sentido, la regulación de las tarifas por parte de la Inspectoría de Tránsito fue otro elemento por el cual las instituciones tomaron parte para regular el mercado de transporte urbano. Manuel Alfredo Rodríguez sostuvo que, ante la crisis de neumáticos durante la Segunda Guerra Mundial, esta institución fijó las tarifas de los automóviles de alquiler entre tres y cinco bolívares (Schael y otros, 2000:20).

Esos automóviles de alquiler no eran más que los *por puesto* y el rol del Estado quedó en evidencia con la asunción de su existencia. Para Mundó Tejada (2002:294), “la característica fundamental de la década de los años 40 fue la aparición del carro por puesto. El taxi, vehículo de 5 puestos con operadores individuales, utilizado como modo de viaje compartido, dio lugar al surgimiento del por puesto”. El ingeniero José González Lander, quien años después sería presidente de la Compañía Anónima Metro de Caracas (CAMETRO), analiza a este medio de transporte al decir que “no es común en ninguna gran ciudad del mundo en países desarrollados ni subdesarrollados, es un producto venezolano” y que su aparición se debe a que ya en la ciudad se presentaba una alta congestión, lo que afectaba a los autobuses en contraposición a los automóviles; el hecho de ser Venezuela un país petrolero permitía que la compra de carros y sus insumos fuera más económica y finalmente, las propias características laborales, que hacían que sus conductores se convirtieran “en asalariados de sí mismos” (González Lander, 2001:58). Tecnológicamente hablando, los por puesto no representan absolutamente ningún tipo de innovación, sino la adaptación forzosa de un modelo que impuso al carro como medio principal de transporte, para el que debían adecuarse todas las vías. El por puesto es un bien individual que se vio forzado a mutar para prestar un servicio colectivo ante la facilidad de acceso a los carros por parte de los individuos.

Los autobuses comenzaban a circular por calles más amplias y ya entonces había un mayor número de unidades. Según González Lander, citado por Schael y otros, “los autobuses que sustituyeron a los tranvías, en 1948, no hacían mejor papel que el que en sus postrimerías habían cumplido aquellos” y ya para ese año había “43 líneas de autobuses servidas por 533 unidades que transportaban 350 mil personas

diariamente” (Schael y otros, 2000:21). Asimismo, dos años antes, en 1946 se fundó la Empresa de Servicio Público de Transporte, que funcionó con unos autobuses de color verde de la marca estadounidense Studebaker, que la población conoció con el apodo de *Pericos* (Schael y otros, 2000:21).

Los años de gestión por parte de la Junta Revolucionaria de Gobierno (1945-1948) tuvieron una agenda fuerte, especialmente en lo vinculado con la tecnología. La tendencia continuó: desde Gómez, el ferrocarril se había venido a menos, a diferencia de las carreteras macadamizadas, que eran de libre tránsito y no necesitaban de la gestión de una empresa privada. Ahora con los adecos en el poder la situación no fue realmente transgresora, porque se desechó por completo el tranvía y se privilegió el transporte automotor y con ello el desarrollo de vialidad, que posibilitó el tránsito de los vehículos particulares y de autobuses. Según Olivar:

“... no resulta extraño que los integrantes de la Comisión Nacional de Vialidad —creada por la Junta Revolucionaria de Gobierno el 10 de noviembre de 1945, con el objeto de estudiar fórmulas tendentes a cubrir las crecientes necesidades de transporte— se decantaran por la construcción de carreteras mucho más amplias y mejor trazadas. Estas incluirían vías expresas de circulación rápida, tipo autopista —que entonces llamaban ‘supercarreteras’— capaces de soportar un tráfico de vehículos en constante crecimiento. En ello tuvieron incidencia tres factores concomitantes: 1) el incremento de la disponibilidad financiera del Estado para iniciar una política de inversiones a gran escala, gracias a la creación del impuesto sobre la renta (1942) y, sobre todo, la reforma petrolera de 1943; 2) el bajo costo del combustible en el mercado interno, y 3) las perspectivas favorables en torno al establecimiento de firmas ensambladoras de vehículos en Venezuela”. (Olivar, 2021).

Ese último factor se tradujo, años más tarde, en el plan de carros populares, un subsidio directo impulsado por la ministra de Fomento Haydée Castillo de López durante el gobierno de Rafael Caldera (1969-1973). Este plan trajo consigo el ensamblaje en Venezuela por parte de la Volkswagen en Palma Sola (Falcón) de un carro escarabajo que fue llamado oficialmente Negro Primero que se vendía a 8 mil bolívares, al que se le sumó un vehículo Renault 4 adaptado, que fue denominado *renoleta* o *Haydée*, por el nombre de la ministra y que también se produjo en la fábrica de Volkswagen en Palma Sola (Museo del Transporte, 2014).

Las principales beneficiadas de estas acciones eran las vías; a partir del Plan Nacional de Vialidad el Estado trazó una nueva red nacional de vías, que también dentro de la ciudad se vieron reflejadas a través de nuevas autopistas urbanas. Desde la ingeniería civil, este fue uno de los principales campos de desarrollo por parte de profesionales venezolanos, quienes durante el trienio adeco (1945-1948) y luego en dictadura (1948-1958) tuvieron un campo laboral en el que expandieron su actividad y aumentaron su experticia, presentándose un panorama donde incluso intervinieron ingenieros extranjeros ante la demanda de proyectos. Primero se publicó el Plan Preliminar de Vialidad en 1947, que planificó la construcción de carreteras troncales en dos etapas, pero el derrocamiento de Rómulo Gallegos hizo que la dictadura, en 1949, terminara proyectando hasta 1969 un sistema similar, también enfocado en el comercio interno y en transporte fluvial, marítimo y aéreo. Nuevamente, en la década de 1950 se sumó a la tendencia mundial de que el carro era la única alternativa, aunque hubo ciertos atisbos ante el recrudecimiento de la Guerra Fría que hicieron volver a poner sobre la mesa, en este caso por parte de la junta militar, un Plan Ferroviario Nacional (Olivar, 2021).

Bitácora-e, Número Especial, 2021. ISSN: 2244-7008.

Recibido:07/07/2022. Aceptado: 19/02/2023.

pág
<http://www.saber.ula.ve/bitacora-e/>

Específicamente en la capital, la trama vial cambió de forma definitiva, con los efectos que eso tuvo en la mejora de la circulación por parte de los vehículos particulares y en parte, por los de transporte colectivo. El eje vial más destacado fue la autopista del Este, más tarde denominada Francisco Fajardo, inaugurada parcialmente en 1955 y que dividió la ciudad en norte-sur a lo largo del río Guaire; conexiones que aún atrofian el tránsito peatonal de la ciudad. Era la tendencia: no importaba que entre Bello Monte norte y Bello Monte sur no se pudiera ir de un lado al otro, sino que el carro pudiera pasar rápidamente gracias a los avances de la ingeniería. Al igual que la autopista del Este, su hermana menor, la Valle-Coche también se inauguró en 1955, para sumarse a otras avenidas como la Bolívar (1949), Nueva Granada (1950), Sucre (1952), Francisco de Miranda (el antiguo Camino Real, 1954) y Fuerzas Armadas (1956) (Olivar, 2021), en un novedoso esquema de gran avenida norte-sur. Varias de estas avenidas fueron esenciales para la circulación de autobuses y por puestos, incluso para viajes suburbanos, por ejemplo hacia La Guaira, pero nada de eso evitó la consolidación de una congestión vehicular notable.

Los autobuses continuaron teniendo cierta gestión pública durante el perezjimenismo (1953-1958) y en 1953 se fundó el Instituto Municipal de Transporte Colectivo (IMTC), que sustituyó a la Empresa de Servicio Público de Transporte. Alrededor de 200 unidades eran las que circulaban bajo la marca del IMTC, la mayoría de marcas White y Reo, aunque con carrocerías distintas. El pasaje estaba regulado en 0.25 bolívares, lo que garantizaba un acceso medianamente universal a diferencia de las décadas pasadas; e incluso el estar de pie en el autobús estaba prohibido en rutas que fueran al distrito Sucre del estado Miranda, que ya dejaba de ser un lejano suburbio y pasaba, poco a poco, a incorporarse en la ciudad (Schael y otros, 2000:21). Sin embargo y hasta entonces, todos los planes de vialidad estaban concentrados en las nuevas carreteras, y aunque el Estado había asumido la gestión directa de parte del transporte superficial urbano, este seguía sin darse abasto ante el hecho demográfico que presionaba a un gobierno militar enfocado en una “guerra contra la vivienda precaria”, que nunca podría ganar.

El metro: la gran solución, pero no la única solución

La llegada de la democracia tras el golpe del 23 de enero de 1958 trajo nuevos planteamientos en materia de planificación del transporte público ante un sistema colapsado, pero igual se dio continuidad a proyectos viales urbanos, como la conclusión de la autopista Francisco Fajardo en 1974, que incluyó “el futurístico segundo piso a la altura de Bello Monte (1973), con capacidad para sostener 5.000 vehículos de manera simultánea en ambos sentidos” (Olivar, 2021) e impidió -impide- el paso peatonal y vehicular entre norte y sur.

Sobre los autobuses, el colapso se presentó de forma definitiva con la quiebra del IMTC en la década de 1960, que “fue provocada para propiciar la adquisición de los [autobuses] Mercedes Benz” (Schael y otros, 2000:21). El IMTC continuó existiendo, pero para responder a la crisis el Estado creó la Empresa Metropolitana de Transporte (EMTSA), de carácter mixto y gestionada de forma mayoritaria por la Gobernación del Distrito Federal. Aunque la experiencia de esta compañía fue positiva, (Mundó Tejada,

2002:295 y Schael y otros, 2000:21). Asimismo, el crecimiento de los barrios populares en zonas de pendientes superiores al 40% hizo que los *jeeps* se convirtieran en un nuevo sistema de transporte urbano surgido espontáneamente y sin planificación desde el gobierno; solo fue la adaptación tecnológica a un déficit. (Mundó Tejada, 2002:295).

Caracas ya no se daba abasto. Ni jeeps ni autobuses Mercedes-Benz podían saciar el crecimiento demográfico tan pronunciado que se había vivido. Según González Lander, “la población de Caracas creció desde 384.000 habitantes en 1941 hasta 1.336.000 en 1961; actualmente [años 60] se estima en 1.764.000 habitantes. ¡Cinco veces!” (González Lander, 2001:49). ¿Cómo una ciudad que quintuplica su población puede, en plenos años 60, aceptar solamente al carro y algunos autobuses como su sistema de transporte? Los expertos, de forma gradual, se hicieron oír.

La primera vez que se habló de metro fue en 1947, cuando dos empresas francesas se lo propusieron al concejo municipal del Distrito Federal, lo que se descartó. En la dictadura de Pérez Jiménez, hubo dos propuestas: la del monorriel suspendido, al estilo del monorriel de la ciudad alemana de Wuppertal que es uno de los pocos en el mundo con esas características y luego el metro, propuesto tanto por sir William Halcrow como por franceses que vendían su metro de rueda de neumáticos. El retorno a la democracia movilizó todo, pues ya en 1958 la Comisión de Ornato y Mejoramiento de Caracas, dependiente de la Gobernación del Distrito Federal, recomendó la elaboración de un estudio para el transporte subterráneo en la ciudad. Una comisión de la gobernación visitó ciudades como Los Ángeles, Wuppertal, Londres, París, Roma o Nueva York y concluyó que debía darse preferencia a un tren subterráneo (Díaz Díaz, 1989:10-12).

Sin embargo, ese avance tuvo diferentes trabas burocráticas. La excusa, en el fondo, era el tema tecnológico: ya el Estado y los ingenieros venezolanos tenían destreza en la construcción de vialidad estructurante, por lo que cambiar de ramo a una tecnología de trenes subterráneos sería un reto para el que no había, en primera instancia, plena voluntad política. Nuevos estudios, incluso los llevados a cabo por Maurice Rotival y Asociados entre 1959 y 1960, concluyeron en que era necesario un sistema de transporte masivo, mientras que otro realizado por una misión de Naciones Unidas entre 1961 y 1962, recomienda directamente un metro tipo birriel y dicen que la primera línea debía estar construida para 1970. No obstante, para 1964 se presentó otro plan de vialidad que solo contemplaba lo superficial y no fue hasta la creación de la Oficina Ministerial de Transporte que comenzaron a llevarse a cabo los diferentes estudios de movilidad en la ciudad que permitieron definir estadísticamente la necesidad de un metro para Caracas. Desde 1965, el ingeniero José González Lander fue su presidente. (Díaz Díaz, 1989:12-14).

Finalmente, para el año 1967 “los estudios demostraron que (...) el problema no podía ser resuelto sin la incorporación a largo plazo de un nuevo sistema de transporte masivo -el Metro de Caracas- y se procedió a iniciar su proyecto a principios de 1968” (Díaz Díaz, 1989:14). Pero, ¿por qué? Tecnológicamente hablando, el metro parecía ser la opción más costosa y lenta en construir, además de que a nivel urbano representaba una serie de cambios importantes en la movilidad por las excavaciones para su construcción. González Lander usa como principal motivo el demográfico y

Bitácora-e, Número Especial, 2021. ISSN: 2244-7008.

Recibido:07/07/2022. Aceptado: 19/02/2023.

pág
<http://www.saber.ula.ve/bitacora-e/>

su impacto económico, pues ha sido el crecimiento de la población el que ha generado una nueva dinámica económica en Caracas. Sobre planificación, el ingeniero (2001) sostuvo que:

Es muy difícil basar la planificación de cualquier aspecto de la vida urbana del Área Metropolitana de Caracas basándose en hipótesis de que tales tendencias (las de crecimiento poblacional) puedan ser aminoradas drásticamente en un corto espacio de tiempo; tal planificación no sería realista, ni racional y probablemente sus recomendaciones no resistirían la prueba de unos pocos años. Caracas tendrá en 1990 una población cercana a los 4.000.000 de habitantes, más del doble de la actual. Su economía, en consecuencia, deberá continuar creciendo para ofrecer en esa fecha 1.273.000 empleos (González Lander, 2001:50).

Pero más allá de eso, González Lander también justifica al metro por las características geográficas de la ciudad, debido a que “el crecimiento espacial de Caracas está limitado a una muy reducida área geográfica –18.000 hectáreas, utilizando áreas hasta con 60% de pendiente-”, por lo que “la tierra es el recurso más escaso de Caracas” (González Lander, 2001:50); y esto lo relaciona con vivienda, pues calcula que para 1990, el 50% de los caraqueños vivirán en apartamentos, 15% en casas y 25% en ranchos o en viviendas donde antes había ranchos, por lo que el espacio será insuficiente y es necesario responder a esas demandas, además de las “comerciales, industriales, educacionales y de recreación” (González Lander, 2001:51). Monetariamente hablando, González Lander tiene claro que el metro no es lo único caro, pues en los años 50 “la construcción de nuevas vías, incluyendo aquellas previstas con gran anticipación, se dificultaba cada vez más y los costos cada vez más elevados y pesando considerablemente sobre los recursos fiscales” (González Lander, 2001:52). Para el momento de la redacción de su análisis, en la década de los 60, el 45% de los viajes en la ciudad se hacían en autos privados, el 30% en autobuses y el 19% en autos de alquiler y por puestos, lo que da ya primacía al transporte público, pero también a la predominancia del automóvil (González Lander, 2001:53). En ese entonces, ya se comenzaba a hacer la distinción entre autobuses y *por puesto* donde cabían entre 70 y 80 pasajeros, lo que después se popularizó en Caracas como *camionetas*.

Cualquier solución, para González Lander, debía prescindir del automóvil como centro de la resolución del problema del transporte; porque eso es solo una contrapartida ante la demanda en “un sistema de transporte orientado excesivamente por diversas causas o defectos del mismo sistema, al uso primero, del auto propio para todo propósito de movimiento, segundo, a la utilización del automóvil también como medio público” (González Lander, 2001:54). Además de reducir la tendencia al uso del automóvil particular, el sistema de transporte propuesto debía ser compatible con la escasez de espacio para construir en Caracas. Para concluir que:

“La existencia de un sistema de transporte público capaz y eficiente, atractivo a todas las clases sociales, es la única forma de satisfacer la creciente demanda de movimiento sin que los volúmenes de tránsito aumenten en tal forma que copen la vialidad que razonablemente puede ser construida en Caracas, en los próximos 20 años, sin poner en peligro el ordenamiento urbano y la capacidad física de la ciudad para aceptar el incremento demográfico y de actividades económicas que son conservadoramente de esperar” (González Lander, 2001:55).

El ingeniero planteó un sistema de transporte transversal entre clases sociales basado en una tecnología de transporte que al ser puesta en funcionamiento fuese

capaz de satisfacer la demanda; a la par pudiera proyectar nuevas ampliaciones para seguir estando al día.

Al estudiar diferentes sistemas de transporte, González Lander distingue a los que usan las vías existentes de los que tienen derechos de vías propios. Sobre los diferentes autobuses (en vías comunes, por puesto, vías exclusivas, infraestructuras especiales) el ingeniero se muestra escéptico de que puedan solucionar un problema de la densidad trabajada e incluso desecha a los autobuses en canales exclusivos, hoy conocidos por sus siglas en inglés BRT (Bus Rapid Transit), sistema que se popularizó en otras ciudades latinoamericanas a finales del siglo XX. El argumento del ingeniero era que “aunque representa una verdadera innovación en el mejoramiento del transporte público, su potencialidad como solución radical es muy dudosa” (González Lander, 2001:60). Sobre los sistemas masivos, considera que los monorrieles “no han superado la etapa de la experimentación” (González Lander, 2001:63) y que “los birrieles modernos hacen uso del progreso de la mejor tecnología, tanto para el diseño y construcción de los equipos e instalaciones y en general vagones largos, más anchos y más livianos son utilizados”, pero que en el caso de Caracas “sólo la solución subterránea sería recomendable, si no se quiere restar beneficio al sistema de transporte, mediante los perjuicios e inconvenientes que una solución elevada de cualquier tipo de sistema masivo impondría a las áreas adyacentes” (González Lander, 2001:65).

Ante eso, plantea ya las cuatro líneas que formaron parte del proyecto inicial del metro: Catia-Petare, Caricuao-Centro, Rinconada-Panteón y El Valle-Plaza-Venezuela, explicando que la primera de ellas “constituye menos de la cuarta parte del área urbanizada de la ciudad, pero contiene el 31% de la población con una densidad bruta de 200 habitantes/hectárea; contiene a la vez el 44% de los sitios de empleo” (González Lander, 2001:67); y que las cuatro líneas para 1990 -aún no se concluyen- harían 2 millones de viajes diarios. Finalmente, muestra las ventajas de la línea Catia-Petare, donde la pendiente no superaría el 3.8% y que debía mantener una velocidad capaz de alcanzar los 80 k/h en menos de 30 segundos, en los que cada vagón pueda transportar 200 pasajeros y que cada tren tuviera al menos siete vagones.

La construcción del metro, “de forma tímida y aislada” comenzó en 1973; pero solo logró el financiamiento requerido tras la aprobación de una ley que autorizó la contratación y el pago de las obras del metro en 1976, lo que permitió la apertura de nuevas licitaciones para los diferentes tramos y la creación en 1977 de la Compañía Anónima Metro de Caracas (CAMETRO), de la que González Lander fue su primer presidente hasta 1998 (Tobía, 1989:40).

La mayor parte de la construcción se hizo durante el gobierno de Luis Herrera Campins (COPEI) quien, en el marco del año del Bicentenario del natalicio del Libertador, inauguró el primer tramo el 2 de enero de 1983: Propatria-La Hoyada, que llegaría hasta Chacaíto apenas un par de meses después, para un total de 12 km de vías y 14 estaciones. Al final, sí hubo dinero y voluntad política para hacer el metro, pues la primera etapa de la línea 2 hacia el suroeste se inauguró en 1987, durante el gobierno de Jaime Lusinchi (AD), además de la segunda etapa de esta línea y la culminación de la línea 1 hasta Palo Verde. En su discurso inaugural, el presidente

Herrera Campins agradeció los esfuerzos de los gobiernos anteriores en lo que sería la conmemoración del 25 aniversario de la democracia venezolana. Su concreción representó la primera vez que el Estado venezolano hizo una inversión de esa magnitud en una obra de transporte público urbano, que, además, sería operado por un ente público. Fue un hito disruptivo que cambió la historia del transporte en la ciudad.

La ingeniería local tuvo en CAMETRO una empresa donde ejercer roles administrativos y de planificación, por lo que la constitución de un sistema de este tipo, que fue el quinto en Sudamérica, fue un hito para la tecnología venezolana; el profesional venezolano se adiestró para la tarea y de la que incluso se generaron cargos técnicos y de escalafón, no partidistas, comenzando por el propio González Lander que fue presidente de CAMETRO hasta su jubilación forzosa en 1998 durante el segundo gobierno de Rafael Caldera. Ese logro tecnológico se vio *aplicado* en una mejora de las dinámicas sociales de la ciudad, que ahora podía ir de este a oeste y viceversa en poco menos de una hora, diluyendo también las segregaciones socioeconómicas que se consolidaron a mediados de siglo.

Sin embargo, el compromiso técnico profesional de los trabajadores de CAMETRO poco pudo hacer ante una crisis nacional que cada vez acentuaba más el déficit presupuestario, lo que retrasó la construcción de la línea 3 de la que solo se hizo el tramo Plaza Venezuela-El Valle y que 13 años después se culminó hasta La Rinconada, mientras que el tramo El Valle-Panteón fue parcialmente sustituido por una línea de autobuses en canales exclusivos (BRT), el denominado BusCaracas. La consolidación en el poder del chavismo, grupo gobernante encabezado por Hugo Chávez desde su llegada a la presidencia de Venezuela en 1999, desechó los proyectos de línea 5 (Santa Ana-Chuao-El Hatillo) y 6 (Los Magallanes-La Urbina), así como la extensión del metro y trenes de cercanías a los suburbios, de los que solo se culminó parcialmente el de Los Teques y Tuy Medio. Eso, junto a la utilización política del metro -con declaraciones como las que hizo en enero de 2009 un presidente del metro, Claudio Farías, donde sostuvo que se eliminarían las estaciones de Las Mercedes, al este de Caracas, porque benefician a la oligarquía- y su colapso técnico ocasionó que este sistema dejara de ser útil para la mayoría.

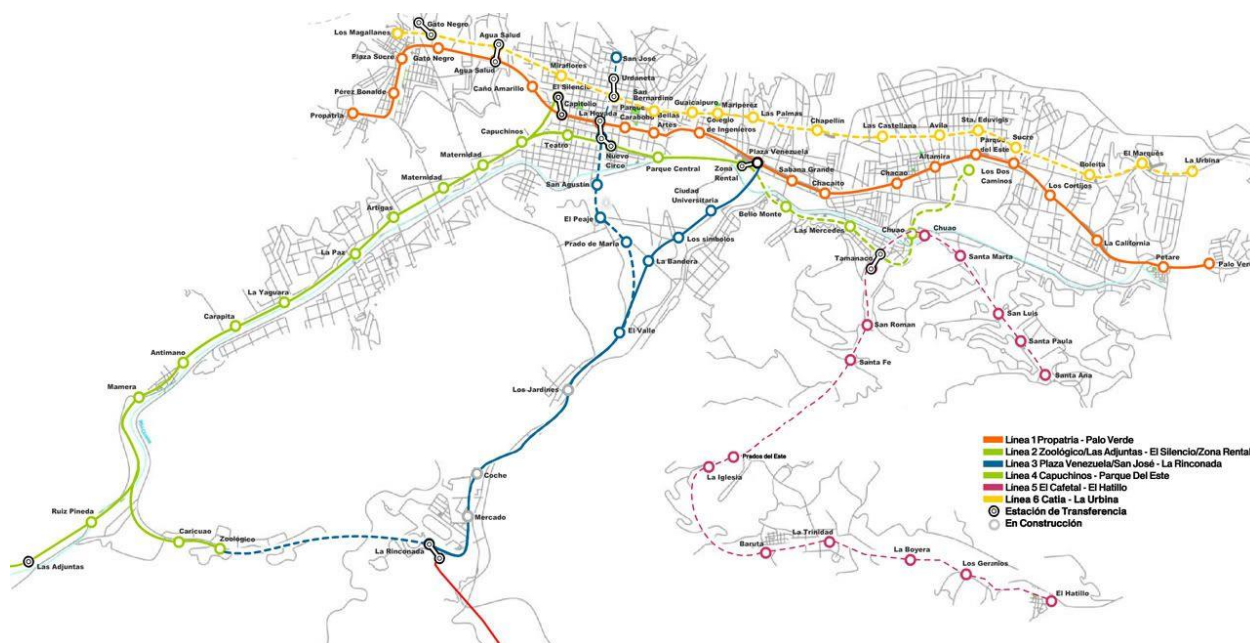


Figura 5. Plan maestro del Metro de Caracas con seis líneas. (Compañía Anónima Metro de Caracas, 2005)

Fue en el transporte superficial donde más se puede apreciar la falta de voluntad política, pues González Lander en los años 60 ya hablaba de un sistema integrado entre metro y autobuses (2001:72), algo que intentó parcialmente el Metrobús, que se planteó como una competencia más al sector privado, que demostrara calidad en el transporte superficial, pero con unos objetivos tímidos en los que se proponían hablar con las líneas de por puesto y las autoridades “con el propósito de inducir y promover la reestructuración del Sistema de Transporte Público Superficial, cuyo resultado permitirá una explotación más racional, eficaz y eficiente del servicio” pero nunca con la intención manifiesta de absorber al transporte superficial ya existente (Padrón Toro, 1989:155).

Ese es un debate interminablemente postergado: Jesús Vivas Casanova, primer ministro de Transporte y Comunicaciones tras la reconversión del Ministerio de Obras Públicas en el primer gobierno de Carlos Andrés Pérez sostuvo en entrevista con Sofía Ímber y Carlos Rangel en abril de 1977 que “en Venezuela no ha habido esos expertos en transporte... ya, afortunadamente, tenemos unos cuantos y uno de los propósitos que tenemos y que se facilitará una vez que se creen las autoridades metropolitanas del transporte, es la racionalización de las rutas” lo que generaría que las rutas superficiales no fueran entre extremos de la ciudad sino articuladas entre sí, para evitar la saturación y generar un sistema integrado. (Vivas Casanova, 1977). En 2022, aún no hay esas autoridades metropolitanas de transporte ni tampoco las compañías anónimas que planteó para administrar el transporte en cada ciudad.

Desde el punto de vista tecnológico, el Estado ha restringido su regulación del parque automotor a asuntos normativos de vehículos privados, pero no ha tenido una política que incentive a la industria automotriz, a través de normas de calidad, a producir vehículos de transporte masivo y por ello siempre ha recurrido a la importación. Esa situación ha generado que la mayoría de unidades de transporte superficial terminen

siendo producidas por defecto por la empresa venezolana ENCAVA (Ensamblaje de Carrocerías Valencia), que ensambla microbuses altos que en poco se parecen a los autobuses convencionales y cuyo fin ideal sería para calles más estrechas y con menos densidad. En general, no han existido marcos regulatorios sobre las características que debieran tener los autobuses, el acceso a personas con movilidad reducida o discapacidades motoras, así como su capacidad y uso de combustible. ENCAVA ofrece un producto prácticamente sin competencia y con un mercado que no le exige un cambio: en la ciudad diariamente operan *camionetas* por puesto con más de tres décadas de circulación.

Conclusión

El Distrito Metropolitano de Caracas, conformado por el municipio Libertador del Distrito Capital y los municipios Baruta, Chacao, El Hatillo y Sucre del estado Miranda tenía 2.904.376 habitantes para el censo de 2011, cifra que si se le suman las zonas que pueden conformar la Gran Caracas (el estado Vargas y los Valles del Tuy, Guarenas-Guatire y Altos Mirandinos del estado Miranda) alcanzaría un total de 4.553.721 habitantes. Estas cifras son ampliamente discutidas y han perdido vigencia tras la emigración masiva de venezolanos, pero muestra cómo es un poco menos de un quinto de la población de Venezuela y que la ciudad vive sumida en una crisis de transporte que tiene visos de volverse endémica. Esto no siempre ha sido así, aunque una constante a lo largo de todo el siglo XX ha sido la intermitencia del Estado en la participación de un tema público que amerita grandes gastos que solo el Estado puede acarrear. A excepción de los primeros tranvías, el avance tecnológico solo se ha producido cuando el Estado, en sus diferentes niveles, planifica y ejecuta presupuestariamente. Esto no es algo descabellado en un servicio público como el transporte que suele ser subsidiado en todo el mundo, pero sí tiene sus consecuencias en un país con legalidad endeble como Venezuela, donde el gobierno nacional ha ejercido las competencias de transporte de forma casi exclusiva, en detrimento de los gobiernos estatal, metropolitano y municipal.

Sin embargo, la concepción de la necesidad de un sistema de transporte público planificado, integrado y con innovación tecnológica para la capital ha estado ausente, con la excepción del Metro de Caracas. El primer desarrollo de los tranvías y luego de los autobuses y demás sistemas superficiales ha sido mediado por los intereses económicos de privados y la espontaneidad ante la demanda creciente de una población que se quintuplicó en dos décadas y para la que hubo escasa respuesta política, por lo que la tecnología en transporte, desarrollada ampliamente en Venezuela y el mundo, no ha estado a disposición de la población caraqueña para su movilidad diaria.

El tema del transporte superficial a partir de la inauguración del metro en 1983 amerita una investigación aparte, pero si bien el siglo XX cerró con el Metro de Caracas aún como una institución de vanguardia tecnológica, su deterioro ha hecho que para 2022, el transporte de la capital vuelva a estar basado en transporte superficial a cargo de autobuses predominantemente privados, lo que se retrotrae al panorama de la década de 1960 y 1970.

Referencias bibliográficas

COMPAÑÍA ANÓNIMA METRO DE CARACAS. (2005). Plano interactivo de rutas del Metro de Caracas en <https://web.archive.org/web/20051106020134/http://www.metrodecaracas.com.ve/home/flash/red.swf> (consultado el 29-6-22, se necesita emulador Flash para su descarga).

DÍAZ DÍAZ, Manuel. (1989). Tres décadas de planificación vial y el Metro de Caracas, en PADRÓN TORO, Antonio (coordinador). *La historia de un boleto. El Metro de Caracas*. Caracas: Compañía Anónima Metro de Caracas y APT Producciones, pp. 9-30.

GONZÁLEZ LANDER, José. (2001). El problema del transporte y el Metro de Caracas. *Boletín de la Academia Nacional de Ingeniería y el Hábitat*, 1, 49-73 en http://www.acading.org.ve/info/publicaciones/boletines/pubdocs/BOLETIN_1.pdf (consultado el 7-6-22)

INSTITUTO GEOGRÁFICO DE VENEZUELA SIMÓN BOLÍVAR. (2005). Plano de Caracas (1911), en *Mapas históricos de Caracas*. Colección Histórica Mapoteca IGVS y El Universal: Caracas, Venezuela.

INSTITUTO GEOGRÁFICO DE VENEZUELA SIMÓN BOLÍVAR. (2005). Plano de Caracas (1929), en *Mapas históricos de Caracas*. Colección Histórica Mapoteca IGVS y El Universal: Caracas, Venezuela.

INSTITUTO GEOGRÁFICO DE VENEZUELA SIMÓN BOLÍVAR. (2005). Plano esquemático de Caracas (1933), en *Mapas históricos de Caracas*. Colección Histórica Mapoteca IGVS y El Universal: Caracas, Venezuela.

MORRISON, Allen. (2007). Los tranvías de Caracas, Venezuela. *Tramz* en <http://www.tramz.com/ve/cs/css.html> (consultado el 29-6-22)

MOYA, Francisco Antonio. (2011). *La Caracas que conocí*. Fundación Editorial El Perro y la Rana: Caracas, Venezuela en http://www.elperroylarana.gob.ve/wp-content/uploads/2017/07/la_caracas_que_conoci.pdf (consultado el 29-6-22)

MUNDÓ TEJADA, Josefina. (2002). El Transporte Colectivo Urbano: Aplicación del Enfoque de Sistemas para un mejor Servicio. *Fermentum. Revista Venezolana de Sociología y Antropología*. 12(34), pp. 285-302.

MUSEO DEL TRANSPORTE. (2013). Tranvías eléctricos. Inauguración y muerte. *Fundación Museo del Transporte. Museo Guillermo José Schael* en <http://museodeltransportecaracas.blogspot.com/2013/11/tranvias-electricos-inauguracion-y.html> (consultado el 29-6-22)

MUSEO DEL TRANSPORTE. (2014). Volkswagen en Venezuela. *Fundación Museo del Transporte. Museo Guillermo José Schael* en

<http://museodeltransportecaracas.blogspot.com/2014/06/volkswagen-en-venezuela.html> (consultado el 29-6-22)

OLIVAR, José Alberto. (2021). Infraestructura del transporte y las comunicaciones. *Prodavinci* en <https://prodavinci.com/infraestructura-del-transporte-y-las-comunicaciones/> (consultado el 7-6-22)

OYÓN, José Luis (1999). Transporte público y estructura urbana. (De mediados s. XIX a mediados s. XX): Gran Bretaña, Francia y Países Germánicos. *Ecología política*. 17, 17-35 en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=153382>. (consultado el 7-6-22)

PADRÓN TORO, Antonio (coordinador). (1989). Sistema Metrobús, en *La historia de un boleto. El Metro de Caracas*. Caracas: Compañía Anónima Metro de Caracas y APT Producciones, pp. 148-159.

SCHAEL, Alfredo; FLORES BLANCO, Juan; GONZÁLEZ, Javier; STOHR, Carlos; BELLO DOMÍNGUEZ, Jorge y MARTÍN Enrique. (2000). *Transportes en Venezuela*. Caracas: Fundación Museo del Transporte.

TOBÍA R., Gregorio. (1989). Importancia del transporte en las ciudades, en PADRÓN TORO, Antonio (coordinador). *La historia de un boleto. El Metro de Caracas*. Caracas: Compañía Anónima Metro de Caracas y APT Producciones, pp. 32-42.

VIVAS CASANOVA, Jesús (entrevistado). (1977) Buenos Días (entrevistado por Sofía Ímber y Carlos Rangel) en [http://cic1.ucab.edu.ve/cic/php/buscar_1reg.php?Opcion=leerregistro&Formato=w&base=imber&cipar=imber.par&Mfn=2673&Expresion=\(!BVivas Casanova, Jes%FAs](http://cic1.ucab.edu.ve/cic/php/buscar_1reg.php?Opcion=leerregistro&Formato=w&base=imber&cipar=imber.par&Mfn=2673&Expresion=(!BVivas Casanova, Jes%FAs)) (consultado el 29-6-22).