



Procesos Históricos

ISSN: 1690-4818

edda.samudio@gmail.com

Universidad de los Andes

Venezuela

Olivar, José Alberto

La industria de la construcción: motor auxiliar del crecimiento económico durante la dictadura militar (1948-1958)

Procesos Históricos, núm. 31, enero-junio, 2017, pp. 17-27

Universidad de los Andes

Mérida, Venezuela

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=20049680003>

- [Cómo citar el artículo](#)
- [Número completo](#)
- [Más información del artículo](#)
- [Página de la revista en redalyc.org](#)

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

La industria de la construcción: motor auxiliar del crecimiento económico durante la dictadura militar (1948-1958)

José Alberto Olivar*
[jeremias570@hotmail.com]
Universidad Simón Bolívar
Caracas-Venezuela

Resumen

Uno de los aspectos característicos del régimen militar que predominó en Venezuela entre 1948 y 1958, fue la franca alianza entre el sector privado dedicado al negocio de la construcción y el Estado. La política de “concreto armado” puesta en práctica durante el período, si bien contribuyó a cimentar el paisaje urbano de Caracas y otras principales ciudades, de igual modo, representó un mecanismo de expansión de las actividades económicas concentradas en el sector del comercio y de los servicios. Desde la segunda mitad del siglo XX venezolano, la construcción privada devino en un importante usufructuario de la renta petrolera.

Palabras clave: Venezuela, industria, construcción, economía

Abstract

The construction industry: auxiliary engine of economic growth during the military dictatorship (1948-1958)

One of the characteristic aspects of the military regime that dominated in Venezuela between 1948 and 1958, was the free trade Alliance between the private sector engaged in the business of construction and the State. The "reinforced concrete" policy put into practice during the period, while it helped cement the cityscape of Caracas and other major cities, in the same way, represented a mechanism for expanding economic activities concentrated in the trade and services sector. Since the second half of the 20th century Venezuelan private construction became an important tenant for life of the oil income.

Keywords: Venezuela, industry, construction, economy

* Profesor-Investigador adscrito al Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Simón Bolívar. Doctor en Historia, Universidad Católica Andrés Bello.

Introducción

Por varios lustros el sector privado dedicado a la construcción ejerció poca o ninguna influencia en la economía debido al escaso desarrollo del país, unido a la exigüidad de los recursos fiscales y a la práctica de ejecutar las contadas obras públicas por administración directa del Estado.

En ese entonces, el campo de acción de los constructores se limitaba a erigir algunas viviendas y pequeñas edificaciones para uso industrial y comercial, estas actividades no requerían de mayor inversión de capital por lo que predominaba el trabajo manual y el uso de elementales instrumentos de producción.

La casi totalidad de los ingenieros egresados de la Universidad Central de Venezuela, prestaban servicios exclusivos en los organismos del Estado, de modo particular en el Ministerio de Obras Públicas (MOP).

Es a partir del desarrollo de la industria petrolera y de la creciente participación del Estado en los beneficios derivados de esta que cobra mayor impulso la construcción de obras públicas y privadas en gran parte del país.

El surgimiento de la construcción privada

Desde finales de los años treinta y durante la segunda mitad de la década de los cuarenta, el sector constructor privado experimentó un sostenido crecimiento en importantes ciudades como Caracas, Valencia, Barquisimeto y Maracaibo. Esta expansión coincidió con la tendencia hacia la concentración de numerosos contingentes de población que paulatinamente iban abandonando las labores del campo y se trasladaban hacia las ciudades en busca de mejores condiciones de vida.

La demanda de vivienda incentivó la construcción de más inmuebles y dotación de mejores servicios. Así el perímetro espacial de las ciudades que tradicionalmente se reducía a los llamados “cascos centrales”, comenzó a crecer a expensas de la desaparición de las viejas haciendas ubicadas en los alrededores. Un caso emblemático lo constituyó la compra en 1943 de la hacienda Ibarra en Caracas que daría paso a la futura ciudad universitaria.

Otras edificaciones que marcarían su impronta en la definición de los modernos paisajes citadinos lo representarían las nuevas “urbanizaciones”, suerte de complejos arquitectónicos que combinaban en un solo espacio soluciones a los problemas de vivienda, vialidad, agua potable, cloacas y demás servicios públicos. En Caracas el diseño fue ensayado en pequeñas urbanizaciones situadas hacia el este y suroeste de la ciudad, dando paso al mayor proyecto urbanístico conocido como la reurbanización de El Silencio.

En esta obra tuvieron participación varias empresas constructoras privadas, cuestión que abriría a su máxima expresión el camino hacia el establecimiento de un sistema de licitaciones en las obras públicas. La conexión entre el gasto público y el sector privado estimuló el surgimiento de nuevas empresas que agrupaban en un solo propósito a ingenieros y hombres de negocios, así como la inversión de grandes capitales destinados a adquirir equipos y maquinarias modernas.

En poco tiempo el sector comenzó a diversificar sus operaciones dando lugar a empresas especializadas en movimientos de tierra, estructuras de concreto y acero, carreteras, pavimentación, levantamientos topográficos, obras sanitarias, entre otros. Después de una etapa netamente artesanal en sus orígenes la industria de la construcción pasó a ser uno de los renglones más lucrativos del sector privado.

Al respecto, María Elena González Deluca destaca el interés de renombradas figuras del gremio de comerciantes por ampliar su radio de actividades e involucrarse en el atractivo negocio:

La construcción y otras actividades asociadas a la expansión urbana abrieron nuevos espacios para reorientar o diversificar las inversiones de antiguas casas mercantiles miembros de la Cámara, como lo indica el ingreso a la misma, en junio de 1946 de la firma Henrique Blohm dedicada a inversiones y construcciones. También Branger, tradicional industrial de Carabobo, se orientó hacia este campo: Horn y Branger, firma dedicada a obras públicas, construcciones y consultas técnicas, ingresó a la Cámara en octubre de 1946¹.

En efecto, el sector mercantil no fue en absoluto un beneficiario marginal del desarrollo de la novel industria de la construcción. Por el contrario, hubo de convertirse en el proveedor por antonomasia de la demanda creciente de materiales e insumos requeridos por los empresarios y el Estado. Aun cuando los primeros años de la Segunda Guerra Mundial hicieron sentir sus estragos sobre la construcción, el sector volvió a reactivarse hacia finales de 1944. Ya para el cuarto trimestre de 1945 los organismos municipales habían concedido numerosos permisos de construcción para edificios, locales comerciales, establecimientos industriales y urbanizaciones². La dinámica registrada en la industria de la construcción tuvo incidencia en otras actividades conexas como las fábricas de cemento cuyo ritmo de producción anual fue en ascenso al pasar en 1944 de 112.484 toneladas a 193.820 toneladas en 1948, hecho que posicionó a Venezuela como uno de los mayores consumidores y productores de cemento per cápita, después de los Estados Unidos³.

Para la época existían seis establecimientos cementeros en el país: la Fábrica Nacional de Cementos “La Vega” creada en 1907, Cementos Carabobo ubicada en Valencia constituida en 1940, las plantas de Barquisimeto y Maracaibo, fundadas en 1945 y 1947 respectivamente, además de la fábrica de Cementos Táchira abierta en 1948. La más grande hasta ese momento fue instalada en Pertigalete, ubicada entre Guanta y Cumaná en 1949. Buena parte de la producción era adquirida por el Estado con destino a las obras públicas, en tanto la empresa privada consumía el restante. Fue tal la demanda de material de construcción que a finales de 1948 el gobierno hubo de autorizar la importación de *cemento romano* libre del pago de aranceles.

Aun cuando el ritmo de las construcciones privadas marchaba con cierta consideración en algunas regiones del país, resultaba un lugar común la reiterada acusación de sectores políticos opuestos al gobierno *adeco*, de intentar menoscabar el desarrollo de la industria de la construcción mediante la aprobación de disposiciones que obligaban a los constructores privados a alquilar los nuevos edificios levantados a precios regulados. Este aspecto devino inevitablemente en un ingrediente conflictivo dentro del clima de tensión política que antecedió al golpe militar de noviembre de 1948. Varias fueron las objeciones a los procedimientos de licitación aplicados durante el *trienio adeco* para la contratación de obras, la más de las veces eran declaradas desiertas ante la falta de concurrencia de empresarios interesados en algún contrato. Se criticaba además la inexistencia de un marco legal específico que regulase las relaciones entre el Estado y las empresas contratistas, cuestión que generaba un vacío administrativo sujeto al mejor arbitrio de los entes burocráticos.

¹ María Elena González Deluca, *Los comerciantes de Caracas. Cien años de acción y testimonio de la Cámara de Comercio de Caracas*, p. 415.

² *Ibidem*, p. 411.

³ “Asuntos económicos” en Archivo Histórico del Ministerio del P.P. para Relaciones Exteriores (en adelante AHMRE), Dirección de Información Exterior, sección interior 1949, expediente 22.

Así se desprende de un artículo de opinión publicado a los pocos meses de posesionado el nuevo gobierno militar, donde se exponía el siguiente requerimiento: “El sistema de contratación de obras es (...) anticuado y absurdo e impide en parte que la industria de la construcción se encause a ser colaborador del Estado”⁴. El autor de la nota, reclamaba el trato injusto al que era sometida la industria en comparación a otras que sí recibían la protección y estímulo oficial, por lo que finalizaba haciendo un llamado a resolver esa situación.

1. La alianza entre el Estado y las constructoras privadas

Con el propósito de restablecer la confianza en el sector construcción, el ministro de obras públicas, Gerardo Sansón, hombre estrechamente ligado a la industria, formuló una amplia convocatoria a todas las compañías contratistas a los fines de exponer sus puntos de vista y concertar un plan de acción relacionado con la obras que el nuevo gobierno pretendía llevar a cabo en el corto plazo. Según el testimonio de Gerardo Sansón, este expuso su proceder al momento de encargarse del despacho:

Faltaban constructores, no había manera de construir el país sin que hubiese compañías serias, compañías solventes económicamente que respondieran al trabajo. Entonces, se me ocurrió llamar a todas las compañías que había, que existían, pues, unas veinte. Las llamé y las senté en una mesa a todas ellas, muchas compañías pequeñas, otras grandes (...) Entonces les dije: Aquí señores hay lo siguiente, esto es lo que se va hacer (...) vamos a ver como lo hacen ustedes (...) Entonces distribuimos (...) y así llegamos a una concertación de contratos⁵.

Nótese en lo anterior el mecanismo adoptado por Sansón para adjudicar los contratos de obras públicas. Desde su perspectiva, la vía más expedita para garantizar la ejecución de los trabajos era asignándolos directamente y en común acuerdo entre todos los contratistas. De igual modo, se puso en práctica la idea de dividir una misma obra en varios frentes de trabajo, cada uno de los cuales estaría a cargo de diferentes empresas. Ejemplo de lo anteriormente expuesto lo representó la construcción de la carretera panamericana, cuyos principales tramos occidentales fueron adjudicados a siete empresas contratistas, a saber:

- Chivacoa-Bejuma (Constructora Brillembourg Villegas Asociados C.A.)
- Tocuyito-Bejuma (Ardila-Hulett C.A.)
- Barquisimeto-Acarigua (C.A. DEYCA)
- El Vigía-Buena Vista (MOVITERRA-Excavaciones y Riegos).
- La Fría-El Vigía (Oficina Técnica Gutiérrez & Co.)
- Santa Bárbara-El Vigía (C.A. RUTA).
- Agua Viva-Puente Torres (Venezolana de Inversiones C.A.)⁶

A la larga éste y otros mecanismos discrecionales hicieron de la construcción un escenario propicio para el usufructo tanto de contratistas como de altos funcionarios del régimen, la más de las veces ocupando en paralelo esa doble condición. Los casos más emblemáticos fueron las compañías venezolanas de Inversiones C.A. y Constructora AVILA, en ambas aparecían como

⁴ José Pérez González, “Los contratos de obras públicas” en el diario *El Universal* N° 14234, Caracas 28 de enero de 1949, p. 4.

⁵ “Diálogo oficial con Gerardo Sansón” en Juan José Martín Frechilla, *Diálogos reconstruidos para una historia de la Caracas moderna*, pp. 161,162.

⁶ Véase Ministerio de Obras Públicas, Memoria y Cuenta, Años 1954 y 1957.

socios tres importantes personajes que subsecuentemente ocuparon el Ministerio de Obras Públicas entre 1948 y 1957: Gerardo Sansón, Julio Bacalao Lara y Oscar Rodríguez Gragirena⁷.

Ya a partir de 1953 se hizo más frecuente la convocatoria a licitaciones públicas, pero con criterios mucho más centralizados. La revisión y preselección de las ofertas contratistas estaba a cargo de los organismos públicos licitantes, principalmente el MOP, luego éstas eran llevadas a la consideración del Presidente de la República quien finalmente decidía la oferta ganadora. Con frecuencia alguna de las compañías participantes en esas licitaciones no poseían capacidad técnica y económica para garantizar la culminación de la obra, siendo no pocas de ellas dispositivos improvisados de la noche a la mañana. Otras por el contrario, contaban con un importante capital de respaldo y vínculos políticos de por medio, situación que les daba preeminencia al momento de asignarse los contratos de mayor valía económica. Hubo casos de grandes empresas que optaban por dividirse y crear compañías subsidiarias, al mejor estilo de los *trust* petroleros de Norteamérica, con el objeto de monopolizar el negocio de las contrataciones⁸.

Por lo regular hubo compañías que ofrecían llevar a cabo obras en licitación a un costo menor de lo estimado, cuestión que las favorecía notablemente a la hora de las asignaciones. Posteriormente, alegando defectos en los proyectos originales aumentaban el precio inicial y solicitaban al Estado compensaciones extraordinarias para cubrir los riesgos imprevistos⁹. Con el fin de sufragar las variaciones los entes oficiales convenían con las contratistas el pago de las obras en varias cuotas durante años sucesivos. A tal efecto se les entregaban papeles públicos denominados “certificados de adeudo”, estos tenían la ventaja de que podían ser negociados con entidades financieras nacionales o extranjeras y obtener liquidez en el corto plazo. De igual modo, se recurrió a este mecanismo para la contratación de obras de gran envergadura. A medida que avanzaba el ritmo de construcción se efectuaban los desembolsos correspondientes.

No obstante, esto significó una onerosa carga para el crédito público puesto que la acumulación de los cuantiosos compromisos llegó a superar las posibilidades corrientes del fisco nacional, sobre todo después de 1957 cuando se hizo efectivo el anuncio del gobierno de los Estados Unidos de restringir la compra de petróleo extranjero, hecho que surtió efectos negativos en los ingresos del tesoro nacional. Luego de la caída de la dictadura militar el 23 de enero de 1958 se dio a conocer la magnitud de las deudas por concepto de obras públicas. Según la estimación realizada por la Contraloría General de la República, el monto total de la deuda causada por contratos de interés público suscritos entre 1952 y 1958 fue de Bs. 2.847.507.005,57¹⁰.

Este cúmulo que incluía intereses y comisiones leoninas abrió un controvertido capítulo de reclamaciones al Estado venezolano. En vista de esta situación el gobierno provisorio que reemplazó la dictadura, consideró la posibilidad de contratar un empréstito para sufragar las deudas pendientes o declarar la moratoria unilateral. No obstante, ambas propuestas fueron objeto de un

⁷ Un estudio pormenorizado sobre este aspecto fue realizado por Clemy Machado de Acedo, Clemy Machado de Acedo, “La industria de la construcción entre 1944 y 1959” en AAVV, *Estado y grupos económicos en Venezuela (su análisis a través de la tierra, construcción y banca)*, pp. 161-173.

⁸ Norman Dupray, *Huyen las aves de rapiña*, pp. 87-89.

⁹ Cámara Venezolana de la Construcción, “Informe sobre los principios que deben regir el otorgamiento de los contratos de obras públicas, Caracas 24 de febrero de 1958” en Archivo Histórico de Miraflores (en adelante AHM), sección inventarios, serie B, caja 33, carpeta 1, documento 27.

¹⁰ Cámara del Senado de la República, “Informe de la Comisión Especial designada para dictaminar acerca del informe presentado por el Contralor General de la Nación de conformidad con lo dispuesto en el acuerdo del Congreso Nacional de fecha 29 de mayo de 1959” en AHM, sección inventarios, serie E, caja 58, documento 20.

fortísimo debate público en el que finalmente prevaleció la idea de cubrir las obligaciones utilizando las reservas fiscales y evitar acudir al crédito público.

Otro ejemplo revelador de la falta de escrúpulos que caracterizó al régimen fueron los continuos “memorandum” emitidos desde la Secretaría de la Presidencia de la República con destino al titular del Ministerio de Obras Públicas, en los que se solicitaba emplear los servicios de personas que representaban varias constructoras privadas cuyo único aval era el ser “decididos amigos del gobierno”¹¹. A continuación algunos ejemplos de esta práctica, tipificada como tráfico de influencias:

RAUL SOULES BALDO

Secretario de la Presidencia de la República

Saluda cordialmente a su distinguido amigo el señor Dr. Julio Bacalao Lara, Ministro de Obras Públicas, en la oportunidad de presentarle al señor Emiliano Izaguirre, de nacionalidad mejicana, buen amigo del Coronel Pérez Jiménez y del suscrito, quien desea ofrecer al Ministerio a su cargo los servicios de la compañía constructora “U.T.A.H.”, que él representa en Venezuela.

Soulés Baldó se permite pedirle al doctor Bacalao Lara que reciba al señor Izaguirre para el fin indicado, por lo cual le anticipa la más cumplidas gracias, a la vez que se complace en renovar los testimonios de su elevado aprecio.
Miraflores, 29 de octubre de 1953.

Miraflores, 29 de abril de 1954

Doctor Julio Bacalao Lara

Ministro de Obras Públicas

Su despacho.

Estimado amigo:

En atención a un pedimento del teniente José Genaro Caruso, miembro de la Oficialidad de la Policía Militar, me permito presentarle al ingeniero Orestes Pereira Paiva, familiar de aquel, quien trabaja con la compañía constructora “Ponte y Perfetti” y desea entrevistarse con Ud. para pedirle que considere la posibilidad de que dicha empresa sea favorecida con la ejecución de alguna de las obras que tiene en programa el Despacho a su cargo. Le estimo las gracias por la atención que Ud. tenga a bien dispensar al ingeniero Pereira Paiva y me es grato renovar los testimonios de mi elevado aprecio.

Amigo,

RAUL SOULES BALDO

RAUL SOULES BALDO

Saluda cordialmente a su distinguido amigo el señor doctor Oscar Rodríguez Gragirena, Ministro de Obras Públicas, y en cumplimiento de instrucciones del señor Presidente de la República se permite presentarle al señor Rafael Almeida Hernández, Presidente de la Constructora María Auxiliadora C.A., y pedirle que considere la posibilidad de utilizar los servicios de dicha empresa en función de la capacidad de la misma y de los programas de ese Despacho.

Soulés Baldó se complace en renovar al doctor Rodríguez Gragirena los testimonios de su elevado aprecio.
Miraflores, 6 de marzo de 1956¹²

¹¹ “Memorándum varios” en AHM, sección inventarios, serie B, caja 18, carpetas 1 y 14.

¹² Ídem.

De la misma forma, otras personas eran recomendadas para recibir algún contrato de inspección “que le permita mejorar su actual estado económico”. No faltaban también solicitudes para la obtención de un cargo en el MOP: Veamos:

R. Soulés Baldó

Saluda cordialmente a su apreciado amigo el señor doctor Julio Bacalao Lara, Ministro de Obras Públicas, en la oportunidad de cumplir instrucciones del ciudadano Presidente de la República al recomendarle la aspiración del Capitán ® Ramón M. Isturde de obtener un cargo dependiente de ese Despacho, preferentemente en el ramo de Carreteras.

Soulés Baldó aprovecha esta oportunidad para reiterar al doctor Bacalao Lara las cordiales expresiones de su amistad y estima.

Miraflores, 11 de agosto de 1953¹³

Esto pone de manifiesto, además de la existencia de reiteradas prácticas irregulares, la forma como se favoreció desde el alto gobierno el desarrollo cualitativo y cuantitativo de una poderosa industria que en conjunto hizo sentir su influencia en la dinámica económica y política del país. En opinión de Manuel González Abreu, el sector constructor fue uno de los beneficiarios directos del régimen “no sólo por su importancia económica” sino por los dividendos políticos que deparaba transmitir la idea de estar materializando el desarrollo nacional. De allí que:

La industria de la construcción tuvo, pues, un tratamiento especial. Durante cinco años el Impuesto sobre la Renta eximió de pago a las edificaciones nuevas; éstas fueron liberadas de toda regulación de alquileres salvo las de carácter obrero, se centralizaron los permisos en la ingenierías municipales para aligerar trámites, se crearon bancos hipotecarios para otorgar créditos al sector, y el gobierno nacional, a través del Banco Obrero, dio impulso a dicha actividad en casi todo el país¹⁴.

De tal manera que gracias a la política expansiva del gasto público centrado en la construcción de carreteras y de bienes inmuebles, el sector constructor recibió un fuerte impulso que se reflejó en su contribución a la formación del Producto Interno Bruto (PIB), al pasar de 1.792 millones de bolívares en 1949 a 3.740 millones en 1957. Dicho de otro modo, durante el período en consideración experimentó un crecimiento promedio interanual del 13,5%. En la siguiente tabla puede observarse las principales actividades económicas de la década de los cincuenta y su aporte anual al (PIB):

Producto interno bruto (%)

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Petróleo	30,80	31,52	31,27	29,04	28,48	29,89	30,89	31,33
Comercio	13,56	13,95	13,67	14,15	15,08	14,80	14,77	16,49
Servicios	16,81	15,93	15,67	15,86	15,43	14,92	14,27	13,51
Industria manufacturera	9,04	8,44	9,20	9,69	10,18	10,36	10,22	10,18
Alquiler e intereses	9,12	8,88	8,98	9,36	9,26	9,06	8,94	8,97
Construcción	6,49	7,26	7,50	7,54	7,75	7,05	7,51	6,62
Agricultura, ganadería y pesca	7,96	8,13	8,12	7,91	7,23	6,99	6,76	6,32

Fuente: Clemy Machado de Acedo, *Ob. Cit.*, p. 139. Adaptado por el autor.

Como puede verse la estructura de la economía venezolana durante buena parte de la década de los cincuenta, estuvo definida conforme al orden de importancia de los siguientes sectores: La industria petrolera siguió ocupando la primacía absoluta, seguida del sector comercio que registró

¹³ Idem.

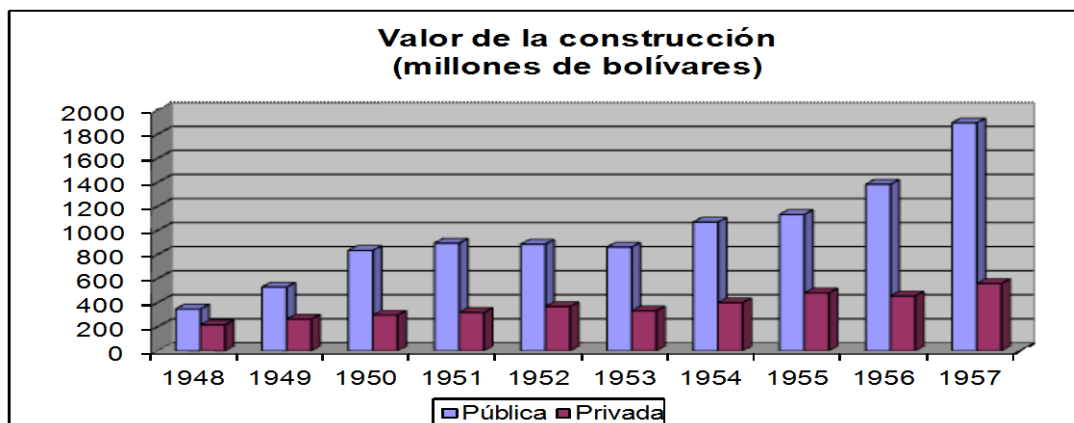
¹⁴ Manuel González Abreu, *Auge y caída del perzjimenismo (el papel del empresariado)*, p. 159.

un incremento porcentual en sus operaciones dado el movimiento ascendente de las importaciones, el tercer lugar correspondió a los servicios prestados por empresas públicas y privadas en las principales ciudades del país, luego vendría la espigada industria manufacturera asociada a capitales extranjeros, el sector de alquiler e intereses ocupó el quinto lugar, la construcción el sexto con un relativo descenso entre 1955 y 1957 producto de los retrasos en el pago a los contratistas privados por parte del Estado, aun así se posicionó por encima del sector agropecuario.

De acuerdo con Clemy Machado de Acedo, este posicionamiento relativo del sector construcción pese a su sostenido crecimiento, obedeció a varios factores que denotaban una fortaleza más aparente que real:

1. El sector constructor no constituyó en sí mismo un factor independiente de acumulación de capital, por el contrario actuó como correa de transmisión del excedente proveniente del gasto público hacia otros sectores de la economía.
2. La morfología del sector estaba constituida por reducidos grupos económicos que concentraron los contratos de mayor monto en obras públicas.
3. Una parte considerable del margen de utilidades de las compañías constructoras era liquidado entre los accionistas sin realizar mayores inversiones en la reposición de equipos e incremento del capital suscrito.
4. La estabilidad financiera del sector estaba supeditada a la tendencia creciente o decreciente del gasto público destinado a la construcción.
5. Dada la elevada mecanización de los trabajos de construcción, el sector no representaba una fuente de empleo permanente para la creciente oferta de mano de obra no especializada¹⁵.

Ahora bien, es conveniente mirar por separado los dos tipos de inversión que conformaban el sector constructor. Por un lado, tenemos la construcción pública financiada por organismos del Estado y ejecutada directamente por éste o por intermedio de compañías privadas a través de contratos, y por el otro lado, la construcción privada cuyo capital es aportado fundamentalmente por particulares y efectuada por estos mismos.



Fuente: Banco Central de Venezuela, *La economía venezolana en los últimos treinta años*, p. 148.

La construcción pública alcanzó en 1957, último año de la dictadura militar, un valor de 1.895 millones de bolívares cifra que representaba aproximadamente cinco veces los 384 millones de bolívares registrados en 1948, situándose en un promedio de 987 millones anuales. Durante el lapso indicado los valores porcentuales de inversión se mantuvieron aproximadamente uniformes, de los cuales 64% correspondió al Ministerio de Obras Públicas, 12% al Banco Obrero, 13% a la

¹⁵ Clemy Machado de Acedo, *Ob. Cit.*, pp. 280-283.

construcción en las entidades federales, 3% al Instituto Nacional de Obras Sanitarias, 5% al Centro Simón Bolívar y aproximadamente 3% al Instituto de la Ciudad Universitaria¹⁶. En lo que respecta a la construcción privada, sus valores muestran un leve incremento de 216 millones de bolívares en 1948 a 560 millones en 1957, monto que a todas luces estuvo muy por debajo del promedio anual de la construcción pública. La atención de la iniciativa privada se centró en la edificación de inmuebles comerciales y servicios.

Un crecimiento poco equitativo

Desde el punto de vista geográfico la construcción se aglutinó esencialmente en el centro y occidente de Venezuela. Las regiones del oriente y el sur comenzarían a ser vistas con mayor interés a medida que la explotación de minas e hidrocarburos rendían mayores frutos. Al respecto, cabe destacar la siguiente aseveración de González Deluca: “Del total de inversiones en obras públicas entre 1950 y 1957 (...) se invirtieron en el Sur y Oriente del país 3,5% y 7,5% respectivamente. El Centro concentró el 53% y el Occidente 36%”¹⁷

El rápido crecimiento de Caracas que ya en 1955 concentraba un millón de habitantes, era el resultado del fuerte atractivo económico y social que despertaba el impulso constructor de grandes edificios, avenidas, plazas públicas, dotación de servicios y posibilidades de fuentes de empleo, con salarios superiores a los devengados en los predios rurales.

Todavía en 1949 los labriegos recibían entre Bs. 2,38 y 2,90 por día. En muchos centrales y haciendas de café el estipendio se calculaba según el rendimiento del trabajador en tiempos de zafra o de cosecha, recibiendo entre Bs. 3 y 4,50 por día, en las haciendas más alejadas de las carreteras principales pagaban Bs. 2¹⁸. Caracas y Maracaibo eran las ciudades donde se pagaban los mejores salarios por jornadas diarias de ocho horas. El monto variaba de acuerdo con las actividades de cada sector: en la industria de alimentos iba entre Bs. 10,65 a Bs. 12, en el sector comercial entre Bs. 6,20 y Bs. 6,25, en construcciones civiles de Bs. 20 a Bs. 25, en el sector transporte entre Bs. 8 y Bs. 6¹⁹.

En lo que respecta a la industria de la construcción, el incremento de sus actividades demandó con urgencia mano de obra especializada, lo cual no se daba abasto con la población criolla, debido a su carencia de preparación técnica. Esta situación comenzó a ser solventada a partir de la llegada al país de una corriente cada vez más elevada de inmigrantes procedentes en su mayoría de países devastados por la Segunda Guerra Mundial.

Durante el periodo comprendido entre 1948 y 1957 el mayor saldo migratorio se registró en 1955 con 57.548 ingresos de ciudadanos venidos de otras latitudes, específicamente de Portugal, España e Italia, totalizando en 1957 una cantidad de 438.637 residentes extranjeros en Venezuela²⁰. Muchos de estos nuevos residentes eran profesionales o simples albañiles que sabían manejar maquinarias pesadas y poseían conocimientos técnicos especiales en materia de construcción, de allí que fueran incorporados a la industria, primero como obreros de pico y pala y luego como maestros de obra, latoneros, torneros, electricistas, mecánicos, etc. La consecuencia de esta rápida asimilación la sufrieron los obreros criollos desplazados de sus empleos.

¹⁶ “La Construcción”, en AHM, sección inventarios, serie B, caja 15, carpeta 15, documento 5.

¹⁷ María Elena González Deluca, *Venezuela la construcción de un país... una historia que continúa*, p. 291.

¹⁸ George W. Hill y Ruth Oliver Hill, “La inmigración y colonización en Venezuela. Bases sociales y económicas” en AHMRE, Dirección de Información Exterior, sección interior 1949, expediente 13.

¹⁹ Idem.

²⁰ Susan Berglun y Humberto Hernández, *Los de Afuera. Un Estudio Analítico del Proceso Migratorio en Venezuela 1936 – 1985*, p. 48.

Esta situación contravenía lo dispuesto en la Ley del Trabajo vigente que para entonces establecía la obligatoriedad para todas las empresas y servicios de tener en sus plantillas 75% de trabajadores venezolanos. Hubo casos en los que empresarios extranjeros interesados en ampliar la cuota de coterráneos bajo su dirección, recurrieron a la estrategia de constituir Sociedades Anónimas donde el gran propietario hacía figurar como socios “ficticios” a sus propios trabajadores, saltándose con ello la ley²¹.

Según los datos estadísticos analizados por Manuel Rodríguez Campos, la fuerza laboral criolla aumentó entre 1950 y 1957 en 445.000 personas, a un promedio de 63.571 por año. De esa cantidad 13,2% no pudo incorporarse al mercado de trabajo, es decir, 8.275 personas en promedio anual quedaban ociosas. “En 1952 la industria de la construcción empleaba 34,7% de la mano de obra del sector secundario, en 1953 y 1954 ascendió 35,1%, en 1955, 1956 y 1957 se redujo 34,4%, 34,7% y 34,5% respectivamente”²². Deduce el autor citado que las perspectivas de incorporación de mano de obra criolla en el sector constructor superó su propia capacidad empleadora, de modo particular su principal sostén económico, el Estado.

No hay duda que la industria de la construcción se convirtió en un punto de apoyo para la consecución del progreso material del país, significando al mismo tiempo un poderoso aliciente que contribuyó al fortalecimiento de un naciente capitalismo criollo deseoso de expandir sus negocios e influencias tradicionales.

Fuentes consultadas

Archivo Histórico de Miraflores:

“La Construcción”. Sección inventarios, serie B, caja 15, carpeta 15, documento 5.

“Memorandum varios”. Sección inventarios, serie B, caja 18, carpetas 1 y 14.

“Cámara Venezolana de la Construcción, Informe sobre los principios que deben regir el otorgamiento de los contratos de obras públicas, Caracas 24 de febrero de 1958”. Sección inventarios, serie B, caja 33, carpeta 1, documento 27.

“Ministerio del Trabajo, Aplicación del artículo 18 de la Ley del Trabajo. La Inmigración”. Sección inventarios, serie B, caja 41, carpeta 30, documento 14.

“Cámara del Senado de la República, Informe de la Comisión Especial designada para dictaminar acerca del informe presentado por el Contralor General de la Nación de conformidad con lo dispuesto en el acuerdo del Congreso Nacional de fecha 29 de mayo de 1959”. Sección inventarios, serie E, caja 58, documento 20.

Archivo Central del Ministerio de Relaciones Exteriores:

“Asuntos económicos”. Dirección de Información Exterior, sección interior 1949, expediente 22.

“George W. Hill y Ruth Oliver Hill, La inmigración y colonización en Venezuela. Bases sociales y económicas”. Dirección de Información Exterior, sección interior 1949, expediente 13.

Publicaciones periódicas:

El Universal, Caracas, 1949.

²¹ Ministerio del Trabajo, “Aplicación del artículo 18 de la Ley del Trabajo. La Inmigración” en AHM, sección inventarios, serie B, caja 41, carpeta 30, documento 14.

²² Manuel Rodríguez Campos, *Ob. Cit.*, pp. 100,101.

Publicaciones Oficiales:

BANCO CENTRAL DE VENEZUELA. *Memoria correspondiente al ejercicio anual 1957*.
Caracas, Artegrafía, C.A. 1957.

_____. *La economía venezolana en los últimos treinta años*.
Caracas, Banco Central de Venezuela, Colección XXX Aniversario, 1971.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. *Memorias y Cuentas del Ministerio de Obras Públicas
(1954 a 1957)*. Caracas, Imprenta Nacional.

Secundarias:

AAVV. *Estado y Grupos Económicos en Venezuela. Su análisis a través de la tierra, construcción
y banca*. Caracas, Editorial Ateneo de Caracas, 1981.

BERGLUN, Susan y HERNÁNDEZ, Humberto. *Los de Afuera. Un Estudio Analítico del
Proceso Migratorio en Venezuela 1936 – 1985*. Caracas, Centro de Estudios de Pastoral y
Asistencia Migratoria, 1985.

DUPRAY, Norman. *Huyen las aves de rapiña*. Buenos Aires, Talleres La Técnica Impulsora,
1959.

GONZÁLEZ ABREU, Manuel. *Auge y Caída del Perezjimenismo. El Papel del Empresariado*.
Caracas, Universidad Central de Venezuela, Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico –
Fondo Editorial Acta Científica, 1ª edición, 1997.

GONZÁLEZ DELUCA, María Elena. *Los comerciantes de Caracas. Cien años de acción y
testimonio de la Cámara de Comercio de Caracas*. Caracas, Cromotip C.A., 1994.

_____.- *Venezuela la construcción de un país...una historia que
continúa*. Caracas, Cámara Venezolana de la Construcción, 2013.

MARTÍN FRECHILLA, Juan José. *Diálogos reconstruidos para una historia de la Caracas
moderna*. Caracas, Universidad Central de Venezuela, Consejo de Desarrollo Científico y
Humanístico, 2004.

RODRÍGUEZ CAMPOS, Manuel. *Pérez Jiménez y la Dinámica del Poder 1948 – 1958*. Caracas,
El Dorado Ediciones, 2ª edición, 1991.