

**CARRETERA CUMANÁ-CUMANACOA.  
Sus antecedentes, construcción e impacto**

Emilio Luis Berrizbeitia Aristeguieta  
Universidad Católica Andrés Bello  
elberriz@gmail.com

**Resumen**

El estudio del desarrollo de la vía de comunicación entre Cumaná y Cumanacoa, en el actual Estado Sucre, ubicado en la región nororiental de Venezuela, antigua provincia de Nueva Andalucía, impone la delimitación previa de algunas características básicas de la conexión entre lo que consideramos la región histórica de Cumaná y su *hinterland*, Cumanacoa. A tal fin, revisaremos los antecedentes históricos, demográficos y económicos que lentamente convirtieron a Cumanacoa, en centro poblado de creciente importancia haciendo necesaria la construcción de una vía de comunicación moderna. Para ello estudiaremos, en las fuentes secundarias disponibles, los antecedentes directos del camino que unía ambas poblaciones y la presión ejercida por parte de factores relacionados con la agricultura y el comercio para alcanzar su modernización.

**Palabras clave:** comunicación, Venezuela, oriente, población, hinterland, agricultura.

**The Cumaná – Cumanacoa Highway  
Its background, construction and impact**

**Abstract**

In order to study the development of the highway between Cumaná and Cumanacoa in the state of Sucre, located in the North Eastern region of Venezuela (a former province of Nueva Andalucía), we must first discern some basic characteristics of the connection between what we consider to be the historical region of Cumaná and its *hinterland*, Cumanacoa. To such an end, we will revise the historical, demographic and economic background that slowly developed into Cumanacoa, a populated nucleus of growing importance which made the construction of a modern road necessary. In order to do this, we will study, through available secondary sources, the direct origins of the road that united both populations and the pressure that factors relating to agriculture and business exerted in order to achieve their modernization.

**Key words:** communication, Venezuela, the Eastern region, population, hinterland, agriculture

Recibido 24/09/2008

Aprobado 22/01/2009

## INTRODUCCIÓN

En presente trabajo tiene como punto de partida, el Septenio Guzmancista, específicamente en 1875, período en el cual surge, dentro del espíritu de la época, el firme propósito de construir una verdadera carretera. Para entonces el Estado de Cumaná lo conformaban los departamentos de Arismendi, Bermúdez, Mariño, Montes, Rivero y Sucre; es decir, lo que antes de la Federación eran los cantones de Carúpano, Río Caribe, Güiría, Cumanacoa, Cariaco y Cumaná, y en 1901 se convertirán en el Estado Sucre. Nuestro análisis se sustentará en las memorias de Ministerio de Obras Públicas (MOP), dado que esta carretera siempre se planeó e impulsó desde el Gobierno Nacional, a diferencia de otras acometidas por el Gobierno Regional.

Este primer esfuerzo se vio truncado virtualmente hasta 1910, unos treinta y cinco años, tal reflejan las memorias del MOP correspondientes al período intermedio que ningún avance significativo registran en la construcción, salvo algún que otro esfuerzo de mantenimiento de lo existente.

A partir de 1910 se rastrea en dichas memorias, un nuevo y consistente impulso de realización de la vía, ahora sí integrado al concepto político del momento que definía la construcción de carreteras como uno de los elementos clave del impulso modernizador por parte del Estado, dentro de un plan nacional de construcción de carreteras. Con interrupciones, debidas sobre todo a los efectos económicos de la primera guerra mundial, se avanzó a ritmo lento en los apenas 59 km de la carretera Cumaná Cumanacoa, hasta culminar (algo incompletamente) en 1924, en ocasión de la celebración del centenario de la Batalla de Ayacucho.

Al final se tratará de evaluar –somera-mente- el impacto demográfico y económico que en la zona causó la carretera.

### **CUMANÁ y CUMANACOA: la región histórica y su *hinterland***

Las características físicas, sociales y geográficas de Cumaná determinaron su formación primigenia como *Región Histórica* ya que permitieron el “asentamiento de núcleos básicos” y posteriores “procesos humanos” que la fueron configurando como tal. Recordemos al respecto que Región Histórica es un concepto variable de acuerdo con las circunstancias y procesos estudiados. En este trabajo nos circunscribiremos a la Región Histórica de la ciudad de Cumaná y a la subregión del Valle de Cumanacoa, vinculada con la primera en lo que de modo literal se ha dado en llamar *hinterland*, voz cuya etimología refiere sólo a la extensión comercialmente operativa situada detrás de un puerto. Más en su uso actual como *hinterland* se denomina un área de influencia de un centro de poder.

A pesar de que la condición de puerto marítimo de Cumaná le confería fácil acceso a diversos asentamientos costeros con los cuales mantuvo, desde un principio, conexión marítima; el amplio valle de Cumanacoa, situado a unas doce leguas al Sureste, siguiendo el curso del río Cumaná de los indígenas (el Manzanares de los conquistadores) constituye de forma natural, por su ubicación, relativa cercanía, acceso fluvial, población indígena, condición aluvial y feracidad, el *hinterland* territorial y económico del centro jerarquizante, según la terminología usada por Cardozo Galué al asentar el concepto de Región, basado, uno, en "...La lenta gestación y fraguado de vínculos económicos y socio culturales entre los paisajes humanos que la componen, y dos, el predominio e influencia de una ciudad que actúa como centro jerarquizante" (Cardozo Galué, 1992: 87).

Cumaná, sin duda, se erige desde sus tempranas misiones franciscanas (1515) y posteriormente con las distintas refundaciones de la ciudad (1562 y 1569), como ese "centro jerarquizante", aglutinando familias alrededor de su núcleo, desplazando o "encomendando" a los pobladores originales y creando (apropiándose) un espacio cada vez mayor. Esos pobladores proyectaron una irradiación de poder y sirvieron de cabecera a numerosas expediciones; sin embargo, tanto al Sur como al Oeste se toparon con la presencia de los cumanagotos, tribus, naciones o grupos (según la denominación que se use) más belicosos que los guaiqueríes de Cumaná. Sobre Cumanacoa tenemos noticias tan tempranas como 1583, de tentativas de fundar asentamientos en el valle por parte de Pedro García Camacho, sucesor de Garci Fernández de Serpa. Este intento de "asegurar el *hinterland* de la capital de la gobernación y 'garantizar' el servicio que pudiesen prestar los indígenas encomendados", fracasó por la resistencia o, más bien, por la clara rebelión indígena. (Castillo Hidalgo, 2005: 275).

El cronista Caulín, en su conocida *Historia Corográfica de la Nueva Andalucía*, armó un gran enredo al afirmar que fue en 1717 cuando el capitán Baltasar de Arias funda la villa de Baltasar de los Arias de Cumanacoa: "En la orilla del Río Cumanacoa, poco distante de la horqueta que forma el Río de Cumaná con el de Aricagua Diez leguas al Sur-Sueste de aquella Capital (Caulín, 1992, 309)

Enredo que el *Diccionario de Historia de Venezuela*, en su primera edición, complica aun más señalando el año 1617 como el de esa fundación. El Presbítero José Antonio Ramos Martínez en 1876, y posteriormente en 1895, hizo una "rectificación histórica" a lo expresado por Caulín y aclara que la fundación, por algún Arias, debió ocurrir antes de 1650, pues en 1647 ya constaba ese nombre en la relación del Canónigo don Diego Torre de Vargas, siendo lo cierto que para 1675 ya estaba consolidada dicha fundación, y establecidos allí los Capuchinos aragoneses para la pacificación de los indios del contorno. (Ramos Martínez, 1966: 177).

## EL VALLE DE CUMANACOA EN EL SIGLO XVIII

Lento fue el crecimiento de Cumanacoa: en 1720 el caserío era tan diminuto que no pasaban de cincuenta los vecinos. Para 1761, fecha de la visita del Gobernador Diguja, había 179 vecinos para un total de 795 personas incluyendo a los esclavos, distribuidos en 88 casas, cubiertas de paja. Los otros cuatro pueblos de misiones instalados en el Valle: San Fernando, San Lorenzo, Aricagua y Arenas, entre todos sumaban apenas unos 200 vecinos. Comenta Ramos Martínez:

Las trabas del comercio **junto con la falta de un buen camino**, impidieron que la agricultura de Cumanacoa prosperase, a pesar de la fertilidad del terreno. No reportando grandes ventajas de la extracción de sus frutos, los vecinos, cuyo número continuó escaso por mucho tiempo...” (Ramos Martínez, 1966: 178) (Negrillas nuestras)

Hacia 1780 comienza a notarse un cambio. Leamos a Francisco Depons, en 1804, ponderando lo que consideró uno de sus factores determinantes: el reglamento llamado del comercio libre del 12 de Octubre de 1778:

Para gozar bien de la admiración que infunde la feliz revolución que experimentó el comercio entre España y sus Colonias, gracias a este reglamento, hay que recorrer la historia comercial de aquella nación durante los tres últimos siglos, los cuales fueron consagrados únicamente a entorpecer a los comerciantes en sus operaciones, a reducir las expediciones y a referirlo todo al fisco; en esta ley se ve, al contrario, el desarrollo de un sistema completamente opuesto al seguido hasta entonces... Las únicas condiciones impuestas por el reglamento de 1778 a los barcos que hacen el comercio entre España y América son: pertenecer a súbditos españoles y ser de construcción nacional... En lugar del corto número de puertos españoles que estaban antes abiertos al comercio han quedado (alrededor de 14)... (Depons, 1930: 301-302).

Aparentemente se empezaba a advertir algunos efectos, ya que en 1783 (fecha de la visita del oidor Chaves y Mendoza) San Lorenzo contaba 69 familias con 396 habitantes; Aricagua, 72 familias con 341 habitantes; San Fernando, 300 habitantes. Depons no cesa allí y refiriéndose específicamente a Cumaná, y a la actividad del Gobernador Emparan, comenta:

Don Vicente Emparan, natural de Vizcaya, siendo gobernador de Cumaná durante la guerra de 1793 a 1801, cargó con la responsabilidad de dar entrada en los puertos de su gobierno a los barcos neutrales. Con esta feliz iniciativa, opuesta a las órdenes que había recibido, proporcionó abundancia a su departamento, mientras el resto de tierra firme carecía de todo... Dio ocasión y lugar a un progreso que hará bendecir siempre el nombre del gobernador que arrojó los reproches del Rey en beneficio del país cuyo gobierno le había sido confiado... (Depons, 1930: 443)

Tabaco, añil, algodón, caña y en sus postrimerías café, son los productos que en el siglo XVIII mueven la economía del valle de Cumanacoa, en particular en los años finales. El estanco de tabaco, reservado al fisco, se inicia en 1779 y, para bien y para mal, da sus frutos. Como es sabido Alejandro de Humboldt inicia su periplo americano en 1799, desembarcando en Cumaná. Lo

citaremos *in extenso* para la descripción del estado del camino entre Cumaná y Cumanacoa, sin embargo nos adelantamos a reportar su observación sobre el potencial agrícola del valle:

**La más preciada producción del cantón es el tabaco**, y es también la única que ha dado cierta celebridad a una ciudad tan pequeña y tan mal construida. Desde la introducción del *estanco real de tabaco*, en 1779, el cultivo del tabaco en la provincia de Cumaná se ha reducido poco más o menos al valle de Cumanacoa... El sistema del estanco es un monopolio odioso al pueblo, todo el tabaco cosechado ha de venderse al gobierno y para evitar, o más bien, para disminuir el fraude, se ha hallado más sencillo concentrar el cultivo en un solo punto... **Después de los tabacos de Cuba y de Río Negro, el de Cumaná es de los más aromáticos...** Si fuera libre el cultivo del tabaco, la provincia de Cumaná podría exportarlo para una gran parte de Europa... **Después del tabaco, el cultivo más importante del valle de Cumanacoa es el del añil...** Es aún más estimado en el comercio que el de Caracas; y se acerca a menudo en el esplendor y riqueza del color al añil de Guatemala. (Humboldt, 1941: 46). (Negrillas nuestras)

A pesar de estas limitaciones, durante su recorrido a Cumanacoa reporta un intenso tráfico en ese camino, lo que a todas luces indica que el famoso camino, que transitaba por el cerro denominado el Imposible, era también la vía usada desde los llanos para el puerto de Cumaná: “Los llaneros o habitantes de las llanuras envían sus productos, sobre todo maíz, cueros y ganado por el camino del Imposible. Sin cesar, veíamos llegar mulas conducidas por indios o mulatos...” (Humboldt, 1941: 22). Culmina Cumanacoa el siglo XVIII con una población que Humboldt cifra en 2.300 habitantes (cinco años más tarde Depons la sitúa en 4.200 habitantes, pero creemos que se refiere a la suma de los diversos pueblos del valle).

## ANTECEDENTES A LA CARRETERA

### El camino entre Cumaná y Cumanacoa

El 4 de septiembre a las 5 de la mañana empezamos nuestro viaje... **El camino, o mas bien el sendero que conduce a Cumanacoa**, sigue la banda derecha del Manzanares pasando por el hospicio de los capuchinos ... En el hospicio de la divina pastora se dirige el camino al noreste, y en el espacio de dos leguas atraviesa un terreno despoblado de árboles y nivelado antiguamente por las aguas... A las dos horas de camino llegamos al pie de la Alta Sierra del interior que de Este a Oeste se prolonga desde el Bergantín hasta el cerro de San Lorenzo... Allí aparecen nuevas rocas, y con ellas otro aspecto de la vegetación. **Regado el terreno por manantiales se ve surcado en todo sentido.** ... (Humboldt, 1941: 10-11). (Negrillas nuestras)

**Atravesamos la selva por un estrecho sendero: orillamos un arroyo que corre estrepitoso por un lecho de rocas...** El aislamiento de las cabañas dispersas en medio de la selva indica al viajero la fecundidad de la naturaleza: a menudo un rinconcillo de tierra rozada basta para las necesidades de varias familias... A eso de las tres de la tarde hicimos alto en una pequeña

altiplanicie, designada con el nombre de *Quetepe*, elevada a unas 190 toesas sobre el nivel del océano... Gozamos una magnífica vista sobre el mar, el cabo Macanao y la península de Manicuares. (Humboldt, 1941:15-18). (Negrillas nuestras)

Avanzando hacia el suroeste, el suelo se vuelve árido y arenoso; subimos por un grupo de montes bastante elevados... Se la designa con el nombre de imposible... **Llegamos a la cima poco antes del ocaso del sol...** Pasamos la noche en una casa donde hay un apostadero militar de ocho hombres mandados por un sargento español... (Humboldt, 1941: 20-22). (Negrillas nuestras)

Dejamos el imposible el 5 de septiembre, antes de salir el sol. **Es muy peligrosa la bajada para las bestias de carga; no tiene el sendero por lo general sino 15 pulgadas de ancho...**Saliendo de la quebrada que baja del imposible, entramos en una tupida selva atravesada por gran número de riachuelos fácilmente vadeables (N de p. Manzanares, Cedeño, Vichoroco, El Lucasperez, el río San Juan)... Salimos de la selva a una buena legua de distancia de la villa de San Fernando. **Un estrecho sendero conducía, tras varias vueltas**, a una región abierta aunque húmeda por extremo... El camino entre los bambúes nos condujo al poblezuelo de San Fernando... (Humboldt, 1941: 29-33). (Negrillas nuestras)

**El camino de San Fernando a Cumanacoa pasa por un valle despejado y húmedo...** Pasamos por la aldea de Arenas, habitada por indios de la misma raza que los de San Fernando... En acercándose a la ciudad de Cumanacoa hay un terreno más parejo y un valle que se ensancha progresivamente... **No dista el puerto de Cumaná de Cumanacoa sino alrededor de 7 leguas marinas** (N de p.: **en el país se reputa la distancia itineraria de 12 leguas**)... (Humboldt, 1941: 39-44). (Negrillas nuestras)

Esta larga colección de citas corresponde, como se ve, a Alejandro de Humboldt en 1799. Resulta evidente que proporcionan detallada información sobre el estado del camino, como lo hemos destacado en negrillas: sendero estrecho, a ratos peligroso, atravesando selvas y sitios areniscos, surcado de manantiales y con muchas vueltas para recorrer apenas siete leguas marinas en tres días de camino. También aportan datos sobre algunos esfuerzos de mejoramiento y narra una anécdota que –imposible evitar la referencia–, explica en parte el origen de la anarquía que aún hoy impera entre nosotros:

En 1796 se había concebido el útil proyecto de trazar un excelente camino desde la villa de San Fernando hasta la montaña. La tercera parte de este camino estaba de hecho terminada; pero desgraciadamente se había empezado en la llanura, al pie del imposible, de modo que la parte más difícil del camino había quedado intacta. Por una de esas causas que hacen fracasar casi todos los proyectos de adelanto en las colonias españolas, los trabajos se interrumpieron. Varias autoridades civiles quisieron arrogarse el derecho de dirigir a un mismo tiempo esos trabajos. Pacientemente pagó el pueblo peaje por un camino que no

existía, hasta que el gobernador de Cumaná hubo de poner término a ese abuso. (Humboldt, 1941: 23-24)

O sea que ni carretera, ni peaje, más o menos como en la Venezuela de hoy, la del 2008, en donde se ha prohibido el cobro de peajes condenándolas a mayor falta de mantenimiento, hace rato más que evidente y, con escasísimas excepciones, se ha detenido el esfuerzo modernizador de nuestra red de carreteras que hace unos 30 años era ejemplo en América Latina.

Pocos años después, la guerra de independencia marca con su impronta más cruel la zona de Cumanacoa, que se caracterizó por su fervor patriótico. El mismo Pacificador Pablo Morillo, en retaliación, mandó a quemar los pueblos del valle. La pobreza sentó sus reales y el odioso estanco del tabaco perduró hasta 1833.

En un estudio sobre la Provincia de Cumaná y su importancia económica en la década 1830-1840, Cecilia Vivas reporta que para ese año de 1833 se cultivaban de 5 a 6 mil arrobas de tabaco de excelente calidad, así como café. Los informes del gobernador Eduardo Stophord señalaban que la falta de labradores era el principal problema, junto con la carencia de bestias para la extracción y transporte de los frutos, lo cual debía hacerse mayormente a hombros. (Vivas, 1989: 201). Por su parte Ramos Martínez señala que para 1839 la población de Cumanacoa y sus pueblos contiguos no llegaban a 3.000 habitantes. Todo este cuadro exhibe los estragos y el despoblamiento causados por la guerra.

Sin embargo Cumaná, como puerto de exportación, comenzaba una lenta recuperación. Exportaba cacao, tabaco, algodón, café, cuero de res, pescado seco, pieles curtidas, queso, sal; e importaba arroz, jabón, ¡tabacos habanos!, vinagre, cerveza, vino, mantequilla, pólvora... El ejercicio económico 1833-1834 lo cierra con una balanza comercial favorable en una proporción 2 a 1 (50.985 pesos de exportación vs. 26.308 pesos de importación. Vivas, 1989: 202). Tales cifras nos indican asimismo que el camino del Imposible y el tránsito por el valle de Cumanacoa estaba siendo utilizado como paso de otras latitudes, tal como lo observó Humboldt treinta años antes. Según el censo de 1850 la población del Valle era de 4.000 habitantes. El de 1873 atribuía 5.636 al departamento Montes, y 8.193 el de 1891. Respecto al camino nos dice Ramos Martínez:

Traficábase unas veces trepando el Imposible, otras dirigiéndose al pueblo de Marigüitar, otras a Tunantar, otras atravesando el río de Güirintal y pasando por Ortiz, otras siguiendo la dirección del Manzanares. La diputación provincial, palpando las dificultades que presentaba la comunicación por sendas tan penosas, contrató en 1846 con el francés Alfonso Ride, **la apertura del camino de recuas por donde se trafica actualmente**, con el cual se facilitó un poco el comercio con los pueblos del interior de Cumaná. (Ramos Martínez, 1966: 188. (Negrillas nuestras).

Es decir que Cumanacoa al menos logró un camino de recuas ¡300 años después de su asentamiento como población! Sin embargo, a finales del siglo XIX, 1895 para ser precisos,

concluye el tantas veces citado sacerdote e historiador oriental Ramos Martínez (por cierto tío del poeta Ramos Sucre), haciendo votos por un más rápido y vigoroso progreso confiado en que “acortándose las distancias, se puedan desarrollar los poderosos elementos de vida que encierra aquel hermoso valle”

## **EL GUZMANCISMO**

Los antecedentes directos de la construcción de una carretera moderna que superara el camino de recuas de 1846, pueden rastrearse en tiempos del septenio de Guzmán Blanco, ya que en las memorias del MOP correspondientes a los ejercicios fiscales de 1875 y 1876 consta el diseño y proyección de una carretera de 10 metros de ancho con un metro y medio de talud, a la cual se destinó un presupuesto de 6.000 pesos venezolanos.

Tan significativo esfuerzo, enmarcado en el afán constructor que caracterizó al primer período de Guzmán Blanco, permitió avanzar 20,688 kilómetros hasta Barranquín (quebrada Curruquey), bajo la supervisión de una Junta de Fomento, con la que se iniciaba una práctica administrativa consistente en designar ciudadanos honorables de la zona como supervisores del proyecto. La Junta quedó presidida por Santos Berrizbeitia y entre sus vocales se encontraba José Eusebio Acosta, prestigioso General de la Federación.

Por las descripciones y distancia se deduce que la carretera alcanzó a la “alta sierra” a la cual Humboldt dijo haber llegado a las dos de la tarde habiendo salido a las cinco de la mañana. Allí se detuvo el nuevo intento constructor. Después, apenas se reporta la apertura de una “pica” de 4,481 km con un ancho de 1,65 m.

Como fue expuesto, a partir del ejercicio de 1877 cuando comienza el período de Linares Alcántara, se pierden, en las memorias del Ministerio, las referencias a esta obra que, como veremos, no superará aquellos 20 kilómetros, ¡hasta 1921!

## **EL GOMECISMO**

Un conocido y publicitado decreto del Presidente Juan Vicente Gómez, de fecha 24 de junio de 1910 (ciertas efemérides patrias se utilizaban con preferencia) marca el inicio de la modernidad en lo que al sistema carretero se refiere, entendido este concepto, para nuestro estudio, como un verdadero plan y no un mero esfuerzo aislado como en el período guzmancista. Debemos apuntar, sin embargo, que morigerando nuestra primera impresión, nos ha sido señalado para este estudio:

Durante sus primeros años el plan carretero no obedeció a un Proyecto Nacional que impulsara la modernización económica del país en todos los

sentidos. Por el contrario la importancia estratégica de las carreteras se remitió a cumplir un rol dentro del control político-militar del país. (Olivar, 2004: 124)

En efecto, el “famoso” decreto ordena el estudio y construcción en cada estado de una carretera por parte del Gobierno Nacional, asignándoles a los gobiernos estatales la realización del sistema secundario de carreteras. Sugiere que siempre que sea posible se emplee el sistema Mac-Adam (rocas compactadas) y, lo más importante, se nombran profesionales capacitados para integrar las comisiones científicas encargadas de presentar estudios y conclusiones perentorias para alcanzar los objetivos del decreto. Por la excelente revista técnica del MOP en su primer número, sabemos que el 7 de julio de 1910 el Ministro de Obras Públicas, Román Cárdenas designa para el Oriente a Manuel Cipriano Pérez como jefe de la comisión y como auxiliar a Pedro Bernardo Pérez.

En menos de dos meses, el 1° de septiembre de 1910, esta comisión rinde su primer informe dedicado a la carretera Cumaná-Cumanacoa: lo declara un camino en malas condiciones de catorce leguas de largo donde solo las dos primeras y las dos últimas merecen llamarse carretera, ya que las otras diez son un camino de recuas, muy pendiente y muy angosto. Se proporciona una detallada descripción del camino y se sugiere financiar un puente ya diseñado por Bartolomé Milá de la Roca, en Quebrada Seca (del lado de Cumanacoa). El 17 de octubre de 1910, una resolución del Ministro Cárdenas ordena la entrega de los Bs. 15.000 que hacían falta para ese puente. Evidentemente se reconocía así la real significación de esta vía. Para el 7 de diciembre de 1910 presentan los ingenieros un estudio preliminar desde el kilómetro 14, 5 hasta el kilómetro 43 y abordan además el problema técnico de los ascensos de nivel necesarios para llevar agua del Río Manzanares a Cumaná y los problemas del acueducto.

Pero es el 24 de Enero de 1911 cuando entregan un minucioso y muy completo informe donde se comienza por asentar que la necesidad de la carretera para comunicar a la “vasta y fértil comarca” es “tan reconocida y tan grande” que no amerita mayor argumentación. Informan que el trazado sería de 55 km y no de 70 km como se había pensado (terminará siendo de 59 km). Reportan que los primeros 6 km, de Cumaná a Puerto La Madera, ya están listos y a partir de allí sugieren una solución para “la gran vuelta del Río” 24 km hasta Las Rancherías. De allí 15 km a Quebrada Seca; 3,5 km hasta Palenque y los 6 últimos hasta Cumanacoa que también están listos.

De forma muy ilustrativa proporcionan datos económicos de interés, aunque con precisión sólo sobre el café producido en la zona, cultivo que para ese momento era el de mayor relevancia. Así sabemos que el Distrito Montes sacaba 120.000 quintales “por el malísimo camino” existente y que otros 70.000 quintales venían de San Antonio de Maturín, Caripe y hasta de Caicara de Maturín. De los caminos tributarios, en Tataracual y Cedeño habla de yuca, mapuey, ñame, algo de café, así como sobre algunos terrenos de cría. De Río San Juan (San Fernando) y el Sur del Río

Manzanares (San Lorenzo) habla de cría, café, caña de azúcar y maíz. Culmina señalando que “*no existe una rueda en todo el valle*” y augura un futuro promisorio por los bosques, carbón y aguas de soda allí existentes y explotables. Termina con un desapasionado análisis acerca de un proyecto ferrocarrilero ya en sus líneas básicas diseñado para la zona, sin pronunciarse sobre la mejor solución.

Aunque pueda resultar obvio, nos detenemos aquí para hacer énfasis respecto a que en los gobiernos presididos o controlados por Juan Vicente Gómez, el tema carretero constituyó una constante y ocupó sin duda un primer lugar en la concepción del país que se quería desarrollar. Para 1916, hallamos la siguiente expresión en las memorias del MOP: “Desideratum: facilitar la colonización y aprovechamiento del extenso territorio por el concurso de un sistema de vías de transporte” (Rollo 16, Memorias MOP, 1916-1917).

Ya para este momento, 1916, se le daba clara preferencia al sistema carretero sobre los ferrocarriles, y así consta en las memorias de los ministros, por considerar que estos últimos eran monopolios en manos privadas, frente a un sistema que garantizaba un carácter público a las vías de comunicación. Argumento verdaderamente *avant garde*, especialmente dada la naturaleza del régimen de la época y que además acusaba la experiencia del bloqueo a nuestras costas de 1902, causado en gran parte por las deudas ferrocarrileras. Sin embargo, junto con la cátedra, volvemos a apuntar las limitaciones de este “Plan”:

Por otro lado, desde el punto de vista económico el trazado de las primeras carreteras del gomecismo, al igual que los ferrocarriles guzmancistas, no tenía previsto ir más allá del añejo propósito de conectar las áreas de producción agropecuaria con los centros de consumo y los puertos de exportación. (Olivar, 2004: 124)

## **LA CONSTRUCCIÓN**

Con otro decreto presidencial, también del 24 de junio, pero de 1911, se declara notoria la necesidad de la arteria vial Cumaná-Cumanacoa a la que se califica de primer orden, fruto del estudio terminado, y se le asigna presupuesto. En 1912 arranca la obra como lo reporta la memoria del Ministerio correspondiente a ese ejercicio económico, con una asignación de tres mil bolívares semanales y con su correspondiente Junta de Fomento, esta vez integrada por Emilio Berrizbeitia, Manuel Fuentes y Roseliano Guillén nombrados el 29 de julio de 1912.

Lamentablemente, a los dos años la obra se vio de nuevo interrumpida. En diciembre de 1914 se deja constancia de su paralización temporal, con inventario de herramientas depositadas. ¿La causa? La guerra europea que para 1915 redujo el presupuesto de obras públicas a una cuarta parte. (Rollo 15, Memorias MOP, 1914-1915).

El 4 de diciembre de ese año de 1915 se designa al Ingeniero Minguet Letteron como encargado de la obra, quien habría de terminarla y reporta en febrero de 1916 haber hecho reparaciones en los 20 kilómetros ya construidos, de lo cual podemos deducir que las obras de finales de 1912 y 1913 se concentraron en reacondicionar los 20 km existentes desde la época guzmancista, probablemente “macadamizándolos” como se llamaba en la época al sistema de pavimentación. En agosto de ese mismo año 1916 copiosas lluvias obligan a una inspección por la que se sugieren nuevas reparaciones. (Rollo 16, Memorias MOP, 1916-1917).

En la memoria correspondiente al año 1918, el ministro Luis Vélez informa que sigue la crisis rentista, y Silverio González, en su carácter de presidente del Estado, en una innovación que constituirá desde entonces una constante en las memorias, es quien da cuenta de que se mantienen los 20 km y hay dos más en construcción y que en Cumanacoa se recogen fondos para proseguir el proyecto. En los dos años siguientes un nuevo Presidente del Estado Sucre, el General José Arias, tampoco reporta novedades, sino mantenimiento y la entrega de algunas cargas de dinamita al Ingeniero Minguet Letteron. La carretera avanzaba a paso lento. Para finales del año 1922, el 18 de diciembre, siendo ministro Tomás Bueno y Presidente del Estado Juan Alberto Ramírez, el Ingeniero encargado informaba haber logrado avanzar hasta la quebrada de Guanipa donde faltaba un puente y que la carretera se hallaba terminada hasta el kilómetro 23,3. ¡Por fin se habían superado los 20 km de Guzmán Blanco!

1923 y 1924 serán los años culminantes de la carretera Cumaná-Cumanacoa, esta vez por la efemérides del centenario de la Batalla de Ayacucho, gloria máxima del héroe cumanés Antonio José de Sucre, así lo reflejan las fotos y las memorias del MOP. Tres puentes se elevan en 1923 (Enea, Yucal y El Lindero) avanzando hasta el Km 26,8. En 1924, de junio a diciembre, se aumenta a Bs. 9.000 semanales la asignación con la finalidad de concluir la obra ese año e inaugurarla alrededor del centenario de la batalla (9 de diciembre), lo cual se logra. Un minucioso informe del ingeniero Minguet Letteron del 30 de diciembre 1924 deja testimonio del ingente esfuerzo realizado en la superación de los obstáculos de la punta del Colegio y de las montañas de Colorado y Cordero hasta empalmar con Las Rancherías. Dieciocho quebradas fueron objeto de atención y se reconstruyeron los tramos de San Agustín a Cedeño y de Cedeño a Cumanacoa.

En las memorias de 1927, a pesar de reportar obras faltantes (puentes de La Europa, Ceibas, El Horno y reconstrucción del de Quebrada Seca) y el levantamiento por las lluvias de los primeros 8,5 kilómetros, el ingeniero Minguet Letteron reporta, con satisfacción, que en ese año ni un solo día se vio suspendido el tráfico.

#### **ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE EL IMPACTO DE LA CARRETERA.**

En lo que puede considerarse rasgo generalizado en los historiadores-cronistas de Cumaná, el de ser de condición religiosa (Caulín en el siglo XVIII y Ramos Martínez en el XIX), el capuchino Fr. Cayetano de Carrocera, el de la primera mitad del siglo XX con quien culmina la tradición, nos reporta interesantes datos sobre la carretera que tuvo oportunidad de recorrer recién inaugurada; su viaje será entre enero y febrero de 1926:

Acomodados democráticamente en un camión muy pleno de cajas, baúles y maletas, partimos de Cumaná muy de madrugada por la recién abierta carretera de Cumanacoa, que sigue indefectiblemente la línea quebrada –en mil vueltas y revueltas- del bello y pintoresco Manzanares...(Carrocera, 1980: 486)

Esta será una constante en los relatos de la época, salir de madrugada, proveídos de llantas de repuesto, preparados para las “mil vueltas y revueltas”. Sin embargo constituirá un gran progreso pues, según reporta Marco Aurelio Vila en sus *Aspectos Geográficos del Estado Sucre*: para fines del Siglo XIX todavía se calculaba, a paso de marcha de tropa, como dando cuenta del carácter militar de estas vías, que se necesitaban ¡15 horas! para transitar la vía entre Cumaná y Cumanacoa. (Vila, 1965: 240). En cambio la carretera podía transitarse, sin obstáculos, entre 3 y 4 horas, aunque debe apuntarse que los obstáculos eran frecuentes y lo habitual era pernoctar en Cumanacoa.

Para una aproximación al impacto en el poblamiento del Valle de Cumanacoa partiremos del censo de 1920, a pesar de las críticas metodológicas que se le han formulado a este instrumento; sin embargo, al compararlo con el Quinto Censo Nacional, el de 1926, podemos medir el impacto inmediato y contundente que tuvo la anhelada carretera. Así, el Distrito Montes pasa de una población total de 10.046 habitantes y 1766 casas en 1920, a 19.441 habitantes en 3.074 casas para 1926, en apenas 6 años, (recuérdese que la carretera fue inaugurada en 1924), lo cual representa un crecimiento interanual de ¡15,58 %!, una cifra extraordinaria desde todo punto de vista. El municipio Cumanacoa con sus 6.444 habitantes de 1926, casi duplica los 3.553 habitantes de 1920, igual que el municipio de San Fernando. Aricagua, Arenas y San Lorenzo también registran incrementos significativos.

Diez años después, en 1936, el Sexto Censo Nacional señala 27.738 habitantes para el mismo Distrito Montes (Cumanacoa, como municipio, reportará 9.073 habitantes), lo que representa un crecimiento interanual de 4,26 %, muy superior al 2,4% del resto del Estado Sucre en el período, ya que los efectos de la conocida tasa emigratoria de los habitantes del Estado había comenzado. Sin embargo, recordemos que para 1891 se reportaban 8.193 habitantes en todo Montes. Poca duda cabe que la nueva carretera produjo un efecto inmediato en materia de

población, aunque los censos no merezcan total confianza. El de 1936 nos indica, además, un interesante dato: de los 27.738 habitantes de Montes, 20.605 se considerarán rurales y tan sólo 7.133 serán considerados urbanos. Es decir que la carretera indudablemente promovió la “ruralización”, en forma de numerosas fincas y explotaciones diversas, contrariamente a la tendencia de “urbanización” que comenzaba a notarse en el resto del país. Posteriormente se detendrá el crecimiento: en 1950 la totalidad del Distrito censó 35.695 habitantes y en 1961, 36.856 (Vila, 1965: 144). El lento crecimiento indicará que la emigración, como en el resto del Estado, marcará la tendencia demográfica.

En cuanto al café que constituyó el principalísimo producto de la zona en la época de la carretera, hasta que lo desplazó la caña de azúcar, hemos hallado relativamente pocos datos específicos de la zona, quedando por profundizar este aspecto en futuros estudios. Un boletín de la Cámara de Comercio de Caracas (ca. 1928), citado por Carrocera, reporta que se estaban exportando por Cumaná 40.000 sacos de 60 kilos, es decir 2.400.000 kilogramos; cifra alta si se compara con los 1.850.000 kilogramos que en promedio se exportaron durante los años 1945 y 1946, cuando se vuelve a disponer de datos. Puede deducirse que gran parte de los 120.000 quintales (aproximadamente 5.000.000 de kilogramos) reportados en 1910 por la Comisión científica, comenzaron a exportarse y Montes aportará cerca de la tercera parte de la producción cafetalera del Estado Sucre (Vila, 1965: 195).

Sin embargo, en cuanto al cultivo del café, la carretera llegó tarde. Nos reporta el *Diccionario de Historia de Venezuela* de la Fundación Polar, en palabras del investigador Humberto Fontana, que a partir de 1919, cuando las exportaciones del fruto alcanzaron su máximo histórico, comenzaron a declinar debido a varios factores:

Las 2 guerras mundiales, la aparición del petróleo, la crisis de la década de 1930 y la expansión del cultivo en Brasil...y las fluctuaciones de precios han sido de tal magnitud que éstos pasaron de Bs. 2.166/t en 1928 a B. 550/t en 1939, el valor más bajo en toda la historia. (Diccionario, 1997, T 1: 576)

El Valle de Cumanacoa no tendrá, pues, suerte en ese sentido y recién inaugurada su carretera su principal producto sufrió los efectos de la crisis mundial. A los factores señalados atribuimos la declinación, de forma constante a partir del fin de la segunda guerra mundial, de las exportaciones de café que se observa en las estadísticas del puerto de Cumaná y la sustitución de su cultivo por el de la caña de azúcar aproximadamente en la misma época. Por lo cual nos permitimos señalar, como consecuencia más lejana pero sin duda influida por la carretera estudiada, la introducción del cultivo de la caña de azúcar, el cual alcanzará una definitiva expansión con la apertura del Central Cumanacoa en 1957. Los precios mundiales del azúcar favorecieron en esta

década ese cultivo que fue, además, incentivado por la política agroindustrial del Gobierno Nacional de entonces y por una vasta campaña publicitaria nacional e internacional que llamaba a elevar el consumo del producto exaltando sus beneficios nutritivos, sobre todo energizantes. Lamentablemente su producción llegó a convertirse en casi un monocultivo, con los negativos efectos que ello genera en cuanto a la pérdida de fertilidad de la tierra por la falta de rotación de los cultivos y a la carencia de otros productos agrícolas de sustentación para la zona.

## CONCLUSIONES

La poca importancia concedida desde la época colonial a la atención de la vía de comunicación con el *hinterland* natural de Cumaná, nos indica una de las paradojas del Oriente venezolano, descrita por Alfonso González González en su trabajo sobre *El Oriente venezolano a mediados del Siglo XVIII*, a la que él califica como: “primera zona acosada y última zona poblada” (González, 1977: 47)

En efecto, analiza ese autor que en la zona y en la época los núcleos indígenas se hallaban en una situación económica precaria, las ciudades de españoles eran escasas y pobres, los riesgos de ataques eran grandes y los sistemas defensivos muy fuertes y onerosos, lo cual generaba una fuerte dependencia material de virreinos y gobernaciones vecinas. El volumen comercial era escasísimo y los tributos insuficientes, tanto para la manutención de los militares como de los religiosos; todo lo cual generó una entidad administrativa sin independencia económica. Creemos que poco más se debe añadir para explicar el lento desarrollo del valle de Cumanacoa y la utilización, ¡hasta mediados del siglo XIX!, de que era casi el mismo sendero indígena de tiempos de la conquista.

En 1846, 300 años después de su asentamiento poblacional, como hemos señalado, el Gobierno Nacional adecuaba un primer camino de recuas. Posteriormente, hacia 1875, con Guzmán Blanco en la Presidencia, se inicia un importante esfuerzo constructor y se logra adelantar unos 20 km de carretera. Habrá que esperar otros ¡47 años! para su prosecución.

A pesar de que los planes de la carretera Cumaná-Cumanacoa fueron de los primeros estudiados y decretados durante la época de Gómez, tan temprano como 1910 y 1911, cabe especular que la conocida animadversión oriental hacia el mandón andino y viceversa afectó la velocidad de la construcción, que necesitó 11 años -1922- para arrancar seriamente. La feliz circunstancia de celebrarse las efemérides del Centenario de la Batalla de Ayacucho apuró las cosas en honor al gran cumanés Antonio José de Sucre, y gracias a la coincidencia histórica se inauguró la carretera en 1924; aunque incompleta y con puentes faltantes logró garantizar un tránsito ininterrumpido a partir de ese año.

Como hemos podido derivar del estudio de los datos censitarios disponibles, el efecto de la elevación del poblamiento del Valle de Cumanacoa fue inmediato, llegando a duplicarse en algunas zonas en el corto espacio de seis años. Sin embargo, como su principal producto para la época de inauguración de la carretera, el café, comenzaba a sufrir una crisis mundial, ello afectó prontamente la producción de la zona a lo cual se sumó la ya señalada sustitución de su cultivo por el de la caña de azúcar hacia la década de 1950. La inauguración del Central Cumanacoa, efecto posterior del

trazado de la carretera, marcará la época del monocultivo de la caña de azúcar, pero igualmente detendrá el crecimiento poblacional ya que la emigración hacia otras regiones, característica del Estado Sucre no beneficiado por la explotación petrolera, se terminará imponiendo como constante demográfica.

## FUENTES PRIMARIAS IMPRESAS

### Documentos oficiales.

Ministerio de Fomento. *Cuarto Censo Nacional*. 1926. Tomo Tercero.

Ministerio de Fomento. *Quinto Censo Nacional*. 1936. Tomo Tercero.

Ministerio de Obras Públicas. *Memorias desde 1870 hasta 1930*. Biblioteca Nacional. Sección de Documentos Oficiales

### Testimoniales

Depons, F. (1930). *Viaje a la parte oriental de tierra firme en la América meridional*. Caracas: Tipografía Americana.

De Humboldt, A. (1941) *Viaje a las regiones equinociales del nuevo continente*. Caracas: Talleres de Artes Gráficas.

Linares, J. A. (1916). *El general Juan Vicente Gómez y las obras públicas en Venezuela*. Caracas: Litografía y Tipografía del Comercio.

Vallenilla Marcano, J. (1917). *Carreteras la obra máxima del General Juan Vicente Gómez*. Caracas: Litografía y Tipografía del Comercio.

### Hemerográficas

#### Boletines de archivos institucionales

*Boletín del Ministerio de Fomento*. Segunda época. N° 1 Octubre 1921.

Vivas, C. (1989). *La Provincia de Cumaná: su importancia en la vida económica de Venezuela (1830-1840)*. Caracas, Boletín N° 287 de la Academia Nacional de la Historia.

#### Artículos de revistas institucionales

*Revista técnica del Ministerio de Obras Públicas*. Nos. 1 al 7. 1910 a 1911. Biblioteca Nacional. Hemeroteca.

## FUENTES SECUNDARIAS

Arellano, F. (1986). *Una introducción a la Venezuela prehispánica*. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello.

De Las Casas, B. (1991a). *Historia de las Indias*. Caracas: Biblioteca Ayacucho.

Castillo Hidalgo, R. I. (2005). *Asentamiento español y articulación interétnica en Cumaná (1560-1620)*. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela.

Caulín, A. (1992). *Historia Corográfica de la Nueva Andalucía*. Caracas: Academia Nacional de la Historia. Biblioteca del Nuevo Mundo.

De Carrocera, C. y Ramos Martínez, Pbro. J. A. (1966). *Memorias para la Historia de Cumaná y Nueva Andalucía*. Tomo II. Cumaná: editorial universitaria de Oriente.

Gómez, J. M. (1992). *Historia de los orígenes de Cumaná. Desde el descubrimiento hasta la creación de la provincia*. Cumaná: Publicaciones de la Alcaldía de Cumaná.

González González, A. F. (1977). *El Oriente venezolano a mediados del Siglo XVII a través de la vista del Gobernador Diguja*. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia.

González, L. (1992). *Historia regional: Siete ensayos sobre teoría y método*. Caracas: Fondo Editorial Tropykos.

Hill, G. W. (1961). *El Estado Sucre y sus recursos humanos*. Caracas: Universidad Central de Venezuela.

Olivar, J. A. (2004). *Caminos y Carreteras en Venezuela*. Caracas: Comala.com.

Ramos Martínez, Pbro. J. A. (1945). *Memorias para la Historia de Cumaná y Nueva Andalucía*. (2da ed.). Caracas: Artes Gráficas.

Strauss K., R. A. (1992). *El tiempo prehispánico de Venezuela*. (1era. ed.). Caracas: Fundación Eugenio Mendoza.

Vila, M. A. (1965). *Aspectos geográficos del Estado Sucre*. Caracas: Corporación Venezolana de Fomento.

### **Generales**

*Diccionario de Historia de Venezuela*. (1997). 2ª. Edición. Tomo I. Caracas: Fundación Polar.