

## **LAS CARRETERAS**

Hasta muy entrado el siglo XX se denominaban 'caminos' a las vías terrestres pavimentadas o no. Esta conceptualización no solo abarcaba las lenguas germánicas (danés, inglés, alemán, holandés, etc.) sino que también era común al ámbito latino (francés, español, italiano, portugués, catalán, rumano, etc.).

El texto español más representativo de la moderna concepción de las carreteras, obra del Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos José Luis Escario, cuya primera edición data de 1943, se denominó "Caminos". En la actualidad las modernas vías de comunicación terrestre no guiadas son tan diferenciadas de las primitivas que el término 'camino' ha quedado, salvo para los anglohablantes y algunos países del cono sur, para designar a las vías no pavimentadas del entorno rural, reservándose el término 'carreteras' para las vías pavimentadas, geométricamente diseñadas, de dominio y uso público, destinadas a la circulación de vehículos autopulsados.

### **CLASIFICACIÓN DE LAS CARRETERAS**

Se agrupan de modo diverso: por su ámbito espacial, función, divisoria central y por su vinculación de carácter oficial con el ente gubernamental que las administra.

- a. Por su ámbito espacial se les clasifica en vías urbanas y vías rurales (este último término es sinónimo de interurbanas y extraurbanas).
- b. La clasificación funcional se basa en las dos principales funciones que las carreteras están destinadas a suplir: la **movilidad** y la **accesibilidad**. Estas funciones lejos de ser complementarias son excluyentes, es decir que a mayor movilidad menos accesibilidad y viceversa. Una representación esquemática de lo expresado se expone en la *Figura 1*.

En términos de las denominaciones asignadas a las vías, tanto para el ámbito urbano como para el rural, tenemos:

### **VÍAS URBANAS**

**Autopista:** vía dividida con control total de accesos, velocidad de circulación alta e interconexión a otras vías a través de nudos resueltos a desnivel (Enlaces). Absorben primordialmente el tránsito de paso.

**Vía Expresa:** vía dividida con control total de accesos e interconexión a otras vías con nudos resueltos con enlaces. Caracterizadas por absorber grandes volúmenes del tránsito de paso a velocidades relativamente altas.

**Vía Arterial:** vía usualmente dividida y con acceso a propiedades privadas. La interconexión con otras arteriales (o con colectoras) es generalmente a nivel y con control semafórico. Colectan el tránsito de viajes intermedios.

**Vía Colectora:** los flujos se segregan por simple demarcación o separadores angostos. Su principal función es la accesibilidad a las propiedades adyacentes. Su movilidad es baja por lo que de ordinario absorben el tránsito de viajes cortos. En ausencia de arteriales el tránsito debe ser absorbido por las colectoras resultando mezclas de viajes de distinta taxonomía con la consiguiente reducción de la velocidad de operación. Los nudos se saturan con cruces a la izquierda y la semaforización es ineficiente.

**Vías Locales:** Están exentas de tránsito de paso y absorben viajes cortos dando acceso a las propiedades distantes de las vías colectoras. La accesibilidad es total en detrimento de la movilidad. Conforman estas vías una red localizada con flujos canalizados hacia las colectoras.

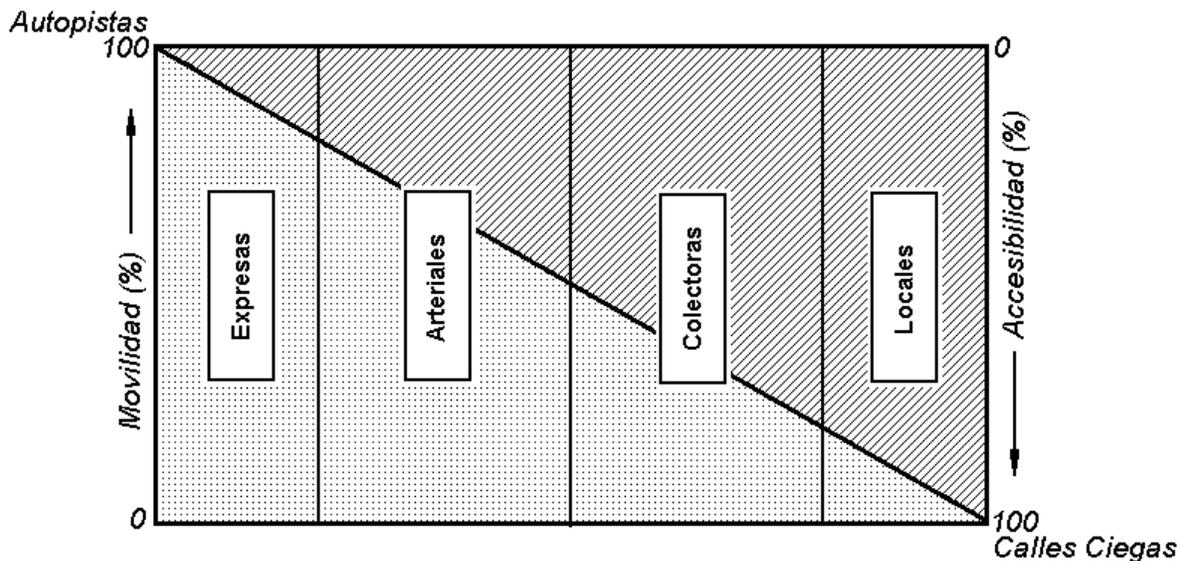


Figura 1 Esquema de la Clasificación Funcional de las Carreteras.  
Modificado de "Highway Engineering" de Paul H. Wright (1987)

La Figura 2 muestra un plano simplificado de la Red Vial Urbana de Barquisimeto sobre la que haremos algunas consideraciones relacionadas con la clasificación funcional de sus principales vías:

La ciudad está asentada sobre una terraza fluvial que el río Turbio, luego de haberla formado en tiempos geológicos recientes, nuevamente está entallando. El predominio de la extensión en sentido este-oeste sobre el norte-sur propició el desarrollo de una red vial urbana que soportaba el tránsito de paso a través de la Avenida Libertador edificada



Otra vía arterial importante, esta vez al sur de la ciudad, en el límite inferior de la escarpa, es la Avenida 'Hermano Nectario María' más conocida como "La Rivereña" nombre que tomó de su discurrir por los predios de una familia de apellido "Rivero". Esta vía, de geometría horizontal no homogénea, estaba originalmente proyectada para enlazar, en el Distribuidor San Francisco, al oeste de la ciudad, con la Troncal 1 y con la Circunvalación Norte. En 1988 el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, ante una decisión de su Sede local, desestima la construcción del tramo entre el Barrio Santo Domingo y el Distribuidor San Francisco y concluye la vía en el pequeño distribuidor 'El Garabatal' luego de una larga y sinuosa pendiente de 10 %. Se truncó así, prácticamente sin solución sencilla, su carácter arterial y se transformó en una suerte de híbrido que absorbe viajes de varias categorías lo que a su vez se traduce en niveles de servicio cercanos a la capacidad. Los accesos desde la Rivereña hacia las vías colectoras de Barquisimeto fueron mejorados funcional y geoméricamente con enlaces que dan al tramo una particular movilidad. En 2002, con motivo del trisesquicentenario de Barquisimeto, se concluyó con marcadas modificaciones y carencias un proyecto vial cuyo origen se remonta a casi cincuenta años: la Avenida 'Uruguay' que enlaza a la Rivereña con el terminal Sur de la Avenida Vargas. Intervenida en tres oportunidades por colapso de los servicios que colecta, espera por una cuarta modificación que, de acuerdo a los hechos anteriores, no será la última.

La Avenida "Venezuela" es otra arterial de importancia que empalma al este de la ciudad con la Autopista Centroccidental y cuya porción oeste, inconclusa en una longitud de 1,35 Km, está truncada, sin continuidad posible, por la Urbanización 'Obelisco'. Encontramos también la Intercomunal Barquisimeto-Cabudare que a pesar de poseer una sección transversal propia de una vía expresa tiene niveles de servicio cercanos a la capacidad en horas pico dado el enorme volumen de tráfico de paso bidireccional de los estados llaneros occidentales. En ella se entremezclan las categorías de viajes largos que circulan por la Troncal 4 y viajes urbanos cortos generados por el desplazamiento de los vehículos del Municipio Palavecino.

La Avenida "Fuerzas Armadas", también inconclusa, tuvo un moderno y singular proyecto de prolongación desde la calle 50 (Caja de Agua) hasta la Avenida 'José María Vargas' con un diseño de carácter estructural, hoy perdido, que sorteaba las cárcavas que drenan la terraza infligiendo al ambiente un daño mínimo. Se le puede clasificar como vía Colectora.

Ejemplos de vías Locales con accesibilidad total y movilidad nula lo constituyen las calles de la ya casi septuagenaria Urbanización 'Bararida'.

En sentido norte-sur numerosas Avenidas Colectoras cruzan parcialmente la ciudad: 'Los Leones', 'Argimiro Bracamonte', 'José Trinidad Morán', 'José María Vargas',

‘Andrés Bello’, ‘Simón Rodríguez’, ‘Rómulo Gallegos’, ‘Carabobo’, ‘Rotaria y ‘Los Leones’. De este rápido recuento se evidencia la carencia de vías arteriales extensas en dirección Norte-Sur y la casi imposibilidad de proyectarlas y hacerlas una tangible realidad.

## **VÍAS RURALES**

Las categorías empleadas en la clasificación son las mismas de las vías urbanas con excepción de las Vías Arteriales donde existe una subdivisión en principales y secundarias; tenemos entonces:

**Autopistas y Vías Expresas:** su diferenciación está presente solo en teoría, más en la práctica, entendiéndose como ejemplo el caso Venezuela, no es posible diferenciarlas dado que los elementos funcionales y geométricos que tipifican a cada clase no se alcanzan. Veamos un caso cercano, el tramo de la Autopista Centro Occidental correspondiente al Estado Yaracuy: a su paso por las adyacencias de las poblaciones Sabana de Parra, Urachiche y Chivacoa, los nudos se solucionan con intersecciones contraviniendo la obligatoriedad del control total de acceso y las soluciones de interconexión a desnivel. Solo hay enlaces totales en la interconexión con la Troncal 11 (Distribuidor Chivacoa), en Guama y en El Peñón. Sin embargo, en líneas generales, estas vías forman parte de la red principal y por sus características de continuidad e interconexión absorben el tránsito de viajes largos entre poblaciones principales. Sus velocidades de operación, en términos de seguridad y confort, son relativamente altas.

**Vías Arteriales Principales:** absorben prioritariamente el tránsito de paso y dan acceso, cumpliendo con las normas viales para incorporación y desincorporación de vehículos, a algunos predios privados adyacentes. Conectan ciudades importantes o se interconectan con otras vías principales. Los volúmenes de tránsito son importantes y pueden entremezclarse viajes largos e intermedios. Son las encargadas de canalizar, cuando no existen Vías Expresas, el volumen viario dando lugar a niveles de servicio deficientes.

**Vías Arteriales Secundarias:** también absorben el tránsito de paso pero su accesibilidad a los predios adyacentes es alta ya que atraviesan centros poblados aumentando notablemente los tiempos de viaje; un ejemplo local lo constituye el tramo larense de la Troncal 007 que atraviesa las poblaciones de Quíbor, El Tocuyo y Guarico.

**Vías Colectoras:** canalizan el tránsito de unidades espaciales pequeñas. Conectan pequeños pueblos, caseríos y centros industriales en su recolección y distribución del tránsito local hacia carreteras de mayor jerarquía. La carretera El Porvenir-Aguada Grande-Siquisique (Tramo inicial de la Local 006 del Estado Lara) conecta a esas poblaciones con la Troncal 004.

**Vías Locales:** su función básica es la recolección y distribución del tránsito local desde los predios privados adyacentes, caseríos y centros de producción, hacia las vías colectoras.

La definición de la función a ser cumplida por una vía en proyecto es fundamental para el diseño de los niveles de servicio, su sección transversal y su velocidad de proyecto. Una red concebida para que cada vía cumpla con la función más apropiada (movilidad y/o accesibilidad) resultará eficiente y sus costos de operación, consecuencia de su capacidad y velocidad de operación, se reflejarán en comodidad y confort para los usuarios y los habitantes de las áreas circunvecinas.

- c. La clasificación por el "**Tipo de Divisoria**" atiende a la manera de segregar los flujos viarios:

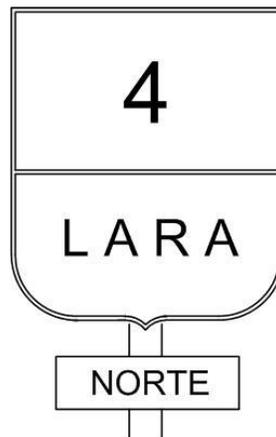
**Vías Divididas:** los sentidos de circulación están aislados por elementos físicos de ancho variable que se ubican paralelamente al eje de la vía. En Venezuela se emplea el término "separador central" cuando el elemento físico es angosto y prominente mientras que se da el nombre genérico de "Isla Central" al separador amplio, normalmente deprimido y con cuneta central revestida o no. Las vías divididas, de acuerdo a la relación geométrica de las calzadas con respecto al eje se denominan 1) **Vías de Calzadas Divididas** donde cada grupo de dos o tres canales relacionados geoméricamente con el eje de la vía representa una calzada por sentido de circulación y 2) **Vías de Calzadas Separadas:** en las que cada calzada, de dos o tres canales por sentido de circulación, está asociada a un eje independiente. Una vía puede presentar en su desarrollo ambos tipos de calzada.

Las **Vías No Divididas**, propias de los alcances de este curso, son aquellas cuyas calzadas son adyacentes y la geometría de su sección transversal está asociada a un eje común. De ordinario la separación de los flujos solo está demarcada por una doble línea central lo que resulta en frecuentes ocupaciones de los canales de sentido contrario de circulación para el adelantamiento irresponsable de vehículos.

También existen separadores laterales que aíslan el tránsito de vehículos con un mismo sentido de circulación y su función es impedir que los vehículos que se incorporan a la corriente viaria lo hagan en sitios inapropiados.

- d. **Clasificación Oficial de las Carreteras Nacionales:** En orden decreciente de importancia la nomenclatura oficial de las carreteras es: **Troncales, Locales, Ramales y Sub-ramales**. La descripción de cada categoría se tomó textualmente de las "Normas para el Proyecto de Carreteras" (1985) del hoy extinto Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

**Troncales:** "Son carreteras interestatales entre los centros poblados de mayor importancia del país. Contribuyen a la integración regional, al desarrollo económico del país y proveen interconexión regional y comunicación internacional". La nomenclatura empleada para denotarlas es un número, par para las de sentido norte-sur e impar para las este-oeste. En la señalización vertical de estas carreteras se emplea un escudo, partido, conteniendo el cuartel superior el número de la Troncal (que es invariable en toda su extensión) y el inferior la entidad territorial donde la señal se ha colocado. Exteriormente se indica el sentido de circulación del usuario. En los planos y cartas el escudo solo contiene el número de la Troncal. La señal identificatoria de la Troncal 4, mostrada en la *Figura 3*, conserva su número a su paso por los Estados Falcón (la progresiva 0+000 se localiza en ese Estado en el puerto de Guaranao), Lara y Portuguesa. Mantendrá ese mismo número cuando se culmine, pasando por los estados Barinas y Apure y llegando a la frontera en la margen venezolana del río Meta al frente de la población colombiana de Nueva Antioquia. El origen de toda Troncal es un punto escogido por su posición ventajosa, por su facilidad de ubicación y por que conserva el mismo sentido de recorrido que fue definido para el Sistema Troncal del Plan Preliminar de Vialidad (E-O y N-S). El destino de toda troncal será a) un punto fronterizo o extremo del país b) el punto de intersección con otra troncal que la limita.



*Figura 3 Señal Identificatoria de las Carreteras Troncales*  
*Fuente: Ministerio de Infraestructura.*

**Locales:** "Son carreteras de interés regional que permiten la comunicación entre centros poblados y vías de mayor importancia y reúnen el tránsito proveniente de *Ramales y Sub-Ramales*". Su identificación en señales verticales se realiza por un círculo contentivo del estado al que pertenece y un número, siendo este último también de carácter estatal lo que se traduce en

la existencia de numerosas vías locales igualmente numeradas pero localizadas en distintas entidades territoriales. En caso de que una vía Local traspase el límite estatal se le asignará en el estado destino la misma categoría y numeración de origen; Un ejemplo de esta excepción es la Local 002 con origen en la Troncal 003 en las inmediaciones de la población de Urumaco, Municipio Urumaco del Estado de Falcón: luego de discurrir por las poblaciones de Pedregal, El Jobo, Tupure, El Botalón y La Gallina, alcanza el límite de estado y pasa al estado de Lara atravesando las poblaciones de El Burro, El Padrón, Quebrada Arriba, Sabana de Onoto para finalmente concluir sobre la Troncal 017 en la población de Puricaure.



*Figura 4 Señal Identificatoria de las Carreteras Locales*  
*Fuente: Ministerio de Infraestructura.*

**Ramales:** "Carreteras de interés local que intercomunican centros poblados de menor importancia y proveen acceso de estos a las carreteras principales". Son vías de particular importancia dentro del Sistema Vial del país ya que distribuyen el tránsito proveniente de fundos y centros de producción hacia vías de mayor importancia. Su señalización en vías y planos es un rombo equilateroangular contenido de un número que identifica la carretera. Esta numeración, igual que en el caso de las carreteras Locales, es particular de cada estado.



*Figura 5 Señal Identificatoria de las Carreteras Ramales*  
*Fuente: Ministerio de Infraestructura.*

**Sub-Ramales:** "Carreteras de importancia específicamente local que proveen accesos a fundos, otras explotaciones y centros de producción aislados". No ha sido definida una señalización vial para estas carreteras y

en los planos se les denota como, por ejemplo, **S-021**, que significa **Sub-Ramal 021** teniendo el número las mismas características de las dos categorías anteriores. Habida cuenta de que los Sub-Ramales representan el grupo de vías terrestres venezolanas más numeroso, es imprescindible que se indique, a la hora de hacer la correcta referencia, la entidad federal a la cual pertenece de acuerdo a la codificación de la página 26.

El origen de las vías Locales, Ramales y Sub-Ramales estará ubicado, siempre, en el punto de intersección con otra vía de mayor o igual jerarquía y su destino será el punto de empalme con otra carretera o sitio importante.

### **DISTANCIAS PROGRESIVAS**

Las distancias progresivas de poblaciones, cruces, estructuras y otros puntos de interés están referidas siempre al origen de la vía y se fijan estrictamente en un solo sentido que está determinado por el correspondiente al Origen-Destino. Estas distancias fueron medidas con odómetros de precisión con un margen de error de  $\pm 10$  m por kilómetro ( $\pm 1$  %). La totalidad del levantamiento del sistema se puede consultar en el texto "Nomenclatura y Características de la Red de Carreteras de Venezuela" del cual el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, hoy desaparecido, hizo varias ediciones.

### **PUNTO "0" DE ORIGEN NACIONAL**

Este punto, origen del sistema de todas las troncales de la República, está ubicado en Caracas, en la intersección de la Autopista del Valle con la prolongación del dispositivo de enlace **La Araña** que pasa al este del Cementerio General del Sur. Es el origen directo de las Troncales **001** y **009**, hacia el occidente y hacia el oriente, respectivamente. Lastimosamente la construcción de una estructura aporticada para el soporte de un nuevo ramal vial impide acceder al punto cartográfico que actualmente solo es posible observar en fotografías de algunos libros de vialidad de la década del '60.

### **APLICACIÓN DE LA NOMENCLATURA**

Procedamos como ejemplo a caracterizar la Troncal **004** en la porción correspondiente al Estado Lara<sup>1</sup> donde enlaza las poblaciones de El Limón, Santa Inés, El Porvenir, Urama, Requén, Copeyal, Potrero de Ramírez, Bobare, Las Veras, Barquisimeto, Cabudare, Sarare, La Miel, La Lucía, Límite Lara-Portuguesa. Del Nomenclador tomamos la siguiente información:

---

<sup>1</sup> La T004 discurre a través de los estados Falcón, donde tiene su origen, Lara, entidad en la que tiene 19,8 % de su extensión actual, Portuguesa, Barinas y Apure donde concluirá en la orilla venezolana del río Meta. Tendrá una longitud total aproximada de 916 Km.



NOMENCLATURA Y CARACTERISTICAS DE CARRETERAS

\*\*\*\*\*

C O D I G O				P R O G R E S I V A S					A N C H O S			
NOMEN	ENT	ORIGG	TRAMO	DESCRIPCIÓN	INICIAL	FINAL	LONG	PAVTO	CALZ	ISLA	HOMB	
T004	LA	K000	67320	LIMITE EDO FALCON-ORIG R003 (STA INES)	243,4	264,2	20,8	A	6,7		0,6	
			67322	ORIG R003 (STA INES)-ORIG L006 (EL	264,2	278,1	13,9	A	6,7		1,2	
			67324	ORIG L006 (EL PORVENIR)-ORIG R006 (PTE	278,1	286,0	07,9	A	6,7		1,5	
			S/N	ORIG R006 (PTE URAMA)- ORIG R004 (LAS	286,0	313,2	27,2	A	6,7		1,5	
			67326	ORIG R004 (LAS BRUJITAS)-CRUCE R004	313,2	330,0	18,1	A	6,7		1,5	
			67328	CRUCE R004 (BOBARE)-ORIG L007 (PAVIA)	330,0	351,2	21,2	A	6,7		1,5	
			67329	ORIG L007 (PAVIA)- DIST MOYETONES	351,2	358,1	06,9	A	6,7		1,5	
			S/N	DIST MOYETONES- COM T C CON T001(DIST	358,1	362,1	04,0	A	7,7	1,8	Acera	
			67330	COM T C CON T001(DIST OBELISCO)-FIN T C	362,1	371,6			---COMPUTADO EN T001--			
				CON T001							--	
			67332	FIN T C CON T001 (DIST LOS LEONES)-ORIG	371,6	373,2	01,6	A			Acera	
				AVENIDA								
			67334	ORIG AVENIDA INTERCOMUNAL (TIUNA)-FIN	373,2	380,1	06,9	A	21,6	4,0	0,0	
				AVENIDA								
			67338	LOS RASTROJOS-SARARE	380,1	413,8	33,7	A	7,3		2,5	
			67340	SARARE-LIMITE EDO PORTUGUESA (PTE LA	413,8	427,3	13,5	A	7,3		2,5	
							Σ:	175,7				

ABREVIATURAS: NOMEN: nomenclatura; ENT: entidad; LONG: longitud; PAVTO: pavimento; CALZ: calzada; HOMB: hombrillo  
EDO: estado; ORIG: origen; DEST: destino; COM: comienzo; T: tramo; C: común; PTE: puente; DIST: distribuidor

Tabla 1 Desglose del Tramo de la T004 correspondiente al Estado Lara  
Fuente: Nomenclador de Carreteras del M.T.C.

Se observa en la columna ENT (Entidad Federal) las siglas LA correspondientes al Estado de Lara en correspondencia con las restantes abreviaturas:

AM	Amazonas
AN	Anzoátegui
AP	Apure
AR	Aragua
BA	Barinas
BO	Bolívar
CA	Carabobo
CO	Cojedes
DA	Delta Amacuro
DM	Distrito Metropolitano
FA	Falcón
GU	Guárico
LA	Lara
ME	Mérida
MI	Miranda
MO	Monagas
NE	Nueva Esparta
PO	Portuguesa
SU	Sucre
TA	Táchira
TR	Trujillo
VA	Vargas
YA	Yaracuy
ZU	Zulia

La codificación de la Troncal, de acuerdo a la nomenclatura convenida será la que a continuación se muestra:

Nombre	Número	Entidad	Origen
<i>T</i>	<i>004</i>	<i>LA</i>	<i>K000</i>

La nomenclatura asignada a estas carreteras, estrictamente definida en su momento por el Consejo Nacional de Vialidad, en la actualidad adolece de fallas pues nuevas vías se han construido sobre tramos de los antiguos trazados y otras vías simplemente se han desechado al construirse nuevas variantes. Un ejemplo local lo constituye el antiguo tramo de la **T001** comprendido entre Pávia y Puente Torres que, a raíz de la puesta en servicio de la carretera El Rodeo-Sabaneta, está virtualmente abandonado siendo solo empleado por productores de caprinos, ovinos y algunos rubros agrícolas como el sisal. En el Nomenclador Vial le fue asignado a la primera porción del referido tramo la Categoría de Local y su número es el 7 (**L007 LA**) mientras que a la porción comprendida entre Las Cruces —destino de la Local 6 (**L006 LA**)— y la zona urbana de Carora, con moderados niveles de Tránsito Diario Promedio (TDP), le fue asignado la Categoría de Local y el número correlativo es el 8 (**L008 LA**). Un mantenimiento ocasional, prácticamente nulo, y sus casi 230 curvas han hecho que esta vía, otrora conexión obligada con la Troncal **017** (Puente Torres) arrastrara en su deterioro a poblaciones algún día florecientes. También son numerosos los tramos viales compartidos por varias categorías oficiales y aquellos

que, luego de haberse construido vías alternas, oficialmente no tienen nomenclatura asignada y, como una solución transitoria, solo se les denomina por las poblaciones extremas que enlazan. Otra deficiencia notoria es la indefinición del “origen y destino” de numerosos Sub-ramales, hecho que obstaculiza los inventarios viales, las acciones administrativas y las labores del mantenimiento.

En 1998 la Dirección Sectorial de Vialidad del ya eliminado Ministerio de Transporte y Comunicaciones del Estado Lara, conjuntamente con el Instituto de Vialidad del Estado Lara (INVILARA), abordó la revisión y actualización del Nomenclador Vial en el ámbito del territorio estatal. A mediados de 1999 se concluyó el exhaustivo trabajo de campo y en diciembre de ese año el nuevo “Nomenclador Vial del Estado Lara” se concluyó no solo incorporando a su estadística treinta y cuatro (34) nuevas vías, si no actualizando también las longitudes incorrectas de numerosos tramos, el origen y destino de las vías y añadiendo al mapa vial del estado el área comprendida entre las poblaciones de Palmarito Y Puente Palma que, a pesar de estar situadas en la Zona en Discusión con el Estado Zulia, se encuentran bajo jurisdicción política y administrativa de Lara.

En síntesis la Entidad es surcada por 4 Troncales, 8 Locales, 54 Ramales, 394 Sub-ramales clasificados y más de 20 a los que aún no se le asignado numeración. A continuación se muestra en la *Tabla 2* el compendio de las vías estatales discriminadas por su clasificación oficial y tipo de pavimento.

TIPO DE PAVIMENTO	CATEGORÍA OFICIAL				TOTALES
	TRONCAL	LOCAL	RAMAL	SUB-RAMAL	
ASFALTO	532,8	357,9	474,8	464,0	1.829,5
GRANZÓN	0,0	115,8	593,6	1.730,6	2.440,0
TIERRA	0,0	45,9	307,8	2.074,4	2.428,1
TOTAL	532,8	519,6	1.376,2	4.269,0	6.697,6

*Tabla 2 Longitudes Kilométricas aproximadas de la Red Vial del Estado Lara.  
Modificado del Nomenclador Vial del Estado Lara MTC 1999*

La *Figura 6* de la página siguiente es una simplificación de la red de carreteras rurales del estado Lara que intenta destacar las vías más importantes tomando en cuenta su clasificación oficial y su distribución espacial. Se han incluido en la figura todas las Troncales y Locales y algunos de los principales Ramales y Sub-ramales. Muchos Ramales importantes se excluyeron por las limitaciones de escala.



## ***Consideraciones generales sobre la Red Carretera Venezolana***

La concentración de población en la franja Centro-Norte Costera del país, fomentada por las políticas gubernamentales de ocupación del territorio desde 1950, trajo como consecuencia la estructuración de una red vial que también potenciaba el desfavorable desequilibrio. Mientras este fenómeno socio-económico tenía lugar una importante porción del país —la mayor en términos de superficie— permanecía desasistida de los proyectos de nueva vialidad y aún del mantenimiento de la ya existente.

Las vinculaciones inter-regionales, producto de la actividad agropecuaria que por centurias dominó la escena económica de la nación, se vieron lenta, pero inexorablemente, disueltas. El abandono del campo por parte de los campesinos, en un éxodo que algunos autores han calificado de perverso, todavía persiste engrosando los llamados “cinturones de miseria” que circundan, inorgánicamente estructurados, las grandes conurbaciones de la franja.

Los corredores viales denominados “históricos”, como los ejes trasandino y nor-oriental son los únicos que han permanecido orgánicamente activos y vinculados a la actividad económica nacional y todos los nuevos ejes planteados en los incontables “Planes de la Nación”, sin excepción alguna, han sido abandonados sucesivamente por todos los gobiernos nacionales.

La formulación gubernamental del “Plan Nacional de Vialidad 2005-2015”, en estrecha coordinación con el “Plan Ferroviario Nacional 2006-2030” aborda la construcción de nuevos ejes viales, la conclusión de otros cuya ejecución se encontraba detenida o minimizada y la rehabilitación o sustitución de infraestructura vial deteriorada. Siete obras emblemáticas se listan a continuación:

1. Vía Expresa “Circunvalación Norte de Barquisimeto”: Empalma los enlaces “Veragacha”, sobre la Troncal 1, y “San Francisco”, sobre la intercomunal “Florencio Jiménez” posibilitando la exclusión del tráfico de paso por la ciudad. Puesta en servicio a principio de 2007 a un costo de 35.000 millones de bolívares.
2. Ramal Perimetral de la Península de Paraguaná en el Estado Falcón: Con una longitud de 76 Km empalmará las poblaciones de “Los Taques” y “Las Cumaraguas”, pasando por el “Faro de San Román”. Vincula una vasta área de carácter xerófito y marino con imponentes bellezas escénicas.
3. Autopista de Oriente “Mariscal Antonio José de Sucre”: Su tramo inicial de 15 Km, de una extensión total de 105, partió de Cumaná en 1984. Discurrirá por los estados Sucre, Anzoátegui y Miranda, entidades federa-

les en las que comparte 21, 31 y 53 kilómetros, respectivamente. Luego de la puesta en servicio de varios tramos inconexos no se tiene fecha de conclusión.

4. Autopista de Los Llanos “General José Antonio Páez”: Concluida entre las Poblaciones de San Carlos (Cojedes) y Barinas (Barinas). Su longitud aproximada es de 277 Km y la inversión para su puesta en servicio se estimó en 926.000 millones de bolívares. Se le considera una sección de la Troncal **005** con origen entre La Encrucijada de Carabobo (**T011**) y San Cristóbal, su destino. El tramo Campo de Carabobo-Tinaco, de alta accidentalidad, representa la vía ‘natural’ que se debería abordar con miras a la incorporación a la Autopista de los Llanos. De igual manera la conexión Barinas-San Cristóbal, que es otra sección de la Troncal **005**, será, en los próximos años una mejora vial obligada.
5. Autopista “Barquisimeto-Acarigua”: concluida en junio de 2008; discurre cerca del trazado de la antigua Troncal **004** en una extensión de 56 kilómetros entre los centros urbanos Barquisimeto y Acarigua. Su trazado final incorporó secciones de la antigua pista de dos canales además del tramo concluido en 1998 denominado “Variante Los Cristales”. La inversión ejecutada fue cercana a los 392.000 millones de bolívares.
6. Vía Expresa Pampatar-La Asunción-Juan Griego: Sustituirá una porción de la Local **001** del Estado de Nueva Esparta. Su longitud total es de 23 kilómetros. Se Incluyeron en la construcción de la infraestructura vial urbana las ampliaciones de avenidas colectoras y obras particulares de drenaje a un costo 18.000 millones de bolívares.
7. Viaducto Alternativo: localizado sobre la Quebrada “Tacagua” cuyo cauce corre en la zona de contacto de la falla geológica de nombre homónimo cerca del sitio que ocupó el colapsado “Viaducto 1” de la Autopista Caracas–La Guaira. Empalma las orografías del Distrito Metropolitano y el Estado Vargas por medio de una moderna estructura metálica en un tablero (800 m) sustentado por pilas de concreto armado. Completa su extensión un muro de tierra armada de 100 metros de longitud localizado hacia el estribo “Caracas”. El costo de esta obra de infraestructura que sortea la habilitada “Vía de Contingencia”, popularmente conocida como ‘La Trocha’, fue de 164 millones de bolívares y su puesta en servicio tuvo lugar en julio de 2007 tras 16 meses continuos de trabajos ininterrumpidos por parte de la Empresa Venezolana Precomprimido c.a.

