Revista Científica Horizontes Multidisciplinarios
e-ISSN: 3028-4074

Vol. 3 Núm.. 2 | pp. 188-199 | e-124 Artículo de Revisión / Review article

Soberanía de concreto: Vialidad y poder en la Venezuela gomecista

Concrete Sovereignty: Roads and Power in Gomecista Venezuela

Natalia Trejo de Acuña

Universidad Pedagógica Experimental Libertador, Venezuela

nataliatrinidadtrejo@gmail.com; https://orcid.org/0009-0003-1307-2425

Recepción: 19 de enero de 2026
Aceptado: 06 de mayo de 2026
Publicado: 20 de junio de 2026

¿Cómo citar este artículo?

Trejo de Acuña, N. (2026). Soberanía de concreto: Vialidad y poder en la Venezuela gomecista. *Revista Científica Horizontes Multidisciplinarios*, *3*(2), 188-199. https://doi.org/10.65705/RHOMU.v3i2.124

Copyright: © 2026 Natalia Trejo de Acuña; Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la licencia de uso y distribución Creative Commons Reconocimiento 4.0 Internacional (CC BY 4.0)

RESUMEN

Esta investigación histórica analiza la construcción del Puente Internacional "Simón Bolívar" (1927) como un artefacto político-ideológico fundamental dentro del proyecto de consolidación del Estado-Nación autoritario del General Juan Vicente Gómez (1908-1935). El estudio parte de la premisa de que la política de vialidad gomecista, y en particular esta obra, trasciende su función meramente infraestructural para convertirse en la materialización de una estrategia de poder. El objetivo general es explicar cómo el puente funcionó como un instrumento de control militar, reconfiguración económica y legitimación simbólica del régimen en la sensible frontera andina. Teóricamente, el trabajo se sustenta en el análisis de la ideología del cesarismo democrático y en conceptos como pretorianismo, soberanía y geopolítica, para interpretar la obra como la culminación de una política de soberanía de concreto. La metodología empleada corresponde a un nivel explicativo, con un diseño documental basado en el análisis de contenido y la hermenéutica de fuentes primarias, principalmente las Memorias del Ministerio de Obras Públicas y su triangulación con fuentes secundarias especializadas. Se postula como tesis central que la edificación del puente no respondió a una simple necesidad de comunicación, sino a un calculado proyecto para afianzar el poder hegemónico del Estado central, proyectando una imagen de orden y progreso que legitimara al régimen y redefiniera el territorio nacional. Los resultados buscan aportar una comprensión más profunda sobre el uso de la infraestructura como herramienta de poder en la historia contemporánea de Venezuela.

PALABRAS CLAVE: Frontera colombo-venezolana, gomecismo, Venezuela, política de vialidad, pretorianismo, soberanía.

ABSTRACT

This historical study analyzes the construction of the “Simón Bolívar” International Bridge (1927) as a fundamental political and ideological artifact within General Juan Vicente Gómez’s (1908–1935) project to consolidate an authoritarian nation-state. The study is based on the premise that Gómez’s transportation policy—and this project in particular—transcends its purely infrastructural function to become the embodiment of a strategy of power. The overall objective is to explain how the bridge functioned as an instrument of military control, economic reconfiguration, and symbolic legitimization of the regime along the sensitive Andean border. Theoretically, the study is grounded in an analysis of the ideology of democratic caesarism and concepts such as praetorianism, sovereignty, and geopolitics, in order to interpret the project as the culmination of a “concrete sovereignty” policy. The methodology employed is explanatory in nature, featuring a documentary design based on content analysis and the hermeneutics of primary sources—primarily the Annual Reports of the Ministry of Public Works—and their triangulation with specialized secondary sources. The central thesis posits that the construction of the bridge did not respond to a simple need for communication, but rather to a calculated project to consolidate the central state’s hegemonic power, projecting an image of order and progress that would legitimize the regime and redefine the national territory. The findings aim to provide a deeper understanding of the use of infrastructure as a tool of power in Venezuela’s contemporary history.

KEYWORDS: Colombian-Venezuelan border, Gomecism, Venezuela, transportation policy, Praetorianism, sovereignty.

INTRODUCCIÓN

Desde la misma instauración de la vida republicana en Venezuela a lo largo del siglo XIX, la articulación del vasto, heterogéneo y profundamente fragmentado territorio nacional a través de vías de comunicación eficientes se erigió como una constante dentro del imaginario colectivo. Las distintas élites gobernantes concibieron de forma sistemática la interconexión regional como un pilar fundamental para garantizar la viabilidad material del Estado.

Sin embargo, la geografía nacional heredó una infraestructura precaria basada casi en su totalidad en caminos de herradura y senderos provisionales. Esta desarticulación espacial no solo aislaba a las provincias entre sí, sino que alimentaba de forma crónica el fenómeno del caudillismo regional, consolidándose como un obstáculo histórico insalvable para cualquier intento de centralización del poder político por parte de la capital (Velázquez, citado en Fato Osorio 2017:5).

Por otra parte, los esfuerzos modernizadores desarrollados durante el siglo decimonono, concentrados de manera especial durante el largo período del guzmancismo, volcaron sus recursos en el fomento del sistema ferroviario nacional. Pese a las elevadas pretensiones de modernidad asociadas a este modelo de transporte, el sistema de trenes demostró ser fiscalmente oneroso para la República y altamente dependiente de las concesiones otorgadas a capitales extranjeros.

Además, su diseño estratégico se limitó a trazar líneas de penetración directa que unían los centros agrícolas con los principales puertos costeros, respondiendo de forma exclusiva a las lógicas de una economía agroexportadora de enclaves. Como consecuencia directa de esta disposición, el modelo ferroviario desestimó por completo la unificación interna del territorio y la vinculación social de las regiones (Medrano González 2007).

En este escenario de fragmentación geopolítica, el advenimiento del régimen dictatorial encabezado por el General Juan Vicente Gómez entre los años 1908 y 1935 significó una ruptura paradigmática y una transformación estratégica de primer orden en la historia contemporánea de la nación.

Apalancado por un férreo control político y por el progresivo ascenso de la capacidad fiscal que otorgó la explotación de la naciente riqueza petrolera, el gomecismo abandonó deliberadamente el modelo ferroviario heredado del siglo XIX. En su lugar, el nuevo gobierno central concentró sus esfuerzos en el diseño e implantación de un ambicioso, sistemático y centralizado plan de carreteras terrestres bajo la planificación directa del Ejecutivo nacional.

Es necesario destacar que esta política de obras públicas no constituyó un simple esfuerzo aislado de modernización técnica o de mejora de la infraestructura de servicios del país. Al contrario, la vialidad se erigió como la herramienta material fundamental para suprimir las bases geográficas del caudillismo e imponer la autoridad hegemónica del Estado central sobre la totalidad del territorio de la República (Medrano González 2007:18).

A diferencia de las líneas férreas, las carreteras presentaban ventajas logísticas incomparables para un régimen de vocación netamente autoritaria. Estas rutas eran sustancialmente más rápidas de ejecutar, demandaban costos menores de inversión por kilómetro y garantizaban que el control territorial y administrativo permaneciera bajo el monopolio indiscutible del poder central.

Para formalizar y dar sustento jurídico a esta prioridad de gobierno, se promulgó el Decreto del 24 de

junio de 1910, instrumento que oficializó el destino de recursos presupuestarios sin precedentes a la creación de una red de carreteras nacionales. Como consecuencia de esta disposición, el programa de vialidad terrestre se unió de forma indisoluble a la restructuración y modernización de la infraestructura militar de la nación. Esta combinación de carácter institucional normalizó las dinámicas sociales locales y aseguró un control territorial efectivo por parte del gobierno nacional (Fato Osorio 2017).

Por consiguiente, el propósito logístico medular de la red vial gomecista consistió en interconectar de forma expedita las principales plazas militares centrales del régimen, ubicadas estratégicamente en el eje Caracas-Maracay, con los focos tradicionales de agitación regional e insurrección política.

De este modo, se facilitaba el rápido despliegue de las unidades del profesionalizado Ejército Nacional para sofocar con celeridad cualquier conato de rebelión armada y consolidar la pacificación del territorio patrio (Fato Osorio 2017; Olivar 2011).

Dentro de esta geografía de centralización político-administrativa, la incorporación y sometimiento definitivo de la región andina venezolana representó un imperativo de máxima prioridad geopolítica para el gomecismo.

Tradicionalmente, este espacio geográfico se había caracterizado por su severo aislamiento físico respecto al centro de la República, por sus marcadas tendencias levantiscas que habían dado origen a revoluciones previas y por una permanente porosidad fronteriza que facilitaba la organización de conspiraciones por parte de sectores opositores (Fato Osorio 2017). En consecuencia, la dictadura requería subordinar esta zona de manera irreversible a la autoridad del poder centralizado de la nación.

Bajo esta premisa, la construcción de la Gran Carretera Trasandina, inaugurada con una profusa difusión oficial en el año 1925, constituyó la empresa de ingeniería de infraestructura más emblemática del período dictatorial. Esta importante vía terrestre funcionó como un eje de dominación militar y de penetración institucional que alteró profundamente las dinámicas socioculturales y los patrones económicos cotidianos de las poblaciones andinas occidentales (Contreras y Gutiérrez 2007).

Para garantizar su plena operatividad y resguardo estratégico, las cuadrillas del Ministerio de Obras Públicas realizaron continuos trabajos de rectificación de trazados, variantes de montaña y la sustitución de puentes provisionales por estructuras definitivas de cemento armado (Venezuela. Ministerio de Obras Públicas 1927).

Como corolario indispensable de esta red vial andina, en el año 1927 se inauguró el Puente Internacional "Simón Bolívar" sobre el cauce del río Táchira. Esta monumental obra de ingeniería civil, lejos de limitarse a cumplir una función netamente práctica de enlace comercial o de tránsito internacional con la vecina República de Colombia, se constituyó desde su génesis como un complejo artefacto político-ideológico. En esencia, representó la materialización arquitectónica más acabada y el testimonio físico del proyecto de soberanía de concreto impulsado por la dictadura gomecista en el espacio fronterizo.

Cabe señalar que la edificación de este nexo en la línea limítrofe fue el resultado directo de una calculada estrategia de diplomacia bilateral de carácter pragmático, la cual quedó refrendada formalmente en el acuerdo binacional firmado en el año 1925.

Dicho pacto internacional estipuló de forma clara una financiación compartida de los costos de ejecución, la vigilancia militar conjunta del espacio adyacente, un compromiso mutuo de neutralidad absoluta

de la estructura en caso de registrarse tensiones internacionales y la exención total de peajes fiscales para estimular el libre tránsito (Trejo 2025).

En la presentación de la Memoria del Ministerio de Obras Públicas de 1927, la obra se exhibió ante el cuerpo legislativo como un logro nacido por la inspiración del propio Gómez para estrechar los lazos con Colombia (Venezuela. Ministerio de Obras Públicas 1927).

A pesar de su indudable trascendencia histórica, la historiografía académica nacional manifiesta un marcado vacío respecto a un análisis monográfico profundo sobre este monumento fronterizo. Por lo general, la literatura especializada aborda la estructura de forma complementaria o tangencial, tratándola como un simple hito técnico o descriptivo dentro de la evolución general de las obras públicas.

Al adoptar este enfoque limitado, se omite un examen crítico de su densa carga discursiva, de su función dentro del aparato propagandístico estatal y de su rol en el marco del pretorianismo militar (Contreras y Gutiérrez 2007; Olivar 2009).

Por lo tanto, el problema medular de esta investigación radica en desentrañar las múltiples dimensiones y lógicas políticas que envuelven a esta estructura civil. El estudio procura explicar las causas históricas y los imperativos estratégicos que motivaron al Estado gomecista a invertir un significativo capital financiero, diplomático y propagandístico en los confines andinos de la nación.

Para guiar este análisis explicativo de forma científica, se formulan las siguientes interrogantes: ¿De qué manera la construcción del Puente Internacional "Simón Bolívar" en 1927 funcionó como la culminación estratégica del proyecto de control territorial y militar del gomecismo sobre la frontera andina? ¿A qué específicos intereses económicos e imperativos geopolíticos respondió su edificación en el marco de la reconfiguración comercial regional y diplomática con Colombia? Y, finalmente, ¿cómo fue instrumentalizada la retórica oficial del Ministerio de Obras Públicas en torno a la monumentalidad de la obra para legitimar la figura del dictador y consolidar la estructura del Estado centralizado?

Marco Teórico

Para interpretar científicamente el objeto de estudio y deconstruir sus múltiples significaciones, el marco teórico de este artículo se edifica sobre un andamiaje conceptual estructurado en un doble nivel analítico.

Este enfoque metodológico contrasta la ideología de legitimación oficial generada por el propio régimen dictatorial con las categorías analíticas provenientes de la sociología política contemporánea y la geohistoria crítica. De este modo, se evita asumir de manera ingenua el discurso de las fuentes oficiales, permitiendo someter a examen los intereses reales subyacentes a la transformación material del espacio geográfico nacional.

En el primer nivel de este aparato teórico, la justificación institucional de la dictadura y la pacificación nacional reposan sobre la tesis del cesarismo democrático, formulada de manera sistemática por el intelectual positivista Laureano Vallenilla Lanz (1994). Esta doctrina sociológica afirmaba que el caos civil, las guerras endémicas y la profunda desarticulación territorial experimentadas por el país a lo largo del siglo XIX constituían el resultado inevitable de un caudillismo disgregador.

De acuerdo con este planteamiento, dichas fuerzas centrífugas solo podían superarse de forma

definitiva mediante la enérgica intervención de una jefatura fuerte y centralizada, personificada en la figura histórica del "gendarme necesario" (Vallenilla Lanz 1994).

Dentro de esta lógica argumental, la concentración absoluta del poder político en manos del Ejecutivo y la drástica supresión de las libertades democráticas no se presentaban ante el cuerpo social como un ejercicio arbitrario de tiranía.

Por el contrario, la dictadura se exhibía como la condición sociológica e histórica indispensable para materializar el postulado positivista de orden y progreso. El régimen asumía y difundía la premisa de que la paz interna impuesta por la fuerza coercitiva del Estado constituía el único camino transitable para alcanzar la modernización y el desarrollo material de la geografía nacional, justificando así la permanencia indefinida del dictador en el poder.

En un segundo nivel analítico, este estudio incorpora la categoría de pretorianismo para examinar de forma crítica la verdadera base estructural y militar del funcionamiento del Estado gomecista.

Siguiendo los planteamientos teóricos formulados por Olivar (2011), el pretorianismo dentro de la historia política contemporánea se define a partir de la intervención hegemónica e institucionalizada de la corporación militar en la conducción, estabilidad y administración de las decisiones políticas del aparato del Estado.

El gomecismo operó una transformación radical en esta materia al unificar y profesionalizar de manera definitiva el Ejército Nacional, sustituyendo las antiguas milicias personalistas de los jefes locales por una fuerza regular centralizada, dotada de armamento moderno y leal al Jefe Supremo (Fato Osorio 2017)

Por consiguiente, la monumental política de vialidad ejecutada a través de las directrices técnicas del Ministerio de Obras Públicas debe ser interpretada como la infraestructura logística elemental para la supervivencia y expansión de este proyecto pretoriano. En efecto, las carreteras gomecistas no fueron trazadas bajo una lógica de desarrollo socioeconómico endógeno para las comunidades de las provincias.

Su diseño respondió de forma prioritaria a la necesidad militar de posibilitar el despliegue rápido de las tropas regulares desde los acuartelamientos centrales del país hacia las fronteras y zonas de conflicto, destruyendo de forma sistemática las bases materiales del aislamiento geográfico que tradicionalmente habían garantizado la operatividad táctica y la supervivencia del caudillismo regional (Fato Osorio 2017:12; Olivar 2011).

De manera complementaria, estas variables de análisis se articulan conceptualmente bajo la noción operacional de soberanía de concreto, formulada en esta investigación para explicar la materialización espacial de la autoridad centralizada.

En la praxis política del gomecismo, la soberanía nacional dejó de concebirse de forma exclusiva como una categoría jurídica abstracta o una declaración formal de principios diplomáticos. El poder estatal pasó a ejercerse y a ser leído directamente en el paisaje geográfico a través de la edificación de monumentales y permanentes obras públicas de ingeniería civil.

Por lo tanto, los puentes de cemento armado, los viaductos estables y las fortalezas militares que coronaban las nuevas rutas terrestres actuaron como marcas tangibles e imborrables de la autoridad del Estado centralizado. Esta profunda transformación espacial trocó las fronteras porosas e inestables del pasado en un territorio políticamente vigilado, legible y subordinado a las directrices emanadas desde la capital de

la República (Flórez-Bolívar et al. 2024).

Como consecuencia de este proceso, el Puente Internacional "Simón Bolívar" se constituye en el artefacto que mejor condensa este andamiaje conceptual. La estructura operó simultáneamente en la realidad histórica como la demostración visible del progreso material positivista, como el engranaje fundamental del pretorianismo militar para asegurar la porosa línea fronteriza andina y como el monumento arquitectónico que proyectó la soberanía de concreto dictatorial hasta los confines mismos de la nación.

MÉTODOS

En estricta correspondencia con la naturaleza cualitativa, histórica e interpretativa del problema formulado, este estudio se sitúa en un nivel de investigación explicativo y adopta un diseño documental de corte crítico.

En estricta correspondencia con la naturaleza cualitativa, histórica e interpretativa del problema formulado, este estudio se sitúa en un nivel de investigación explicativo y adopta un diseño documental de corte crítico. De acuerdo con las precisiones teóricas de Hernández Sampieri, Fernández y Baptista (2014) y las pautas fijadas por el Manual de Estilo Chicago (2017) para la investigación de carácter documental, este enfoque no se constriñe a la descripción detallada de datos factuales o al ordenamiento cronológico de eventos. Su orientación se dirige a desvelar las relaciones de causalidad, los factores subyacentes y las intencionalidades políticas que determinan la producción de las fuentes históricas escritas.

Al tratarse de un proceso sociohistorico plenamente concluido, resulta metodológicamente inviable acudir a técnicas de recolección empírica de campo o a observaciones directas de la realidad presente. Por ello, se aborda el fenómeno mediante el examen analítico de los testimonios documentales legados por el pasado, concibiéndolos como monumentos discursivos intencionalmente estructurados por las élites para legitimar y reproducir dinámicas de dominación institucional (Le Goff 1991).

Con base en estos fundamentos, el corpus analítico seleccionado para esta investigación está conformado de manera rigurosa por un conjunto cerrado de fuentes primarias y secundarias previamente digitalizadas. La fuente primaria fundamental e instrumento medular de información lo constituye la Memoria que presenta el Ministro de Obras Públicas a las Cámaras Legislativas en su reunión constitucional de 1927, un documento de alto contenido político y administrativo emanado de las instituciones del régimen gomecista.

Para el procesamiento analítico de este texto formal, se aplicó la técnica del análisis de contenido cualitativo. Este procedimiento metodológico permite trascender el nivel denotativo literal del informe oficial para capturar los significados latentes, las estructuras de las metáforas y las operaciones de poder ideológico insertas en las comunicaciones gubernamentales (Van Dijk 1999).

Asimismo, con el propósito definido de garantizar la sistematicidad y el rigor en el vaciado de la información cualitativa, se diseñó e implementó una Matriz de Análisis para Documentos Históricos. Este dispositivo metodológico permitió clasificar y contrastar los datos extraídos en cuatro dimensiones operacionales fijas: identificación formal del documento, datos denotativos de la ingeniería civil, significaciones connotativas del lenguaje laudatorio y variables de control del contexto sociohistórico de producción.

Finalmente, al objeto de dotar al estudio de un elevado rigor científico y neutralizar el profundo sesgo

propagandístico inherente a las publicaciones oficiales de una dictadura, se recurrió de forma sistemática a la técnica de la triangulación cualitativa de fuentes (Hernández Sampieri, Fernández y Baptista 2014).

Esta operación lógica consistió en contrastar el discurso técnico y de fraternidad internacional expuesto por el despacho ministerial con las realidades materiales de la movilización de tropas y control de rebeliones documentadas por la historiografía militar contemporánea (Fato Osorio 2017; Olivar 2011).

Del mismo modo, la fuente oficial fue cruzada de forma crítica con las investigaciones de la diplomacia binacional que ponen de manifiesto las profundas ansiedades de seguridad fronteriza, el control de los exiliados políticos y el resguardo territorial compartidos por los gobiernos de Venezuela y Colombia en la época (Flórez-Bolívar et al., 2024). A través de este cruce de perspectivas documentales, fue posible descodificar la ingeniería del poder que dio origen al Puente Internacional "Simón Bolívar".

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

El análisis cualitativo aplicado a la fuente primaria devela de manera inmediata que la rendición de cuentas presentada por el Ministerio de Obras Públicas a las Cámaras Legislativas en el año 1927 excede con creces las funciones de un mero informe administrativo. El documento se configura desde su estructura interna como una elaborada pieza discursiva orientada a la legitimación ideológica del poder personalista del dictador.

En las páginas introductorias del informe oficial, el Ministro José Ignacio Cárdenas ejecuta una operación de autoanulación institucional, subordinando la agencia de la burocracia estatal y del cuerpo de ingenieros a la voluntad del Jefe Supremo. De este modo, el despacho describe su labor bajo la etiqueta de una "humilde persona" y afirma de forma categórica que toda obra de infraestructura es producto exclusivo de la "inspiración del Señor General Juan Vicente Gómez" (Venezuela. Ministerio de Obras Públicas 1927).

Para comprender la estructura interna y la efectividad de esta narrativa gubernamental, resulta imperativo recurrir al análisis de las metáforas conceptuales que articulan el texto. De acuerdo con los planteamientos lingüísticos fundamentales de Lakoff y Johnson (1998), el discurso ministerial descansa de forma prioritaria sobre la metáfora estructural de que el progreso es un movimiento hacia adelante por un camino establecido. El ministro Cárdenas recurre de forma sistemática a este tropo al evocar el "permanente espíritu de progreso que viene inspirando los actos de la sabia Administración que nos rige" (Venezuela. Ministerio de Obras Públicas 1927).

Bajo este enfoque discursivo, las carreteras y las obras de ingeniería dejan de ser meros agregados materiales de concreto y asfalto para transformarse ante la opinión pública en la encarnación y la evidencia física del viaje de la nación hacia un futuro moderno.

De manera simultánea, el examen crítico del texto permite identificar una metáfora ontológica medular para la supervivencia del régimen: el gobernante es una fuente trascendental de poder y sabiduría. Esta particular construcción ideológica, analizada en la teoría del discurso político por Van Dijk (1999), faculta al Estado gomecista para presentar al General Gómez como el origen único y demiúrgico de la pacificación interna y del desarrollo nacional.

El informe ministerial enfatiza de forma repetitiva que cada avance infraestructural está "guiado por los sabios consejos del Benemérito Jefe de la Nación", convirtiendo la voluntad del dictador en una fuerza

directriz incuestionable (Venezuela. Ministerio de Obras Públicas 1927). De esta forma, el orden autoritario se naturaliza ante el Congreso, exhibiéndose como la única estructura política capaz de generar obras monumentales y garantizar el bienestar general.

No obstante, al contrastar esta retórica panegírica y celebratoria con los datos denotativos y los informes técnicos firmados por el Ingeniero Aurelio Beroes en San Antonio del Táchira, emergen las verdaderas lógicas estratégicas e imperativos militares de la obra civil. La edificación del Puente Internacional "Simón Bolívar" concluyó formalmente con su apertura al tráfico vehicular y peatonal el 19 de diciembre de 1926, contando con especificaciones de ingeniería que denotaban una movilización de capital y recursos técnicos inédita para el espacio fronterizo:

> Los trabajos de esta importante obra se llevaron a cabo sin interrupción alguna, y una larga estación seca durante este año permitió avanzarlos más rápidamente de lo esperado... Las pilas fueron construidas con un ángulo cortante en oposición a la corriente del río y dirigidas directamente sobre terreno firme de roca, a la profundidad variable de 6 a 8 metros bajo el nivel de las aguas de filtración... El peso total de la parte metálica es de 386.253 kilos, con una longitud total del Puente de 301,38 metros, sustentada sobre 9 pilas y 2 estribos de cemento armado (Venezuela. Ministerio de Obras Públicas 1927:44-54).

Esta monumentalidad física y el rigor técnico expuestos en el informe de ingeniería, lejos de responder a una ingenua política de acercamiento bilateral o de "fraternal amistad", constituyeron el eslabón de cierre geográfico de la Gran Carretera Trasandina. Mediante la triangulación cualitativa con las investigaciones de la historia militar contemporánea, se devela que la región andina y de forma especial el estado Táchira eran percibidos por el poder central como territorios levantiscos y zonas de alta vulnerabilidad geoestratégica.

Diversos exiliados políticos y líderes de la oposición armada venezolana empleaban de forma recurrente el poroso territorio fronterizo del departamento de Norte de Santander en Colombia como base de operaciones logísticas para organizar invasiones y levantamientos armados contra la dictadura (Flórez-Bolívar et al., 2024).

Por lo tanto, la edificación de una estructura permanente de concreto armado y acero sobre el cauce del río Táchira sirvió a los fines de una alta estrategia de control militar. La obra civil garantizaba de forma operativa que las unidades del recién profesionalizado Ejército Nacional pudiesen desplazarse desde los acuartelamientos centrales del régimen en Maracay hasta la misma línea fronteriza en lapsos temporales sumamente breves, neutralizando cualquier incursión insurgente.

Como lo demuestra la cartografía histórica de la infraestructura castrense, la política de vialidad del gomecismo unió de forma indisoluble la apertura de rutas con el establecimiento de cuarteles modernos en puntos estratégicos de la zona andina, tales como San Cristóbal y La Grita (Fato Osorio 2017). La denominada soberanía de concreto se impuso, en consecuencia, como un mecanismo físico de vigilancia espacial y disciplinamiento territorial.

Asimismo, la construcción de la red vial y su remate fronterizo obedecieron a profundas lógicas económicas de centralización fiscal. Históricamente, los circuitos comerciales del café andino y la producción

agropecuaria de la frontera tachirense se orientaban de forma natural hacia el Lago de Maracaibo a través de rutas fluviales y ferroviarias locales, operando con una marcada autonomía económica y política respecto al centro del país.

Con la culminación de la Carretera Trasandina y su conexión directa con el Puente Internacional en 1927, el régimen gomecista desvió de manera calculada los flujos comerciales del occidente, articulándolos de forma obligatoria con los mercados y terminales portuarias del centro controladas directamente por la élite gobernante, asfixiando la independencia económica de las provincias y consolidando el monopolio fiscal del Estado central (Contreras y Gutiérrez 2007).

Por último, el carácter bilateral de la ejecución del proyecto devela una dimensión medular de realpolitik en el ámbito de las relaciones internacionales del régimen. La dictadura gomecista instrumentó la ejecución de la gran obra pública en el río Táchira para disipar y manejar las llamadas "ansiedades fronterizas" compartidas de forma mutua con el gobierno conservador de Colombia (Flórez-Bolívar et al., 2024).

Al pactar de forma amigable la cofinanciación de la estructura, la exención de peajes y la vigilancia militar coordinada de la línea limítrofe, Gómez logró comprometer al gobierno de Bogotá en la neutralización de los focos revolucionarios exiliados en su territorio, proyectando al mismo tiempo en el plano exterior una imagen de estabilidad, solvencia financiera y modernidad respaldada por la holgura de la naciente renta petrolera (Flórez-Bolívar et al., 2024). El concreto y el acero sirvieron, así como herramientas diplomáticas para sellar alianzas que garantizaron la estabilidad y permanencia de la dictadura.

REFLEXIONES FINALES

El examen histórico y cualitativo desarrollado a lo largo de este artículo permite concluir de manera categórica que las obras públicas de carácter monumental ejecutadas bajo el régimen del General Juan Vicente Gómez trascendieron los objetivos de la modernización técnica.

La política de vialidad terrestre coordinada por el Ministerio de Obras Públicas se estructuró como una dimensión medular de la centralización política y de la imposición hegemónica del Estado central sobre la totalidad de la geografía venezolana.

En este esquema de dominación, el concreto y el acero operaron como vehículos materiales e infraestructuras logísticas diseñadas para suprimir de forma definitiva las fuerzas disgregadoras del caudillismo decimonónico y unificar el territorio nacional bajo un solo mando.

El Puente Internacional "Simón Bolívar", inaugurado en el año 1927, constituye el artefacto político-ideológico que mejor condensa las lógicas operacionales y las contradicciones de la dictadura gomecista. Su edificación en la sensible frontera andina del estado Táchira no respondió a un acto espontáneo de integración comercial o de fraternidad binacional, sino a un calculado proyecto de control territorial y geopolítico.

La estructura funcionó simultáneamente en tres niveles estratégicos dentro del ajedrez del poder central: sirvió como plataforma logística para consolidar la hegemonía y rápida movilización del Ejército regular profesionalizado, reconfiguró los flujos económicos regionales supeditándolos al puerto y mercado centralizado, y actuó como un mecanismo de diplomacia pragmática para neutralizar la disidencia armada en el exterior.

Finalmente, en el plano discursivo e ideológico, la monumentalidad de la estructura fue aprovechada

de forma sistemática por el aparato de propaganda oficial para consolidar el culto a la personalidad del dictador. A través de las elaboradas metáforas conceptuales de progreso, orden y dirección presentes en las Memorias ministeriales, el régimen naturalizó la estructura autoritaria del Estado y justificó ante la opinión pública la anulación de las libertades democráticas básicas, exhibiendo al General Gómez como el único y sabio artífice del desarrollo material de la República.

En definitiva, el Puente Internacional "Simón Bolívar" permanece en la historia contemporánea de Venezuela como el testimonio arquitectónico más acabado de la soberanía de concreto: un monumento fronterizo donde la ingeniería civil fue subordinada por entero a las estrategias de centralización y conservación del poder político dictatorial.

REFERENCIAS

American Psychological Association. (2020). *Publication manual of the American Psychological Association* (7.ª ed.). American Psychological Association.

Contreras, D., & Gutiérrez, W. (2007). *Consideraciones iniciales sobre los impactos socioeconómicos a raíz de la puesta en funcionamiento de la Gran Carretera Trasandina en la población de Mucuchíes entre 1915 y 1941* [Trabajo de grado de licenciatura, Universidad de los Andes].

Fato Osorio, A. E. (2017). El Ejército Nacional y la integración territorial en Venezuela: Cuarteles y carreteras, 1908-1935. En *V Jornadas de Investigación de la Escuela de Arquitectura Carlos Raúl Villanueva. Memorias del evento* (pp. 1-13). Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela. http://saber.ucv.ve/handle/123456789/17492

Flórez-Bolívar, F. J., Rhenals-Doria, A. M., & Mercado-Cabana, R. (2024). Entre las ansiedades fronterizas y un sello oligárquico compartido: Los gobiernos de Colombia frente a la dictadura de Juan Vicente Gómez en Venezuela, 1908-1935. *HISTOReLo. Revista de Historia Regional y Local, 16*(36), 82-116. https://doi.org/10.15446/historelo.v16n36.107452

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6.ª ed.). McGraw-Hill.

Lakoff, G., & Johnson, M. (1998). *Metáforas de la vida cotidiana*. Ediciones Cátedra.

Le Goff, J. (1991). *El orden de la memoria: El tiempo como imaginario*. Paidós.

Medrano González, D. (2007). *Vialidad en Venezuela en el Gobierno de Juan Vicente Gómez (1908-1935)* [Trabajo de grado de licenciatura, Universidad de los Andes]. http://bdigital.ula.ve/handle/123456789/2841

Olivar, J. A. (2009). La Carretera Central del Táchira: Una obra pionera de la vialidad terrestre venezolana. *Tiempo y Espacio, 19*(52), 11-28. https://revistas.upel.edu.ve/index.php/tiempo_y_espacio/article/view/6312

Olivar, J. A. (2011). *El desarrollo de la vialidad durante el régimen militar (1948-1958) y su impacto en la consolidación del proyecto de modernización de la Venezuela contemporánea* [Tesis doctoral, Universidad Católica Andrés Bello]. http://biblioteca2.ucab.edu.ve/handle/123456789/3621

Trejo, N. (2025). *Reporte de investigación: Análisis documental de la memoria del Ministerio de Obras Públicas (MOP) de 1927 en Venezuela* [Documento de trabajo no publicado]. Maestría en Historia Contemporánea de Venezuela, Universidad Pedagógica Experimental Libertador.

Vallenilla Lanz, L. (1994). *Cesarismo democrático: Estudios sobre las bases sociológicas de la constitución efectiva de Venezuela*. Monte Ávila Editores.

Van Dijk, T. A. (1999). *Análisis del discurso social y político* (M. Bertuccelli, Trad.). Abya-Yala.

Venezuela, Ministerio de Obras Públicas. (1927). *Memoria que presenta el Ministro de Obras Públicas a las Cámaras Legislativas en su reunión constitucional de 1927*. Tipografía Americana.

CONFLICTO DE INTERÉS

Los autores declaramos no tener conflictos de intereses de índole financiero, ni personales u otro tipo que influya en la realización de esta investigación.

g

FINANCIAMIENTO

El artículo no tiene financiamiento

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD AUTORAL

Natalia Trejo de Acuña: Investigación, metodología, conceptualización, curación de datos, revisión sistémica, análisis formal, escritura – borrador original, revisión y edición.