

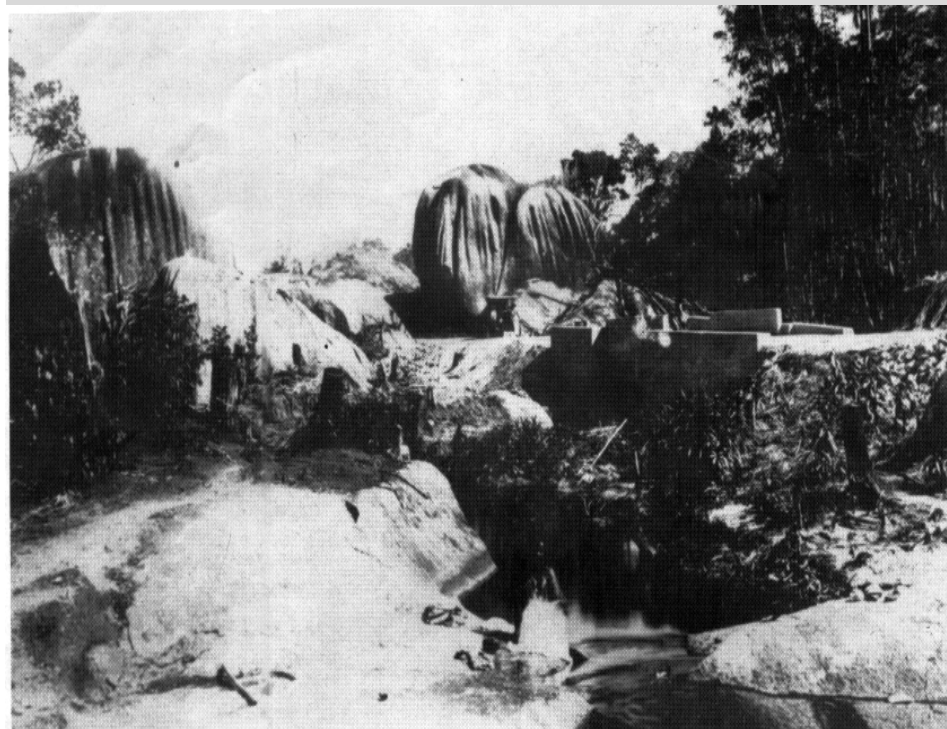
Los imponentes raudales de Atures y Maipures han sido históricamente una gran limitante al transporte fluvial en el estado Amazonas. El Orinoco es navegable casi todo el año hasta llegar a los raudales de Atures, e igualmente luego de superar, aguas arriba, los de Maipures. Obviamente, una vía de comunicación entre estos dos raudales era y es crítica para permitir las comunicaciones con el resto, y valga recalcar, la gran parte del estado.

Tal y como se presenta en este ensayo, el gobierno de Venezuela hizo varios intentos para salvar estos obstáculos, tanto por el este como por el oeste del Orinoco, que fluctuaron entre un simple camino de recuas hasta ambiciosas vías de ferrocarril, que culminaron en lo que hoy existe, la carretera entre Puerto Ayacucho y el Puerto de Samariapo, construida al este del Orinoco. Aquí se incluyen seis documentos, en apéndices, sobre caminos y carreteras que intentaron y eventualmente lograron superar el obstáculo que imponen estos raudales.

Caminos, carreteras, rieles y vapores

CONTRIBUCIONES A LA HISTORIA DEL ESTADO AMAZONAS

I



GUSTAVO ROMERO-GONZÁLEZ

Harvard University Herbaria, 22 Divinity Avenue, Cambridge,
Massachusetts 02138, U.S.A., romero@oeb.harvard.edu

**EDITADO POR LA OFICINA DEL CRONISTA MUNICIPAL
DE ATURES Y PATRIAMAZONAS, 2014**

**G
U
S
T
A
V
O**

**R
O
M
E
R
O**

**/
G
O
N
Z
Á
L
E
Z**

I

CONTRIBUCIONES A LA HISTORIA DEL ESTADO AMAZONAS V¹

Caminos, carreteras, rieles y vapores

Depósito Legal: LF 72120149003861

Transcripción, presentación, notas y bibliografía de:

Gustavo A. Romero-González

Harvard University Herbaria, 22 Divinity Avenue, Cambridge, Massachusetts 02138, U.S.A., romero@oeb.harvard.edu

EDITADO POR LA OFICINA DEL CRONISTA MUNICIPAL
DE ATURES Y PATRIAMAZONAS, 2014

Indice

Presentación.....	3
Notas de trabajo.....	8
Bibliografía.....	10
Apéndice I. Camino de Atures a Maipures (1877).....	13
Apéndice II. Sobre la exploración entre Atures y Maipures (1877)	14
Apéndice III. Carretera de Atures a Maipures (1883)	23
Apéndice IV. Contrato de Manuel María Baldó (1913)	47
Apéndice V. Decreto 14.796 (1924).....	52
Apéndice VI. Carreteras venezolanas (1926)	54

Presentación

Los imponentes raudales de Atures y Maipures² han sido históricamente una gran limitante al transporte fluvial en el estado Amazonas. El Orinoco es navegable³ casi todo el año hasta llegar a los raudales de Atures, e igualmente luego de superar, aguas arriba, los de Maipures. Obviamente, una vía de comunicación entre estos dos raudales era y es crítica para permitir las comunicaciones con el resto, y valga recalcar, la gran parte del estado.

Tal y como se presenta en este ensayo, el gobierno de Venezuela hizo varios intentos para salvar estos obstáculos, tanto por el este como por el oeste del Orinoco, que fluctuaron entre un simple camino de recuas hasta ambiciosas vías de ferrocarril, que culminaron en lo que hoy existe, la carretera entre Puerto Ayacucho y el Puerto de Samariapo, construida al este del Orinoco. Este tema ha sido en parte reseñado en varias obras (Tavera Acosta 1927, 1957; González Niño 1994; Henríquez 1994; Mariño Blanco 1992), que el lector interesado debe consultar.

Aquí se incluyen seis documentos, en apéndices, sobre caminos y carreteras que intentaron y eventualmente lograron superar el obstáculo que imponen estos raudales⁴. Las vías de comunicación entre la cuenca del Orinoco y la del Río Negro, las principales en el istmo de Pimichín, serán tratadas en otra contribución.

La primera propuesta oficial de comunicación terrestre que buscaba superar los raudales la encontramos en el artículo 28 del decreto 1962, con fecha de de 11 de Febrero de 1876, de Antonio Guzmán Blanco ("organizando el Territorio Amazonas, y por el que se deroga el de 21 de octubre de 1873, número 1858"):

Para combatir los obstáculos que, al tránsito por el Orinoco, oponen los raudales de Atures y Maipures, se dictarán por el Ministerio de Obras Públicas, las medidas correspondientes para el reconocimiento de las márgenes de dicho río, á fin de abrir, por la Oriental o la Occidental, un camino carretero, ó de récuas que tenga mas ó menos la misma extension que dichos raudales ..." (Ministerio de Fomento 1876: 14; Ministerio de Relaciones Interiores 1884: 279).

Con este fin, ya el gobierno de Venezuela había firmado un contrato con Federico Montolieu⁵ en 1870 para el trazado de un camino de recuas por la margen oriental del Orinoco entro los sitios de Atures y Maipures (Apéndices I y II).

Este trazado fue aparentemente ignorado, y ya en 1881–1882 encontramos un nutrido e interesante intercambio de correspondencia entre el ministro de Obras Públicas, Ramón Azpurúa, y Andrés Level Gutiérrez, en ese entonces gobernador de los Territorios Alto Orinoco y Amazonas, y entre el mismo Ministro y los miembros de la "Junta de Fomento de la carretera de Atures á Maipures", en referencia a dicha carretera (Level Gutiérrez era presidente de esta Junta). Esta vez la "carretera" fue construida al oeste del Orinoco (Apéndice III).

El gobierno de Venezuela citó esta vía en su disputa fronteriza con Colombia:

"... en el raudal de Maipures se conserva el antiguo pueblo del cual parte la carretera construida recientemente por Venezuela, y que, cortando los ríos Tuparro, Tomo y Meseta á la banda occidental del Orinoco, va á terminar enfrente de la isla de Panumana" (Viso 1883a: 264; Viso 1883b: 126).

Ya en 1883 se publica oficialmente la aprobación del "... contrato celebrado por el Ejecutivo Federal con el señor José Francisco Pulgar de que es cesionario el señor Antonio Fabiani para la explotación de los productos vegetales y minerales de los Territorios Alto Orinoco y Amazonas colonización construcción de ferrocarriles etc., etc.", que contempla, en su primer artículo:

"... construir un ferrocarril que salve los raudales de Atures y Maipures por la margen izquierda ó derecha del Orinoco aprovechando en la parte que le convenga la carretera que acaba de construir en aquellos sitios el Gobierno y á abrir los trabajos que comprende este contrato dentro del término de un año á contar de la fecha en que sea aprobado por la Legislatura Nacional..." (Ministerio de Relaciones Exteriores 1891: 455–458).

Este último contrato fue aparentemente anulado⁶ y ya en 1885 es aprobado otro "... celebrado *ad referendum*, por el Ilustre Americano, General Guzmán Blanco, con el ciudadano Miguel Tejera, para explotar todas las producciones minerales y vegetales de los Territorios Alto Orinoco y Amazonas" que contemplaba, en su segundo artículo:

"... Construir dos líneas férreas de vía angosta, para salvar los raudales de Atures y Maipures, en el Orinoco; debiendo dar principio á su construcción dentro del término de ocho meses, á contar de la fecha en que le sea comunicada la ratificación de este contrato" (Ministerio de Fomento 1887: 6; Ministerio de Relaciones Exteriores 1888: 596; 1901: 424; Delgado Chalbaud 1912: 211).

Durante la administración de la *Compañía General del Orinoco*, la primera de las muchas compañías a la que fue transferida la concesión de Tejera⁷, "vias ferreas" fueron construidas temporalmente, sólo para el traslado de varios barcos a vapor al alto Orinoco (Ralston y Doyle 1906: 273, 274)⁸, pero nunca se estableció un sistema regular de transporte entre los raudales basado en ferrocarriles.

Ya para marzo de 1891 Venezuela se enfrenta a las implicaciones del "Laudo arbitral en la cuestión de límites entre los Estados-Unidos de Venezuela y la república de Colombia"⁹. En lo que respecta a caminos o carreteras, este estipulaba que:

"...teniendo en cuenta que desde los tiempos de su fundacion el pueblo de Atures se sirve de un camino situado en la orilla izquierda del Orinoco, para salvar los raudales desde frente al citado pueblo de Atures hasta el embarcadero sito⁹ al mediodía de Maipures, frente al cerro de Macuriana y en dirección al norte de la boca del Vichada, queda expresamente consignada en favor de los Estados-Unidos de Venezuela la servidumbre de paso por el mencionado camino, entendiéndose que dicha servidumbre cesará a los veinticinco años de publicado el presente laudo, o cuando se construya un camino por territorio venezolano, que haga innecesario el paso por el de Colombia, reservando entre tanto á las Partes, la facultad de reglamentar de común acuerdo el ejercicio de esta servidumbre" (Habsburgo-Lorena y Fernández Villaverde 1891).

De manera que el camino de recuas construido durante la gobernación de Level Gutiérrez (Apéndice III), o cualquier otra vía de comunicación que se aprovechara de ésta, pasaría a Colombia en marzo de 1916.

Al pasar siete años, aparecen noticias de una nueva concesión:

"El Cónsul, Mr. Plumacher, comunica de Maracaibo al Departamento de Estado con fecha 8 de marzo de 1898, que el Gobierno venezolano ha celebrado un contrato con el General Don Custodio Milano y asociados, para la construcción de un ferrocarril entre los puertos de Perico y Crucero, situados en la orilla derecha del Rio Orinoco, en el territorio federal del Amazonas.

Según los términos del contrato es opcional el empleo del vapor ó de la electricidad como fuerza motora; la entrevía de la línea será de 2 pies y cinco pulgadas, con un radio mínimo de 99 pies y 3 pulgadas, y pendientes que no excedan de 3 por ciento. Los trabajos de construcción habrán de comenzar dentro de un año á contar de la fecha de la aprobación del contrato por el Congreso, y deberá ser terminado dentro de tres años á contar de la mencionada fecha.

Se concederá á los contratistas el tiempo que hayan perdido por Causas imprevistas ó *force majeure*. El Gobierno declara este ferrocarril de utilidad pública y concede una subvención de 20.000 bolívares (\$3,860) por cada kilómetro (0.62137 millas) de línea construida. Se concede a los contratistas el derecho de introducir libres por las aduanas todos los materiales é instrumentos y la maquinaria y los demás utensilios necesarios para la construcción, conservacion y explotacion de la línea. También entrará libre de derechos el material necesario para la construcción de las líneas telegráfica y telefónica de que haya de servirse la compañía.

El Gobierno se reserva el derecho de intervenir en la formacion de las tarifas de flete y pasajeros. Los concesionarios quedan obligados á transportar gratuitamente la correspondencia del Gobierno; y las tropas y empleados públicos al servicio del Gobierno, y las mercancias del Gobierno, pagarán sólo la mitad de los precios de tarifa.

La concesión podrá transferirse á cualquiera compañía nacional ó extranjera. previo permiso del Gobierno, pero en ningún caso podrá transferirse á un gobierno extranjero. Trascurrido el término de noventa años, el ferrocarril con todas sus pertenencias, y en buen estado de conservación, pasará á ser propiedad del Gobierno nacional" (Anónimo, 1898a; Anónimo, 1998b, con detalles, en inglés).

La copia del contrato fue enviada al Departamento de Estado de los Estados Unidos por Eugene Hermann Plumacher (1877–1947), en aquel entonces cónsul en Maracaibo.

Poco se conoce de este contrato. Lo que sí es cierto, es que nada se logró en cuanto al establecimiento de un ferrocarril "entre Perico y Crucero".

A los pocos meses aparecen noticias de otra concesión:

"El gobierno venezolano ha concedido á un sindicato inglés una vasta extensión de tierra conocida con el nombre de Territorio del Amazonas de Venezuela... La concesión comprende casi el monopolio de la navegación del río Orinoco, la explotación de la goma elástica, y un vasto proyecto de emigración..." (Anónimo, 1998c).

Esta es otra famosa concesión otorgada por Venezuela, donde jugó un papel importante el famoso científico sueco Carl Erik Alexander Bovallius (1849–1907), vilificado, tal vez con toda razón, por los venezolanos. Esta concesión será tema de otra contribución, aunque resta decir que de ella tampoco resultó nada positivo en cuanto a la comunicación entre los dos raudales, y mucho negativo para Venezuela.

En marzo de 1899 el presidente de la República, Ignacio Andrade Troconis (1839–1925), aprueba una propuesta para establecer un transporte a vapor:

"... El ministro de Relaciones Interiores dio cuenta de la proposición que hace el Sr. César Vicentini para la navegación de vapores, durante cinco años, desde Ciudad Bolívar hasta Perico y desde Morganito hasta San Fernando de Atabapo, pudiendo extenderla hasta San Carlos de Río Negro. Leído el informe del Director Auxiliar y el proyecto de resolución, fue aprobado" (Pacheco 1961: 8).

No se sabe que se llegó a realizar de la propuesta de Vicentini.

El tres de octubre de 1912 se firma todavía otro contrato, esta vez entre "Los Ministros de Relaciones Interiores y de Obras Públicas de los Estados Unidos de Venezuela, suficientemente autorizados por el ciudadano Presidente Constitucional de la República y con la aprobación del Consejo de Gobierno, por una parte, y por la otra Manuel María Baldó", que contemplaba en su tercer artículo y entre otras obras de transporte:

"Construir y establecer una vía y servicio de comunicación y transporte automóvil que salve por entero los grandes raudales de Maipures desde el Puerto de Guahibos al pie del raudal de este nombre, por la margen izquierda del Orinoco hasta el Puerto de Sanariapo" (ver contrato completo en el apéndice IV).

Se firmó este contrato luego que se aprobara por unanimidad en la sesión ordinaria del congreso Nacional del 27 de septiembre de 1912:

"el Informe rendido por la Comisión compuesta de los Generales: José María Ortega Martínez, Mariano García y Alejandro Ybarra, nombrada para estudiar el Proyecto de Contrato presentado al Ejecutivo por el ciudadano Manuel María Baldó, sobre establecimiento de una línea mixta de automóviles y de barcos de vapor para transporte de carga y pasajeros, en los raudales de Atures y Maipures de Río Orinoco, y en sus afluentes y sub-afluentes comprendidos en el Territorio Federal Amazonas. Con motivo de esta aprobación, resultó Favorable el Voto Consultivo del Consejo de Gobierno en el Proyecto de referencia" (Consejo de Gobierno de los Estados Unidos de Venezuela 1913: 59, 225).

La firma del contrato fue reseñada en la prensa internacional (e.g., Anónimo 1912a: 1099; Anónimo 1912b: 873) y en comunicaciones consulares (Anónimo 1912c; Voetter 1912: 693). Ya para el 9 de octubre de 1912 se habían erogado Bs. 20.000 "en cumplimiento de un artículo del Contrato celebrado con Manuel María Baldó" (Linares 1916: 65). Pero se ignora si fueron iniciados los trabajos y cuanto se pudo lograr de las ambiciosas metas del proyecto.

No es sino hasta 1924 que el estado venezolano se pronuncia seriamente sobre las comunicaciones entre los raudales en el estado Amazonas, cuando Juan Vicente Gómez publica su decreto 14.796,

"... de 3 de septiembre de 1924, por el cual se dispone proceder a la construcción de una carretera que, partiendo de un puerto adecuado al pie del raudal de Atures, alcance otro puerto conveniente más arriba del raudal de Maipures, en el río Orinoco" (ver apéndice V).

Aquí también se incluye una reseña no citada anteriormente en la literatura venezolana sobre la construcción de la carretera "Atures-Maipures" (Tous Soto 1926). Apartando las obvias lisonjas y adulaciones del autor a Juan Vicente Gómez, aporta muchos datos y detalles no disponibles en ninguna otra fuente bibliográfica (ver apéndice VI), incluyendo 11 figuras, que desafortunadamente aquí no podemos reproducir.

Unos años más tarde, luego de haberse completado el proyecto, Holt (1931) publicó fotografías de la carretera frente al cerro Perico y del puente sobre el Cataniapo¹⁰, el que todavía existe, con todas sus limitaciones (de ancho sólo tiene espacio para un vehículo).

Visionarios han "soñado" con otras carreteras en el estado Amazonas. Cruxent y Kamen-Kaye (1949) consideraron "... interesante detallar... los trabajos de exploración para la creación de futuras vías de comunicación terrestre que se han iniciado ya actualmente en el Territorio, por iniciativa del Dr. Giacomini"¹¹.

Cruxent y Kamen-Kaye (1949) listaron, entre otras:

"Una pica de Guayaguayare a Sanariapo... Se encargó de abrir esta pica el Sr. Andrés Suzzarini Rivas, junto con doce hombres a su mando: cinco indios Yavarano, un indio Piaroa, dos indios Guahibo y cuatro criollos... tiene un metro y medio de ancho en las zonas boscosas; después será ensanchada lo suficiente para permitir el tránsito de camiones.. Esta vía se llamará 'carretera de verano de San Fernando de Atabapo'. Siendo San Fernando una península que no tiene contacto con la orilla Este del río Orinoco, hubo de comenzarse la pica en el lugar llamado Guayaguayare, frente a la punta de la isla del mismo nombre dejando, al Sur, la desembocadura del caño Cupaven... El Sr. Andrés Suzzarini se guió, durante su trabajo, por el importante mapa *Phelps-Expedition 1947*¹², dadas la exactitud y precisión del mismo. Sólo registró que el río Ukata no afluye al río Sipapo sino al Orinoco, y que nace en unas pequeñas elevaciones situadas al Oeste del río Sipapo. El Ukata era un inconveniente para el paso de los camiones pero, al remontarlo, Suzzarini encontró un raudal en forma de peldaño cuyo piso de granito permite, sin inconvenientes mayores, el paso de vehículos. El trayecto de la vía va siempre por terreno plano, salvo en el tramo del Merey a Santa Rosa que es algo accidentado... la pica fué empezada el día 11 de noviembre y terminada el 4 de diciembre de 1948. Tiene aproximadamente unos 180 kms".

La siguiente, una "Pica desde el Caño del Santo, afluente del Guavarito hasta Puerto Ayacucho"¹³:

"Por ... el Sr. Melisio Pérez, [quien] [la] abrió... entre el Caño del Santo y Puerto Ayacucho con el fin de comunicar la capital del Territorio por tierra, con las sabanas y mesetas del Alto Ventuari, que son tierras de gran fertilidad, y que comprenden las regiones de Guaviarito, Manapiare y Parucito, las cuales ofrecen posibilidades de colonización... La construcción de un camino veranero para camiones, según el Sr. Melisio Pérez, no ofrece mayores dificultades en alturas y pasos de río."

Seguida de la carretera de Puerto Ayacucho a Caicara de Orinoco:

"El Coronel Avendaño, es el encargado de llevar a término los trabajos de esta carretera veranera... El primer tramo de ella está bastante avanzado y pronto se espera llegar al río Parguaza que, posiblemente, se pasará cerca de El Carmen. Esta carretera será, al principio, veranera pero se irá arreglando poco a poco en tal forma que será transitable todo el año. Permitirá el tráfico de camiones entre Caracas y Puerto Ayacucho, el establecimiento de explotaciones agro-pecuarias, el abaratamiento de la vida en Puerto Ayacucho, la cómoda y rápida salida de los productos agrícolas de la región hacia los mercados del centro y norte de Venezuela y la colonización de la región".

De todas las vías aquí mencionadas sólo existe hoy en día el eje carretero entre Caicara del Orinoco, en el estado Bolívar, y Puerto Ayacucho, via los Pijiguaos y El Burro^{14, 15}, e igualmente entre Puerto Ayacucho y Samariapo. Esta última carretera se extiende hasta el Río Sipapo, con un desvío que llega hasta el puerto de Venado, atravesando el río Samariapo gracias a un puente que ya debe tener mucho años aunque hasta ahora no he podido documentar cuando fue construido. Al Orinoco se le puede llegar todo el año usando el Puerto de Venado; el de Samariapo puede quedar seco durante la época de sequía (febrero-marzo).

NOTAS

- ¹ El autor agradece el apoyo del Servicio de Bibliotecas de la Universidad de Harvard, a los Profesores Gerardo Aymard y Franco Urbani y al Dr. F. Guánchez por revisar versiones preliminares de este texto, e igualmente el apoyo logístico de la D.E.A. del Poder Popular para el Ambiente (ahora parte del Poder Popular para el Ecosocialismo, Hábitat y Vivienda). El Ing^o Miguel Guape y el Licenciado José María Ventura prestaron valiosa ayuda con la edición del texto y la diagramación de las portadas. Se dedica esta contribución a los habitantes del estado Amazonas, que han asistido tanto al autor durante sus trabajos de campo.
- ² Para el lector que no haya visitado la región, los raudales de Atures y Maipures no son un simple juego de "rápidos", como que los hay en otros sitios del Orinoco (e.g., Raudal San Borja, aguas abajo de Puerto Ayacucho, o el Raudal del Muerto, aguas arriba de los de Maipures), que representan obstáculos a la navegación cuando el Orinoco está en sus niveles más bajos y que son prácticamente imperceptibles cuando está en sus niveles más altos. Atures y Maipures son en realidad un complejo de raudales (ver Corps of Engineers, U.S. Army 1943: mapas 3–4), algunos de los cuales son bastante peligrosos aún para los mejores navegantes, sobre todo cuando el río está a su máximo nivel. En los meses de abril a agosto, el estruendo de las aguas bajando entre las piedras todavía se pueden oír, dependiendo de la dirección del viento, a grandes distancias del río. Aunque hoy en día suene disparatado, otro interesante personaje de la historia del estado, Pedro J. Ayres, propuso en 1843 dinamitar estos raudales (Tavera-Acosta 1927: 164; 1954: 164; Haro Cuesta 2000: 233).
- ³ La "navegabilidad" de un río es por supuesto algo muy relativo y depende de muchos factores, como la época del año (una función de la precipitación), el tamaño de la embarcación y la experticia del navegante. Los raudales de Atures y Maipures, no obstante, cierran prácticamente la navegación del Orinoco todo el año. En el pasado se lograban pasar embarcaciones de poco peso y volumen, aunque había que descargarlas en varias oportunidades dependiendo en la época del año. Hoy en día sólo los navegan en parte pequeñas embarcaciones de pescadores y de recreación y se depende por completo en la carretera existente para el transporte entre Atures y Maipures.
- ⁴ Como en otras contribuciones, se transcriben los textos conservando la ortografía y paginación original. En notas se indican errores ortográficos obvios. Se agregan notas en los textos en las páginas correspondientes, siguiendo la numeración de las notas en la introducción, y en algunos casos se agregan comentarios al final de cada apéndice. No se pudieron consultar las siguientes tres referencias, aparentemente relevantes al tema: Tiradomedina 1926, Roncayolo 1933, y Perera 1993, por no tener el autor acceso a ninguna de ellas.
- ⁵ Federico [Frédéric] Montolieu, ciudadano francés, explorador, naturalista (colectaba plantas y animales para museos en Venezuela y probablemente en Europa; Ernst 1877: 288; Ernst y Diez 1968; Ernst y Arismendi Brito, 1968) y etnólogo, interesado en la lingüística indígena, fue secretario del gobernador José J. Fuentes (Ministerio de Fomento. 1876: 67) y luego asumió la gobernación por un breve período en 1878 (Tavera-Acosta 1901: 179–180). Sánchez (1914: 239) y de Blay (1964: 63–64) listan diez referencias de Montolieu sobre materias relevantes a la historia del estado Amazonas, publicadas en periódicos de Caracas entre 1875 y 1877, que deberían recopilarse y reimprimirse. En la Biblioteca Nacional de Francia también reposa un manuscrito inédito de Montolieu de 32 páginas, que lleva el título *Dialectes des tribus indiennes du Haut-Orénoque (territoire Amazonas), Venezuela*, con fecha de 1881 (en esa biblioteca bajo el serial FRBNF38794539). Probablemente es el reproducido por Ernst (1895), quien comentó en el primer párrafo de su artículo "Obtuve últimamente una copia en manuscrito de los vocabularios de algunos lenguajes hablados en el alto Orinoco y sus afluentes que había sido compilado por el Sr. Montolieu, un francés...[I obtained lately a manuscript copy of the vocabularies of some languages spoken on the upper Orinoco and its affluents which had been collected by Mr. Montolieu, a Frenchman...]."
- ⁶ González Deluca (2001: 114, nota 262) concluyó que "[e]videntemente, el contrato con Tejera subrogaba al de Pulgar".

- ⁷ La *Compañía General del Orinoco* fue un consorcio francés. La concesión de Tejera fue transferida a ésta junto con otra otorgada esta vez a Theodor Delort, a través de un contrato "celebrado entre el Ministro de Fomento de los Estados Unidos de Venezuela, y el señor André Fiat, apoderado del señor Th. Delort, para explotar toda la sarrapia existente en los terrenos baldíos que se entienden entre los confines orientales de los Territorios Federales Alto Orinoco y Amazonas, y la Guayana Inglesa; y entre el Orinoco y los confines de Venezuela con el Brasil" (Ministerio de Relaciones Interiores 1891b: 315–318). En esta transferencia, Tejera y Delort se reservaban el 40 y 20%, respectivamente, de los intereses de la nueva compañía (Ralston y Doyle 1906: 271). Luego estas concesiones fueron transferidas a diferentes grupos financieros de Inglaterra, los Estados Unidos y Bélgica (Paúl 1903: 3–51; Ralston y Doyle 1906: 244–366).
- ⁸ En Ralston y Doyle (1906: 273) la *Compañía General del Orinoco* reporta gastos por concepto de "Trabajos en los barcos y transporte de los mismos sobre los rápidos, montaje y re-montaje, reparación y mantenimiento de los mismos, y ferrocarril para el transporte de los barcos"; en la próxima página, Enrique Ligeron, capataz de la compañía en San Fernando de Atabapo, declara, en 13 de noviembre de 1890, "... que los barcos a vapor habían sido transportados sobre rieles puestos provisionalmente...".
- ⁹ Se cita la reina regente bajo su nombre completo de cuna, "MARÍA CRISTINA de HABSBURGO-LORENA (O AUSTRIA)". Este laudo, de nefastas consecuencias para Venezuela (Ver Perazzo 1982: 267–292; Ojer 1989: 465–578), y las negociaciones que llevaron a su preparación, también afectaron las concesiones originalmente otorgadas a Tejera y a Delort (ver nota 7), ya que éstas ocupaban parte del territorio reclamado y eventualmente otorgado a Colombia (Ralston y Doyle 1906: 262–270). El texto del laudo ha sido citado en muchas oportunidades en la literatura diplomática y legal de Colombia (Cantillo 1891; República de Colombia, Ministerio de Relaciones Exteriores 1892; González Brun 1919: 39–45), Venezuela (Seijas 1890: 371–376; Ministerio de Relaciones Exteriores 1957: 441–446; 1982: 12–15; Alvarado Delgado y Mora 1982: 55–58; Hernández 1986: 335–339; Alvarez Pifano 1973: 48; Perazzo 1982: 264–267; Picón 1995: 127–131; POLANCO ALCÁNTARA 1995: 147–151) y en otros países (Martínez Alcubilla 1892: 85–87; Moore 1898: 4858–4861; Stoerk 1899: 110–114 [texto en inglés]; Oakes y Maycock 1897: 387–391 [texto en inglés]; Esriche y Pi y Arsuaga 1901: 56–58; Marqués de Olivart 1901: 18–22; la Fontaine 1902: 513–515).
- ¹⁰ Holt (1931) añadió que "hasta recientemente, los dos raudales se superaban separadamente por carretas [conducidas por] bueyes, y la distancia entre ellos con canoas; ahora una carretera para vehículos a motor, construida por el Gobierno Federal a un enorme costo supera ambos raudales de una vez" ("Until recently the two rapids were portaged separately by ox-cart, the distance between them being covered by canoe; now a motor road, constructed by the Federal Government at enormous expense, avoids both rapids with a single span"). Los otros pocos puentes de metal que todavía existen tienen la misma limitación del puente sobre el Cataniapo: sólo tienen espacio para un vehículo a la vez.
- ¹¹ Se referían a José Giacomini Zárraga (1915–2005), gobernador del Territorio Federal Amazonas durante el breve gobierno de Rómulo Gallegos.
- ¹² Ver mapa en Hitchcock (1947, 1948a, 1948b).
- ¹³ Cuando el autor se radicó en Puerto Ayacucho en 1981, en un viaje al poblado de Gavilán, en la cuenca del Río Cataniapo, examinó, ya al extremo más al este del camino de penetración, restos de una pica que se extendía hacia el este, ya intransitable. Fue informado que ésta era "la antigua carretera que venía de Manapiare".
- ¹⁴ Para Puerto Ayacucho, la culminación de la carretera desde Caicara del Orinoco proporcionó, para mi entender, más contrariedades que dichas. Por un lado se regularizó el transporte terrestre de personas, alimentos y combustibles, y hasta cierto punto las habitantes se independizaron del costoso transporte aéreo, pero al mismo tiempo se desató un crecimiento desordenado de la ciudad y una ola de crímenes que no han dejado de azotar a sus

habitantes. La comunidad de San Fernando de Atabapo, localidad que todavía no la alcanza una carretera, debería examinar el caso de Puerto Ayacucho antes de aceptar que se construya una carretera que los comunique con el norte del estado.

¹⁵ Por vía terrestre, muchos conductores prefieren tomar una chalana que atraviesa al Orinoco entre El Burro y Puerto Páez, en el estado Apure, y de hay tomar la carretera que los conduce a San Fernando de Apure. Cuando se viaja hacia el centro del país esta vía, aunque con frecuencia se encuentra en pésimas condiciones, es más corta que la ruta El Burro–Caicara del Orinoco, donde se cruza el Orinoco en una chalana para llegar a Cabruta. Por cierto, la carretera El Burro–Caicara del Orinoco está crónicamente en pésimas condiciones.

Bibliografía

- ALVARADO DELGADO, O. Y P. MORA. 1982. *Antecedentes de las Relaciones Fronterizas Venezolano-Colombianas 1830–1981* Tomo I. Corporación de los Andes. Editorial del Lago, Maracaibo.
- ALVAREZ PIFANO, H. 1973. *Manual de los Tratados Bilaterales de Venezuela 1811--1972*. Ministerio de Relaciones Exteriores, Dirección de Política Internacional, Caracas.
- ANÓNIMO. [mayo] 1998a. Railway contracts in Venezuela--Perico-Crucero railroad. *Consular Reports* [Commerce, Manufactures, Etc.] 56, No. 212: 90–93.
- _____. [mayo] 1898b. Nuevos contratos para la construcción de ferrocarriles--Ferrocarril de Perico á Crucero. *Boletín Mensual de la Oficina de las Repúblicas Americanas* [Unión Internacional de Repúblicas Americanas] 5, No. 11: 1962–1963 [1908–1909 en inglés; 2008–2009 en portugués].
- _____. [junio] 1898c. Concesión á un sindicato Inglés. *Boletín Mensual de la Oficina de las Repúblicas Americanas* [Unión Internacional de Repúblicas Americanas] 5, No. 12: 2148 [texto en inglés en la página 2132; en portugués en la página 2230].
- _____. [noviembre] 1912a. Venezuela. *Bulletin of the Pan American Union* 35, parte 2: 1099–1100.
- _____. 1912b. Engineering contracts. *Page's Weekly* 21, N. 427: 871–873.
- _____. 1912c. Venezuelan Notes [from the American chargé d'affaires, Caracas]. *Daily Consular and Trade Reports* 4, No. 262: 669.
- BLAY, M. L. DE. 1964. *Contribuciones a la Bibliografía de Viajes y Exploraciones de Venezuela*. Facultad de Humanidades y Educación. Universidad Central de Venezuela, Caracas.
- CANTILLO, L. D. 1891. Laudo arbitral en la cuestión de límites □entre los Estados-Unidos de Venezuela y la república de Colombia. *Revista Judicial* [Bogotá] Año 12, Serie 13, No. 42: 329–330.
- CONSEJO DE GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA. 1913. *Memoria del Consejo de Gobierno de los Estados Unidos de Venezuela Dirigida al Congreso Nacional en las Sesiones Ordinarias de 1913*. Tipografía Vargas, Caracas.
- CORPS OF ENGINEERS, U. S. ARMY. 1943. *Report on Orinoco-Casiquiare-Negro Waterway Venezuela-Colombia-Brazil* Tomo III. The Coordinator of Inter-American Affairs, Washington, D.C.
- CRUXENT, J. Y M. KAMEN-KAYE. 1949. Reconocimiento del área del Alto Orinoco, ríos Sipapo y Autana, en el Territorio Federal Amazonas. *Memorias de la Sociedad de Ciencias Naturales La Salle* 25. No. 25: 271–317.
- ERNST, A. 1877. Idea general de la fauna de Venezuela. Páginas 274–292 en Ministerio de Fomento, *Primer Anuario Estadístico de Venezuela* [Publicado por Orden del Gran Demócrata General Francisco L. Alcántara, Presidente de los Estados Unidos de Venezuela]. Imprenta Nacional, Caracas.
- _____. 1895. Upper Orinoco vocabularies. *The American Anthropologist* 8: 393–401.

- _____. Y M. ANTONIO DIEZ. 1968. Página 205 en B. Bruni Celli, Compilador, *Actas de la Sociedad de Ciencias Físicas y Naturales de Caracas (1867–1878)*, volumen II [Segundo Período (1872–1878)]. Colección Histórico-Económica Venezolana XII. Banco Central de Venezuela, Caracas.
- _____. Y P. ARISMENDI BRITO. 1968. Página 209–210 en B. Bruni Celli, Compilador, *Actas de la Sociedad de Ciencias Físicas y Naturales de Caracas (1867–1878)*, volumen II [Segundo Período (1872–1878)]. Colección Histórico-Económica Venezolana XII. Banco Central de Venezuela, Caracas.
- ESCRICHE, J. Y F. PI Y ARSUAGA. 1901. *Novísima Edición del Diccionario Razonado de Legislación y Jurisprudencia [Acompañada de un Extenso Suplemento]*. Garnier Hermanos, París.
- FONTAINE, H. LA. 1902. *Pasicrisie Internationale [Histoire Documentaire des Arbitrages Internationaux]*. Imprimerie Stämpfli & Cie., Berne (páginas) 513--515.
- GONZÁLEZ BRUN, G. 1919. *Colombia en sus Primeras Cuestiones Diplomáticas*. Imprenta de "La Luz", Bogotá.
- GONZÁLEZ DELUCA, M. E. 2001. *Negocios y Política en Tiempos de Guzmán Blanco*, 2ª edición. Universidad Central de Venezuela, Caracas.
- GONZÁLEZ NIÑO, E. 1984. *Historia del Territorio Federal Amazonas*. Ediciones de la Presidencia de la República, Caracas.
- HABSBURGO-LORENA (O AUSTRIA), "MARÍA CRISTINA" de Y R. FERNÁNDEZ VILLAVARDE. 1891. LAudo arbitral en la cuestión de límites entre los Estados Unidos de Venezuela y la República de Colombia. *Gaceta de Madrid* Año CCXXX, No. 76: 833–834.
- HARO CUESTA, J. 2000. *De Curas y Capitanes, Doctrineros y Preceptores en las Misiones y Villas del Cantón de Ríonegro—Indígenas y Educación en el Espacio Amazónico Venezolano 1830–1845*. Vicariato Apostólico de Puerto Ayacucho. Fondo Editorial Tropykos, Puerto Ayacucho.
- HENRIQUEZ, M. 1994. *Amazonas—Apuntes y Crónicas*. Ediciones de la Presidencia de la República, Caracas.
- HERNÁNDEZ, D. 1986. *Historia Diplomática de Venezuela 1830–1900* Tomo I. Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico. Universidad Central de Venezuela, Caracas.
- HITCHCOCK, C. B. 1947. The Orinoco-Ventuari Region, Venezuela. *Geographical Review* 37: 525–566.
- _____. 1948a. La región Orinoco-Ventuari, Venezuela. *Boletín de la Sociedad Venezolana de Ciencias Naturales* 11, No. 72: 131–179.
- _____. 1948b. *La región Orinoco-Ventuari, Venezuela: Relato de la expedición Phelps al Cerro Yavi*. Ministerio de Educación Nacional, Dirección de Cultura, Imprenta el Compás, Caracas.
- HOLT, E. G. 1931. In Humboldt wake—narrative of a National Geographic Society expedition up the Orinoco and through the strange Casiquiare Canal to Amazonian water. *The National Geographic Magazine* 60, No. 5: 620–644.
- LINARES, J. A. 1916. *El General Juan Vicente Gómez y las Obras Públicas en Venezuela [19 de Diciembre de 1908 – 4 de Agosto de 1913]*. Lit. y Tip. del Comercio, Caracas.

MARIÑO BLANCO, T. A. 1992. *Akuhena—Historia Documental y y Testimonial del Territorio Federal Amazonas*. Publicado por el autor, Caracas.

MARTÍNEZ ALCUBILLA, M. 1892. *Diccionario de la Administración Española* Tomo IV, Edición 5ª. J. López Camacho, Madrid.

MARQUÉS DE OLIVART [RAMÓN MARÍA DE DALMAU Y DE OLIVART]. 1901. *Colección de los Tratados, Convenios y Documentos Internacionales Celebrados por Nuestros Gobiernos con los Estados Extranjeros desde el Reinado de Doña Isabel II hasta Nuestros Días* Tomo 10 [De la Colección completa]. Fernando Fe, Madrid.

MINISTERIO DE FOMENTO. 1876. *Apuntes Estadísticos de los Territorios Federales [Formados por Orden del Ilustre Americano, General Guzman Blanco, Presidente de la Republica. Año Economico de 1874 a 1875]*. Imprenta Federal, Caracas.

_____. 1887. *Memoria del Ministerio de Fomento al Congreso Nacional de los Estados Unidos de Venezuela en 1887*. Imprenta y Litografía del Gobierno Nacional, Caracas.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. 1957. *Tratados Públicos y Acuerdos Internacionales de Venezuela* Tomo I [1820--1927]. República de Venezuela, Ministerio de Relaciones Exteriores, Caracas.

_____. 1982. *Lineas de Fronteras en los Tratados y Negociaciones con Colombia*. dirección General Sectorial de Fronteras. Editorial Arte, Caracas.

MINISTERIO DE RELACIONES INTERIORES. 1884. *Recopilación de Leyes y Decretos Venezuela* Tomo VII. Imprenta de La Opinion Nacional, Caracas.

_____. 1888. *Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela [Formada de Orden del Ilustre Americano General Guzmán Blanco]* Tomo XII. Imprenta y Litografía del Gobierno Nacional, Caracas.

_____. 1891a. *Recopilación de Leyes y Decretos Venezuela* [Reimpresa por orden del Gobierno Nacional] Tomo 10, segunda edición oficial. Casa Editorial de La Opinión Nacional, Caracas.

_____. 1891b. *Recopilación de Leyes y Decretos Venezuela* Tomo XIII. Imprenta y Litografía del Gobierno Nacional, Caracas.

_____. 1913a. *Memoria que Presenta el Ministerio de Relaciones Intereiores al Congreso Nacional en 1913* Tomo II. Impenta Nacional, Caracas.

_____. 1913b. *Recopilación de Leyes y Decretos Venezuela* Tomo 33. Imprenta Nacional, Caracas.

_____. 1925. *Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela* Tomo XLVII. Litografía del Comercio, Caracas.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. 1877. *Memoria del Ministerio de Obras Públicas al Congreso de los Estados Unidos de Venezuela en 1877*. Imprenta Federal, Caracas.

_____. 1883. *Memoria del Ministerio de Obras Públicas al Congreso Nacional de los Estados Unidos de Venezuela en 1883*. Imprenta al Vapor de "La Opinion Nacional", Caracas.

- _____. 1913. Memoria que Presenta el Ministerio de Obras Públicas a las Cámaras Legislativas en su Reunión Constitucional de 1913. Tip. Emp. "El Cojo", Caracas.
- MOORE, J. B. 1898. *History and digest of the international arbitrations to which the United States has been a party [together with appendices containing the treaties relating to such arbitrations, and historical and legal notes]* Tomo V. Government Printing Office, Washington.
- OAKES, A. H. Y W. MAYCOCK. 1897. *British and Foreign State Papers—1890--1891* Tomo 83. Harrison and Sons, London.
- PACHECO, L. E. 1961. Actas del gabinete del Presidente Andrade (continuación). *Boletín del Archivo Histórico de Miraflores* Año III, N. 13: 3--15.
- PAÚL, J. DE J. 1903. *Comisión Mixta Venezolano-Francesa, Protocolo de 19 de Febrero de 1902: Dictámenes del Árbitro Venezolano*. Tip. J. M. Herrera Irigoyen & Ca., Caracas.
- PERAZZO, N. 1982. *Historia de las Relaciones Diplomáticas entre Venezuela y Colombia*, 2ª edición. Ediciones de la Presidencia de la República, Caracas.
- PERERA, M. A. 1993. *El Amazonas Venezolano—Impacto y Ecodesarrollo*. Fundación Centro Español de Estudios de América Latina, Madrid.
- PICÓN, D. 1995. *Acuerdos Bilaterales de Venezuela*. Ministerio de Relaciones Exteriores, Caracas.
- POLANCO ALCÁNTARA, T. 1995. *Los Límites entre Venezuela y Colombia* [con la Colaboración de Eduardo Hernández Carstens], 2ª edición. Ediciones de la Academia Nacional de la Historia, Caracas.
- RALSTON, J. H. Y W. T. S. DOYLE. 1906. *Report of French-Venezuelan Mixed Claims Commission of 1902*. Government Printing office, Washington, D.C.
- REPÚBLICA DE COLOMBIA, MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. 1892. *Laudo Arbitral en que se Fija el Límite entre la República de Colombia y los Estados Unidos de Venezuela [y Mapa Hecho Construir por el Árbitro de Límites en el Cual se Traza la Línea de Frontera Fijada por el Laudo]*. Imprenta de Echeverría Hermanos, Bogotá.
- RONCAYOLO, L. 1933. *El Río Orinoco y sus Afluentes—Navegación, Industria y Comercio desde 1818 hasta 1920*. Tipografía Cosmos, Caracas.
- SÁNCHEZ, M. S. 1914. *Bibliografía Venezolanista—Contribución al Conocimiento de los Libros Extranjeros Relativos a Venezuela y sus Grandes Hombres, Publicados o Reimpresos desde el Siglo XIX*. Empresa El Cojo, Caracas.
- SEIJAS, R. F. 1890. *Prácticas del Ministerio venezolano de relaciones exteriores* Tomo I. Tipografía de Terceño, Madrid.
- STOERK, F. 1899. *Nouveau Recueil Général de Traités et Autres Actes Relatifs aux Rapports de Droit International [Continuation du Grand Recueil de G. Fr. de Martens]*, Deuxième Série, Tomo XXIV. Theodor Weicher, Leipzig.
- TAVERA-ACOSTA, B. 1901. *Amazonas---Memoria de 1900--1901*. Tip. La Empresa, Ciudad Bolívar.
- _____. 1927. *Rionegro—Reseña Etnográfica, Histórica y Geográfica del Territorio Amazonas*, 2ª edición. Publicado por el Autor, Maracay [edición facsímile re-impresa por el Concejo Municipal de Puerto Ayacucho, Territorio Federal Amazonas, en 1984].

_____. 1954. *Rionegro—Reseña Etnográfica, Histórica y Geográfica del Territorio Amazonas*, 3ª edición. Publicado por el Autor, Caracas.

TIRADOMEDINA, A. [Agustín] 1926. *Un viaje a Río Negro, Carretera de Atures-Maipures*. Litografía del Comercio, Caracas.

TOUS SOTO, M. 1926. Carreteras venezolanas. *Revista de Obras Públicas de Puerto Rico* 3, No. 32: 932–938.

VISO, J. 1883a. *Alegato de Venezuela en su Contraversia sobre Límites con Colombia*. Sucesores de Rivadeneyra, Madrid.

_____. 1883b. *Refutación del Folleto del Señor Doctor Galindo sobre Límites entre Venezuela y Colombia, Impresa por Disposición del Ilustre Americano, Regenerador, Pacificador y Presidente de los Estados-Unidos de Veneuela General Guzmán Blanco*. Sucesores de Rivadeneyra, Madrid.

VOETTER, T. W. 1912. Venezuelan commercial and industrial Notes. *Daily Consular and Trade Reports* 4, No. 263: 698–699.

Apéndice I

[Página] CXXXIII

CAMINO DE ATURES A MAIPURES.

Debiendo procederse á la apertura de un camino de recuas por la margen oriental del Orinoco entro los sitios de Atures y Maipures, con el fin de evitar los raudales de ambos puntos; y aprobados por el Gobierno el plano y presupuesto de la obra montante á la suma do V. 1.302 presentados por el ciudadano Federico Montolieu, dispuso el Ilustre Americano, Presidente de la República, que dicha cantidad fuese entregada al ciudadano Montolieu, nombrado Director de los trabajos, del modo siguiente: por la Tesorería nacional de fomento V. 580 para sus gastos de viaje, desde esta ciudad hasta Atures y para comprarlos instrumentos necesarios; y por la Agencia de la Compañía de Crédito en Ciudad Bolívar los V. 722 restautes.

El ciudadano Montolieu salió de esta ciudad para el lugar de su destino el 7 de Mayo de 1870, y abrió sus trabajos de exploracion el 4 de Setiembre en Atures, remontando el Cataniapo para dirigirse al Sur como punto de partida. Llegó á Maipures el dia 25 de Setiembre, atravesando sabanas, cerros, montañas y caños que lo separan de la meseta de Atures, subiendo por la orilla izquierda del Orinoco.

Continuó sus trabajos de exploracion, el ciudadano Montolieu, hasta terminarlos en 14 de Octubre en cuya fecha participa al Gobierno haber situado el eje del camino desde Atures á Maipures, y ofreciendo venir á esta ciudad á presentar el resultado del encargo que se le confió; lo cual tuvo lugar el dia 12 de Diciembre consignando en este Ministerio el plano del camino y la Memoria descriptiva de los trabajos ejecutados. (Documento número 135.)

Cuenta de esta obra.

Cantidad entregada hasta 30 de Noviembre de 1870..... V. 1.302,

No ha rendido cuenta.

Texto transcrito de: Ministerio de Obras Públicas (1877).

Apéndice II

[Página]- 163 -

[Documento] Núm. 135.

INFORME

SOBRE LA EXPLORACION ENTRE ATURES Y MAIPURES.

Antes de entrar en los pormenores de la exploracion de los terrenos por donde debe pasar el camino, que salve los dos grandes raudales de

- 164 -

Atúres y Maipures diré dos palabras sobre los medios de que pude disponer, y las dificultades que encontré en la ejecucion de mis operaciones.

Esperaba obtener peones en el departamento Cedeño; pero á pesar de la seguridad en que estaba de encontrar el apoyo necesario en las autoridades tuve que renunciar á esta esperanza, habiéndoseme avisado que dichos peones temian que, al llegar á Atúres, fuesen requeridos para la guarnicion de San Carlos de Rio Negro, hallándose esta incompleta por habersele huido al Ciudadano Comandante, la leva Caicareña, que se llevaba para dicha frontera.—Así es que de Caicara tuve que ir afletado para la Urbana, y de esta para Atúres, llevándome solamente algunos indios y un caporal. Este tuvo que retirarse luego, pues el Ciudadano Gobernador del Territorio me mandó con 5 peones que le pedí á un señor Francisco Villasana, á quien asignó de su propia autoridad el sueldo de un peso diario y la mantencion. En Atúres, conseguí á unos Piaroas, pero sus servicios eran eventuales y tan pronto se alistaban como se alejaban ; añadiendo á esto, que no hablan castellano y mal lo entienden.—Apesar de todo reuní para mi primera salida unos dieziseis hombres que tuve que dividir en dos partidas, como lo explicaré luego.—Para mi segunda expedicion, cuando regresé á Atúres, pude aprovechar la llegada de algunas familias Piaroas : una de ellas llegó al pueblo con adornos de *punzó*, habiendo arrancado á las Marcas, que establecí en la Salana, las tiras de género empleadas por mi para guías de la vía.—A todos estos indios érame necesario agazajarlos con algunos regalos, á más de pagarles sus sueldos.

En todas estas expediciones no hai que contar con otros recursos que los cargados por peones, lo que entorpecía la marcha y la demoraba: los Piaros cargan sobre la espalda, pero los demas indios sobre la cabeza, y tenian mucha y alta pica que abrir para hacerse paso en la montaña.

En Atúres estaba á diez días a lo ménos de la capital del Territorio y á veinte de la Urbana, sin contar los días de regreso, y tan aislado estaba, que hace tres meses aún hoi (en Caicara) que no he recibido carta alguna ni del Gobierno, ni de mi familia.—Aprovechábanlo los vecinos de Atúres que conociéndome, con algun dinero me hacian pagar hasta un vaso de agua. La ayuda misma del finado Gobernador fué poca, como se deduce de los oficios que me dirigió con mui buenas palabras, pero poco auxilio.

A estas contrariedades y contratiempos se añadía un invierno aún mui crudo en aquella latitud: solo se navegaba con *garabato* y *palancas*.

Los mosquitos, plaga que se olvidó en las de Egipto, me impedían escribir de dia y de noche los zancudos, pullones y vampiros me lo prohibian igualmente.

- 165 -

Las enfermedades que siguen á la bajada de las aguas me asaltaron y tres días tuve una fiebre que me asustó un tanto; perdí á un peon y varios se enfermaron.

En Maipúres, tres negociantes de Rio-Negro que pasaban entónces aquel raudal, aunque supiesen que habia de llegar el sábado ó el domingo á *Samariapo*, despues de haber franqueado la pica del camino, me dejaron en aquella laja hasta el lunes, vendiendo ron á la partida indios que remontando el Orinoco, habian de venir á buscarme en dicha laja con provisiones de refresco.

Para mis operaciones tuve que poner de lado el mapa de Codazzi por ser mui erróneo: asi mismo le sucedió al ciudadano Ingeniero Mantilla cuando fué á medir los terrenos del General Pulido en el departamento Cedeño.

Para corregir la derivación de la aguja de mi brújula, establecí el meridiano de Atúres delante de la casa del señor Jesus Gondelle y encontré cerca de 39 de declinacion, resultado que sometí al Capitan del “ San Fernando, ” señor Ricci, y halló conforme con sus tablas náuticas.

En mi trayecto de Atúres á Maipúres, nos perdimos durante una media jornada, pero con la brújula rectificué la vía: tuve tambien que sufrir casi un dia entero de la mordedura de la *hormiga mapanare*, dichas de 24 horas, que en el Brasil se llaman Fasua Pira (hormigas de fuego.)

Una vez reunidos mis datos, pensé ponerlos en limpio en el mismo Atúres, pero por más fuerte que sea mi temperamento, no pude resistir á tantas fatigas y contrariedades: solo me sostenía mi anhelo de responder dignamente á la confianza del Ciudadano General Guzman Blanco. Por tanto, habiendo atajado mi fiebre pasé á Caicara, para aguardar alli el Vapor que me llevara á Ciudad Bolívar.

A mi salida de Atúres supe la muerte fatal del señor Michelena y Rójas, y esta noticia aceleró mi marcha, aprovechando el bote del correo para mi regreso.

Paso ahora á hablar del camino y de los resultados¹⁴ generales de la exploracion.

Segun el plano propuesto (por el mapa de Codazzi) habia de salir la pica del cerro *Perico* y llegar á la orilla *Sur del Samariapo*.

He aqui los motivos de esta modificacion.

El cerro Perico está rodeado del lado de la tierra firme, por muchas rocas, zanjones y morichales; del lado del rio, por fuertes chorreras en invierno; al contrario la Iaja *Guasapana* no tiene chorrera y se une al pueblo

¹⁴ "resutados" en el original.

de Atúres por un banco de sabana mui limpio; este era pues el punto más ventajoso y lo escojí por puesto, con tanta más razon que la posicion del cerro Perico siendo falsa en el mapa de Codazzi, la laja de Guasapana ocupa en aquella orilla del Orinoco el lugar donde Codazzi coloca el cerro Perico: efectivamente, en el mapa, este cerro está al este del Meridiano de Atures, mientras que realmente está al Oeste del mismo.—Añadiré ademas, que los terrenos que rodean la laja son buenos para la agricultura y existió ahi una labranza de provecho.

En cuanto al cambio de la orilla del rio Samariapo, es mui ventajoso pues evita el paso de aquel afluente del Orinoco y proviene esta modificacion de un error mui grave del mismo geógrafo: éste sitúa el cerro Carestía en el ángulo formado por el

Samariapo, orilla Sur, y el Orinoco, orilla guayanesa, mientras que dicho cerro está en la punta Norte de una isla, dos leguas y media al Norte de Samariapo, en el Orinoco y dividiendo el raudal de Maipúres en dos, como se vé en el adjunto cróquis.

(A. es la posición que da Codazzi al cerro Carestía: B. es la verdadera posición.)

Feliz es este suceso, pues así se evita un puente de cerca de cincuenta metros por ser el río algo ancho en el invierno.

Según el plano, parece á primera vista que el camino habría de unir directamente la laja de *Guasapana* con el cerro *Suripana*.—Pero no puede ser, pues tendría que atravesar en invierno el caño *Carinagua*, el Cataniapo y las rebalzas de este río (UU.); trabajo costoso y de poca duración; mientras que buscando el paso actual del río (P) no hai sino un puente de 40 metros, ó el situar en el vado una chalana.

Esta parte del camino pasaría á diez minutos del pueblo actual de Atúres y la sabana de paja menuda que atraviesa no necesita trabajos algunos.—El Cataniapo, en el punto del vado, es de orillas altas y firmes.

Desde *Suripana* hasta el caño *Parrí*, que no señala Codazzi, la pica sigue entre dos montes, y en el fondo de los valles una faja de sabana de *Picaton*, *Moriches* y *Chaparros*, la cual es de muy buen piso: ahí se encuentran varios pequeños morichales y los caños *Humo*, *Mosquitos* y un *afluente* de éste: tampoco figuran en el mapa de Codazzi. La pica tiene que contornear el cerro *Rueda* para evitar los cerritos del raudal de *Garzitas*, y no hai dificultades que vencer, sino allanar un tanto la loma granítica (A) que no tiene en su mínimo de altura más de doce metros, siendo su ancho de cien.—En aquel trayecto se costean los cerros *Suripana*, *Sueño*, *Clavazon*, *Garzitas* y *Norte de Parrí* al Oeste y al Este los de *Alcaraban*, *Rueda*, y

- 167 -

el de *Pintado* más internado.—Aún se sigue en aquella loma de sabana la huella que dejó el ganado que existió en Atún-es y que han ensanchado las dantas, y también los Piaros, en el verano, pues entonces se seca casi la boca del caño *Parri*.

Este caño *Parri* es la verdadera dificultad del camino por tener muy rebalzada su orilla derecha ó sea Norte: en verano se atraviesa á pié, pero en invierno las rebalzas ocupan una milla si lo largo del río, y no hai facilidad de cabecerlas pues se extienden como á tres leguas de la boca, hasta el pié de una alta serranía, donde se divide el caño en dos. Queda, pues, la necesidad de buscar el medio de combatir directamente la dificultad, y no hai otra más ventajosa á mi parecer, que el costear la falda Este del *Cerro Norte de la Boca* y abrir después, en verano, una ancha pica de ocho metros para que en ella se pueda mover una chalana que seguiría la creciente de las aguas rebalzadas para venir, siempre hasta la parte no anegada, á recibir la carga y pasajeros: las árreas podrían ó embarcarse ó atravesar á nado.

La orilla Sur del río es alta y no hai rebalza: el eje del camino da vuelta al cerro Sur de la Boca del río Parrí, dirigiéndose hácia el cerro Samita, que Codazzi coloca cerca del río Sipapo como quince leguas más al Sur. El terreno es bueno, y habia allí en tiempos pasados varios conucos, hoi rastrojos: se atraviesan dos Morichales¹⁵ y un cañito sin dificultad alguna: la pica sigue la falda Oeste del cerro *Samita* y atraviesa el caño Timití, el *Maíz seco* y un *afluente* del primero. El de Timití es algo ancho de siete metros y se atraviesa sobre un árbol, que se tumbó al efecto: su lecho es hondo y sus aguas correntosas: debe hacerse allí un puente con dos troncos de árboles reunidos por tablones.

El piso de la sabana es mui bueno y la paja aunque más alta que la de los llanos de Atúres no molesta el paso y ademas se ha de quemar en el verano: he dicho sabana, pero no es realmente sino una faja que serpentea en dos montes, entre Morichales ó entre cerros: el camino es pintoresco y las tierras buenas casi en todas partes, aunque hallé á veces un piso que llaman aquí impropriamente arrecifales pero que sin embargo es de un conglomerato mui duro, cuya base es siempre granítica.

A tres leguas del río Parrí, despues de haber pasado la punta Sur del cerro Samisa se atraviesa un morichal y caño detras de los cuales empieza una espesa montaña, que nos acompañará hasta media legua de la laja Samariapo, y el eje del camino sigue al fondo de los valles, trepando algunas veces unas puntas de los ramales de la serranía, pero no

¹⁵ "marichales" en el original.

- 168 -

hallando en ninguna parte obstáculo serio: solo hai que allanar las pequeñas dificultades de que vamos á hablar: he señalado el principio de aquellas selvas seculares con la letra (R).

Se necesitan tres puentes como el del río *Timití*, sobre los ríos sin nombres marcados B, C y D: son mui fáciles de establecer por ser el barranco alto y de buen piso.

En E. se atraviesa la cabecera de un caño, en un punto bajo del cual se precipita el arroyo en cascada: no hai otra dificultad que lo resbaladizo de la laja.

En F. sube un cerro de ciento veinte metros por el cauce granítico de un caño; hai que establecer el eje en zigzag sobre el lado oriental de aquel caño, al llegar arriba de la subida, hai una laja horizontal (H) de un cuarto de legua, corriendo de NE al SO: el declive es de 309 y se necesita nivelarla algo por unos zanjones que la atraviesan del SE al NO.

En M. hai unos treinta metros que subir, y se puede para mayor facilidad situar el camino en zigzag: el terreno no ofrece dificultad.

El piso de estas montañas es mui bueno para el paso de las árreas, y los árboles no son bastantes corpulentos para molestar: creo que algunos han de tumbarse, pero el de más circunferencia no tendrá dos metros: el monte es lo que se llama Limpio, esto es, sin monte pequeño que detenga al viajero. En todas partes hai agua cristalina y palmas bastantes para hacer ranchos donde se quiera: ¡ si los terrenos son buenos!—díganlo los numerosos conucos y rastros en cultivos, que encontramos y he señalado en el Plano. Los Guahibos aquella tbroz nacion del Meta, atravesaron hace dos años el Orinoco, frente á la boca del rio Tomo, é invadieron la Guayana para venir á robar é incendiar los ranchos y conucos Piaroas, lo que ejecutaron sin resistencia: seguimos á veces picas en las cuales se hallaban aún huellas de ellos, y que los Piaroas sabian distinguir, sobre todo parece en la manera de romper el ramo que ha de señalar el paso; he marcado el rastro principal de aquella invasion por unos puntos negros, á traves de la serranía occidental que borda el valle, donde pasará el camino, y que creo sean los cerritos de la Gallina, pues mi vaquiano no pudo decirme el nombre de ellos.

Mi paso á traves de la montaña no pudo aclararme mucho sobre la posicion de los cerros, en cuyos valles serpentea la pica, pues solo con la brújula y el instinto del indio (vaquiano, segun él) pude llegar á determinar el país desde las alturas del cerro *Cocuiza*: hasta ahí habiamos

- 169 -

caminado casi á ciegas, no por la direccion pues la brújula me la daba, pero si en cuanto á la manera de contornear las faldas de los cerros; en aquella travesía *releré* al Oriente los cerros *Cocuiza*, Carrizales, y una alta serranía, que no pudieron nombrarme los indios: puede ser la que Codazzi llamaba Gallina, al Occidente se hallaba la serranía de Guayabal con declive suave al Norte pero casi perpendicular al Sur: ésta no figura en Codazzi: algo despues de ésta hai varios cerritos, pueden ser los de *la Gallina* del géografo, pero nada me dijeron los indios sino que una piedra que está á la orilla del rio, en la misma direccion, se llama *Piedra del Gallo*.

Al pié del cerro Cocuiza y del de Carrizales corren varios arroyos que forman afluentes del Samariapo: los he calculado segun su talud, pues solo los hemos atravesado.

Despues del cerrito ó falda M. el bosque se va aclarando y el monte es más pequeño y cambia la vegetacion: el piso es más arenoso, y se encuentran algunas sabanetas, hasta que despues de media legua vuelve á aparecer una verdadera sabana, limitada al Occidente por el Orinoco, y al Sur por el Samariapo: la pica divide casi en dos el angulo que forman estos dos rios y despues de haber atravesado un ancho morichal T. llega á la laja de Samariapo, orilla Norte y derecha de dicho rio.

El piso de toda esta parte es bueno y firme, ménos el Morichal T, pero este se puede cabecear con media legua más de camino, ó hacerse vadeable quitándole los terronales que obstruyen el paso.

El camino tiene cerca de 72 kilómetros, pero en el verano se evitarán muchas vueltas que son necesarias en el invierno para franquear algunas rebalzas y tierras anegadas.

Como datos estadísticos añadiremos algunos detalles.

1° En las sabanas se ven aún, como le dije ántes, los senderos que seguia el ganado.

2° En las montañas, se encuentran picas de indios y antes de llegar al conuco que está al N. O. del cerro de *Cocuiza*, hallamos un camino de media legua, y de cerca de tres varas de ancho. Lo trazó el amo del conuco para cargar bojotes de palma *Timití* con la cual cobijan las casas; despues de Maipúres desaparece la palma Timití que es mui hermosa y de hoja mui ancha y tupida.

3° En aquellas montañas hallé muchos rastrojos y tres sitios mui bien cultivados y bastante poblados: el capitán mismo de Atures¹⁶ ignoraba la existencia allí de aquellas familias.

¹⁶ "Altúres" en el original.

4° He visto fabricar el Curare, ó á lo ménos rayar, pilar, destilar y cocer el bejuco que así se llama: segun Paul Marcoy se le añaden dientes de animales venenosos y las cabezas de aquellas hormigas de 24 horas, que me picaron en la sabana. Nada de eso ví, pero algo de veneno animal deben añadir al liquido cocido del Curare, pues ha probado mui bien el señor Dr. Félix Moreno que ningun strychnos ni la misma nuez vómica puede producir en la sangre los efectos que se obtienen con el Curare.

5° En las montañas se encuentran *Coco de mono* (*Lecythis Ollaria*) para las construcciones de casas: su flor blanca y amarilla cubre por doquier el piso: es el árbol más abundante. *Marima* especie de Matapalo que dá una concha fibrosa, la cual produce, batida y labada, un tejido que sirve al indio para vestirse. *Tabarí* cuya concha lamelosa sirve al indio para hacer cigarrillos. (No hallé flores de estos árboles.) *Caraña* (*Isicacaraña*).— *Tacamahaca* (*Isica tacamahaca*). *Peraman* ó *Paraman* (*Moronoboa*) *Coccinea*)—hermosos *Platanillos* (*Baliliers*)—*Estrelirias*, altas palmeras—muchas palmas: *Seje* (*Onocarpus* esp).

Timití (?) *Manaca* *cenocarpus* *dystichins*). *Maví* (*Bambusa* *arundinácea*)—Numerosos bejucos, (*strychnos*) ó *Valychos*) de *Estrella* (?) *Mamure* (?) *Mulato* (*Anysostichus* de Cadena) *Bauhinia splendens*) etc., etc—mui abundantes brillan ahí, la *Guanábana* montera, que es mui ágría y mui buscada de los indios; la *Majagua* (*Paritiun* *elatun* C.) tan útil con su concha que sirven al indio de correa, cuerda, y otros usos semejantes: varias especies de cedros (*cedrela* o *lorata*) C montaña) y en fin el *aceite*, como dicen en aquellos lugares (*Copaífera*) y mil y más plantas, árboles, bejucos ó palmas cuya enumeracion quedaria siempre incompleta por lo poco que se conocen en la ciencia y por la ignorancia de los indios que no saben ó no quieren decir los nombres: encontré allí los *carrizos* mui luminosos que al cortarlos dán una agua fresca, sana y abundante.

6° En los conucos cultivan : *Yuca*, *Maní*, Maíz, Patata dulce, *Caña*, *Piña*, *Algodon*, *Tabaco*, *Plátanos*, *Cambures*, *Lechosa*, *Pihiguas* (*Palma* *Guihemia* *especiosa*, *Barbasco* (*Paullinia* sp.) *Uiopo* (*Leguminosa* sp.) *Curagua*, (*Bromeliácea*), *Totumos*, *ajés*, varias *cucurbitáceas*, *auyamas*, *cupana* (*sapindácea* sp.) *Maya* etc. El *Piaroa* es mui aficionado á la agricultura y cuida mucho sus conucos.

7° No hai cacería en el monte sino monos y algunas úkiras, especie de pava (*Penelope* sp.)—en los caños solo se encuentran algunas *sardinitas*, *viejitas* y *cabeza manteca*. El *Piaroa* come por excelencia la araña mona,

- 171 -

cuya mordedura es mui venenosa: he visto los niños llegar á los ranchos con sartas abundantes de aquellos espantosos arachnoideos: esta araña es nocturna, pero el indio conoce las cuevas donde ella pasa el dia y molestándola con un bejuco mojado con saliva, la saca fuera de su retiro, la coje por las patas traseras, le corta el abdomen y la lleva á su casa donde la come apénas chamuscada: el abdomen de estos animales está cubierto con una pelusa, que sacuden con sus patas y la cual produce una hinchazon que los *Piaroas* curan con la aplicacion de la hoja de un platanillo, en cuya cara interior hai un polvo blanco, mui fuerte ó cáustico que hace pelar la parte hinchada.

8° No hai tigres y solo algunos *Cunaguaros*: el tigre busca la costa del Orinoco, del gran rio, del Paragua como lo llaman los *Piaroas*.

9° Esta tribu cosecha el *Copaiba*, la *sarrapía*, el *peraman*, la *caraña*, y fabrica pequeños *chinchorros*, *mechones de tacamahaca*, *curiaras*, *marimas*, *guayucos de algodon tejidos*, el *curare*, *loza ordinaria*, *tarimas*, *rayos* para la yuca etc. etc.: son más agricultores que industriales.

10° Son mui supersticiosos y temen mucho los *Guahibos*, tanto que viven siempre lejos de la costa del Orinoco, en los puntos que saben son accesibles á aquellos bárbaros.

11° Al Piaroa le gusta más que el dinero: *el hacha, el cuchillo, la holandilla, la taza escudilla, el plato hondo, las cuentas blancas* y el *ron*.

12° Entierran sus muertos en las cuevas: visité la del cerro de los *Muertos*, y del *Pereperene*; las cuevas de las islas del raudal son de los Atúres.

Diferencia entre el terreno recorrido y el Mapa de Codazzi.

Codazzi no señala ningun caño entre Cataniapo y Samariapo y encontré los de *Humo, Parrí, Timití, Maiz seco, Zancudos* y otros inferiores.

El cerro de *Perico* queda al Oeste del meridiano de Atúres, y no al Este como dice el geógrafo.

El cerro *Carestía* en lugar de estar al Sur de Samariapo en tierra firme, está al Norte y en una isla del raudal de Maipúres.

- 172 -

Codazzi no habla de los cerros *Sueño, Clavazon, Rueda, Cocuiza, Carrizales, Guayabal*, y otros inferiores que relevé en mi escursion.

El cerro *Samisa* que esta á 5 leguas al Norte de Samariapo. El lo coloca á 4 leguas al Sur, cerca del rio Sipapo.

La direccion del rio Orinoco es generalmente exacta, lo que probaria que el señor Codazzi se contentó con bajar el Orinoco y no colocó la serranía¹⁷ sino por los díceres de los indios en cuanto á los nombres, y por el solo cálculo de la perspectiva en cuanto á la topografía y éste engaña mucho en los rios á causa de las inflecciones á veces mui agudas del talud principal.

¹⁷ "seranía" en el original.

Este es el informe que le suplico Ciudadano Ministro, se sirva elevar al conocimiento del Ilustre Americano, Presidente de la Union, quedando á sus órdenes por cuantas esplicaciones pueda Vd. necesitar.

Dios y Federacion.

F. Montolieu.

Texto transcrito de: Ministerio de Obras Públicas (1877).

Apéndice III

[página] 139

III.

CARRETERA DE ATURES A MAIPURES.

Los datos de esta vía carretera, que en el año anterior sometió este Ministerio á la consideracion de la Legislatura nacional, se refieren a la iniciacion de aquel ímprobo trabajo emprendido en las desiertas selvas que promedian entre las últimas poblaciones del Alto Orinoco y

140

las ricas regiones del Rio Negro, hasta las fronteras con la vecina República de los Estados Unidos de Colombia y el Imperio del Brasil.

Empresa es esta de gran trascendencia para el presente y el porvenir; con ella se salva uno de los mas poderosos escollos naturales con que se ha tropesado desde tiempo inmemorial para la explotacion y aprovechamiento de las fuentes de riqueza que allí se encuentran esparcidas; con ella, no es un mito la posibilidad de establecer poblaciones que civilicen á los naturales de aquellas comarcas, libertándolos á la vez de las cadenas de la ignorancia y de la servidumbre á que se ha propendido tenerlos reducidos por falta de medios para que se internen en el territorio gentes de buena voluntad, de sano criterio y de costumbres honestas.

La perspicaz mirada del Ilustre Jefe del país ha penetrado allí por fortuna, y convencido por la lucidez de su ingenio de las positivas necesidades para lograr la civilizacion de aquellas tribus y el desarrollo material de esas comarcas, ha dictado en todos sentidos medidas certeras y eficaces para implantar sobre sólidas bases un feliz porvenir, del cual se derivarán pingües

ventajas para el país en general, puesto que los frutos allí cosechables son, como todos conocemos, las materias primas que se exportan para el alimento y adelanto de las industrias que sostienen la gran masa de las poblaciones trabajadoras de otros países, que nos las devuelven en artefactos.

La parte del Informe del Gobernador de aquel Territorio con referencia á los ramos que corren por este Ministerio y que se ha servido transmitirnos el ciudadano Ministro de Relaciones Interiores (Documento número 5^o) arroja bastante luz sobre la diferencia que existe entre lo que este Territorio era antes, la situación actual, y las fundadas esperanzas de su rápido desenvolvimiento en la vía del progreso para lo futuro.

Los datos enviados al Ministerio por la Junta encargada de la ejecución de esta carretera con los informes de haber quedado expedita para el tráfico, determinando en ellos el punto en que comienza, la extensión, las localidades que recorre y el punto de su término.

Las noticias de administración y contabilidad que la Junta ha rendido, dan el resultado de inversión en la cifra de 109.258 bolívares, habiendo recibido del Tesoro nacional la suma de 112.000 bolívares, de modo que quedó en la caja de la Junta la existencia de 2.742 bolívares.

El Gobierno, á pedimento y sobre informes del Gobernador Presidente de la Junta, ciudadano Andres Level Gutierrez, dispuso que esa existencia se destinase á adquirir bestias adecuadas para las carretas que pedia la Junta, para con ese elemento iniciar el tráfico público, corriendo este negociado á cargo y dirección de dicha Junta, quien debía rendir cuenta de todo y en toda forma.

Posteriormente recibió el Ministerio informe de la Junta administradora de esta carretera, que esta había sido inaugurada y que había comenzado el tráfico público.

141

Los documentos que siguen, marcados números Io 2° 3° 4° y 5° sirven para comprobar la cuenta de esta obra y para ilustrar el asunto de que trata el presente capítulo¹⁴.

DOCUMENTO NÚMERO 1.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.

Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad — Número 1.199

Caracas, Julio 20 de 1882.

19 de la Ley y 24 de la Federación.

Ciudadano Andres Level Gutiérrez, Presidente de la Junta de Fomento de la carretera de Atures á Maipures.

Con mucha tardanza han llegado á este Ministerio los cuadros demostrativos de los trabajos de esa obra correspondientes á los meses de Setiembre de 1881 á Febrero de 1882, sin venir acompañados de los comprobantes originales que previene el artículo 10 del Decreto de 13 de Abril de 1874 sobre Obras Públicas, ni de las relaciones de ingreso y egreso de la caja, prevenidas por el mismo artículo del Decreto citado. En cuanto á informes de los trabajos ejecutados, han venido solamente los correspondientes á los meses de Setiembre y Octubre, debiendo venir tantos cuantas quincenas hayan transcurrido durante la ejecución de los trabajos como lo ordena el Decreto expresado.

Segun los cuadros mencionados, ha recibido la Junta que U. preside solamente las mensualidades hasta Febrero; pero hay constancia en este Ministerio de haberse entregado otras mensualidades, de las cuales no hace U. mencion en su oficio con que remite los mencionados cuadros, á pesar de ser aquel de fecha 10 de Junio.

Espera este Despacho que remitirá cuanto ántes los documentos á que me he referido; y muy especialmente, una relacion de las cantidades que ha recibido la Junta despues de la fecha del último cuadro y noticia de su inversion.

Dios y Federacion.

R. Azpurúa.

DOCUMENTO NÚMERO 2.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Carácas, Julio 21 de 1882. — 19° y 24°

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Tengo el honor de avisar á U. recibo de su comunicacion de ayer número 1.199 referentes á comprobantes y datos que faltan en las cuentas de la carretera de Atures á Maipures, y en respuesta digo á U. lo siguiente:

La falta del Decreto de 13 de Abril de 1874 que en el Territorio no se conoce, es la causa de no haberse remitido los comprobantes originales de la cuenta. A mí regreso tendré especial cuidado en hacer que el Tesorero de la Junta, en cuyo poder se hallan, los remita á ese Ministerio.

Los informes mensuales de la obra se pasaron oportunamente, pero puede venir una copia de ellos.

La Junta que presido recibió catorce mensualidades de 8.000 bolívares á contar de Junio de 1881 a Julio de 1882 inclusive ó seanB 112.000

Gastado en la obra 109.258

SobranteB 2.742

que conservo en mi poder para cubrir en parte el pago de diez bestias que se han mandado comprar para el servicio de los carros, y cuyo valor se ignora aún, pero de lo cual daré oportuno aviso documentado al Ministerio de su cargo.

Dios y Federacion,

Andres Level G.

DOCUMENTO NUMERO 3.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.

Direccion de Vias de Comunicacion, Acueductos y Contabilidad. Número 1.202.

Carácas, Julio 21 de 1882.—19° y 24°

Ciudadano Andres Level Gutiérrez, Presidente de la Junta de Fomento de la carretera de Atures á Maipures.

Se ha recibido en este Despacho su oficio de hoy en que se sirve manifestar que por no tener conocimiento del Decreto de 13 de Abril de 1874 sobre Obras Públicas, no ha podido mandar los comprobantes de las cuentas ni las relaciones de caja; y este Ministerio" espera, como U. ofrece, que vendrán lo más pronto que sea posible. Tambien espera el duplicado de las relaciones de trabajos ejecutados, pues solo se han recibido las correspondientes á los meses de Setiembre y Octubre.

Como en los cuadros se encuentra la partida de (B 5.460) cinco mil cuatrocientos sesenta bolívares por valor y fletes de seis carros, y en su oficio citado agrega que se han mandado comprar diez bestias para el servicio de dichos carros, erogaciones cuyas causas no conoce éste Despacho, espero se sirva informar las razones que ha tenido la Junta para ordenar estas compras.

Dios y Federación,

R. Azpurúa.

DOCUMENTO NUMERO 4.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Caracas, Julio 24 de 1882.-18° y 23°. *Ciudadano Ministro de Obras Públicas.*

Paso á contestar el oficio de U. fecha 21 del corriente, número 1.202.

Como la carretera de Atures á Maipures pasa por terrenos completamente despoblados y por sabanas en que solo transitan los indios Gruatubos, que son completamente salvajes; como el comercio de Ama-

143

zonas ahora comienza á desarrollarse; y como la indolencia natural de los indios opone gran resistencia pasiva á toda innovacion y á todo progreso, porque, como juzgó la Junta, que nadie traficaria por ella juzgue es imposible trasportar á hombros las mercancías por el espacio de diez y seis leguas y tampoco puede contarse con que la iniciativa particular establezca en ella un servicio de carros por las razones indicadas. Para remediar este mal, para hacerles el bien por la fuerza, era necesario que el Gobierno estableciera el servicio de loa carros y así lo resolvió la Junta y los hizo ir de Ciudad Bolívar, y encargó diez bestias porque en todo el territorio no hay ni un burro siquiera, hasta el extremo que yo he hecho á pié todas las excursiones y trabajos que se me han encomendado.

Crée la Junta, ciudadano Ministro, que si el Gobierno no pone los carros con sus bestias, el tráfico por la carretera, será nulo, completamente nulo, y ante esa creencia y seguridad, que es la creencia de todo el que conozca aquellos territorios, se resolvió á proceder como lo hizo á reserva de esplicar al Gobierno los poderosos motivos que tuvo para ello. Mas, si esta conducta no merece la aprobacion del Supremo Magistrado, la Junta acatará como siempre sus disposiciones y en este caso, los carros serán devueltos á Ciudad Bolívar y las bestias, tambien, reintegrando en las cajas nacionales la suma invertida por tales respectos.

Dios y Federacion.

Andres Level G.

DOCUMENTO NUMERÓ 5.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA. Ministerio de Relaciones Interiores.

Direccion Administrativa.—Número 328.

Carácas, Agosto 4 de 1882.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Comisionado por el Ejecutivo Nacional el ciudadano Gobernador de los Territorios Alta Orinoco y Amazonas, para practicar una visita al Yupará, pasando por los rios Alto Guainía, por su tributario el Napiarí, el Tapian afluente de este último, etc., ha tenido á bien trasmitir á este Despacho el siguiente informe:

Creo de mi deber dar á ese Ministerio un informe detallado en que conste, cuanto se me ha encomendado por el Gobierno de la República en calidad de Gobernador del Territorio Amazonas y los resultados que he obtenido en su desempeño.—Visita— se me comisionó para que hiciese una visita al Yupará, pasando por los rios Alto Guainía, por su tributario el Napiarí, el Japiarí afluente de este último, al Yará afluente del Cuyarí, el Cuyarí, el Isana, el Vaupez y el Apoporí. He aquí lo hecho en el particular.

Salí de Maroa á principios de Enero del corriente año y remontó el Guainía hasta la boca del Napiarí, visitando á mi paso los pueblos de Victorino, San José y Mambuuro á la márgen izquierda y Tigre, Caño Colorado y Guaguai á la derecha. Eu estos pueblos, están ya construidas se-

144

gun mis órdenes, casas municipales. De la boca del Napiarí, que dista de Maroa ocho dias de navegacion, que se hace dificultosa por los numerosos raudales, seguí remontando el Napiarí, dejando como á la mitad del camino y á la márgen derecha el pueblo de Estópani: hice esta navegacion en dia y medio; luego remontó el Tapiarí hasta el punto donde parte el camino que va á Canicas del Varí, en ménos de un dia: seguí por dicho camino, que es plano y poco ménos largo que el de Yavita á Pimichin, me detuve cuatro dias en Carácas del Yará donde el Jefe de Distrito habia ya, segun mis órdenes, construido una casa Municipal de tres piezas: el pueblo estaba aseado y los indios contentos con la autoridad que tenian. Descendí, luego que habia organizado elementos de viaje, por el Yará al Cuyarí, viaje que hice en ménos de un dia, llegando a Santa Cruz de Cuyarí, que está á la márgen izquierda del rio y poco mas abajo de la boca del Yará. Remonté en seguidas el Cuyarí por espacio de tres dias, hasta San Fernando de Cuyarí, Márrana como hoy se llama, y dejando como á una jornada de este pueblo el de San Fernando Cuyarí ó Viejo, cuyos dos pueblos están á la márgen izquierda del rio, y los encontré con sus autoridades y en buen estado de aseo: di allí órdenes para que se construyeran casas Municipales en Márrana y Santa Cruz; y seguí primero á Pudsuaica por el camino que une al Cuyarí con el Isana, el cual tiene mas de tres leguas y es plano. Bajé en seguidas por el Isana hasta la boca del Allarí en tres dias pasando por los raudales del Diablo y otros muchos, y por el pueblo de Yandú que está á la margen izquierda y á poca distancia de la embocadura del Ayará. Por este rio remontó seis dias hasta el camino que va al Kerarí, afluente del Vaupés: seguí por él nueve horas hasta hallar el embarcadero de Kerarí, todo este territorio está desierto: los pocos indios que existen viven como las fieras en las selvas. Descendí por el Kerarí al Vaupés cerca del raudal Pacú, que está arriba del raudal Carurú. Para este viaje por el Kerarí tuve que permanecer en la montaña por tres dias, construyendo con conchas de grandes árboles dos curiaras

para bajar, de suerte que se me hizo muy penoso este viaje. Ya en el Vaupés, que es de muchas aguas, pues allí tenía tanto ancho como Gruainía en Maroa, esto es, mas de trescientas varas, me encontró con que era imposible seguir con semejantes embarcaciones á causa de los muchos y grandes raudales que tiene el rio, á lo cual se agregó un serio quebranto de mi salud. Resolví, pues, por estas razones regresar á Carácas del Yará, con el objeto de preparar lo necesario para continuar el viaje, por otra de las vías indicadas por el señor Tejera ya que se referian las instrucciones que se me dieron; al mismo tiempo que encomendar lo restante del viaje á una persona eficaz, ya que el estado de mi salud me impedia hacerlo, como quisiera personalmente. Y para hacer un viaje de regreso aun mas provechoso, lo llevé á cabo, bajando el Ayari, siguiendo luego aguas abajo por el Isana hasta la embocadura del Cuyarí, donde existe el pueblo de este nombre. En este trayecto que recorrí en seis dias apénas

145

hallé el pueblo de San Juan Bautista poco mas abajo del Ayan y algunos caseríos insignificantes. Remonté el Cuyarí hasta Santa Cruz de Cuyarí en ocho dias.

En este rio hallé el pueblo de Maniciare en la boca del caño del mismo nombre, abandonado, el de Mitamitalinay en el mismo estado; y los de Manduipe ó Injéipani ó Puata con sus respectivas autoridades y en buen estado: di órdenes para que volvieran los indígenas á las poblaciones abandonadas y para que se construyeran en ellas casas municipales, de Santa Cruz, seguí á Carácas por el itinerario ántes dicho, y allí comisionó al Jefe do Distrito, Demetrio Barata, y á mi Secretario interino, para que continuaran la expedicion de la manera siguiente: descendiendo por el Guainía y Rio Negro hasta la boca del Vaupés, entrando por éste hasta el Tiqué, luego remontándolo hasta el Jaráira; por éste al Taraira; y por el Taraira al Apoporí, que entra en el Yupará. Para tal viaje puse á disposicion de los comisionados una embarcacion tripulada por siete hombres, y los recursos necesarios para un viaje de dos ó tres meses: así mismo les di las instrucciones que recibí del Gobierno para que le diesen estricto

cumplimiento. Despachada así la expedición pasaba por Maroa á mediados de Marzo. Para principios de Abril supe que estaban ya cerea del arrastradero del Tiqué; y desde entónces hasta mi salida de Maroa, que tuvo efecto á principios de Junio, no he tenido noticia de ella.

Camino carretero.

Tiene una extensión de diez y seis leguas y está terminada esta obra que el Gobierno confió á mi cuidado. Parte esta vía del sitio de Panumana, donde hice construir una casa de 20 varas, para servir de depósito de mercancías, y sigue por la margen izquierda del Orinoco ó sea al Occidente, luego hacia el Sur y sigue por detras de la cordillera de Yavariben: atraviesa el rio Meseta dejando á la derecha como á una legua el cerro de Cabucuní, pasando los morichales por cinco fuentes con sus terraplenes de 60 á 120 metros cada uno. Pasóse el rio Meseta por una lancha balsa de 60 varas de largo y S de ancho. Luego se deja el cerro de Uuiaua á la izquierda, y el camino sigue con cuatro fuentes por su falda hasta el rio Tomo que se pasa de igual manera que el Meseta, y entre aquel rio y Tuparro se construyó tambien un puente. El Tuparro se pasa tambien por una tercera lancha para llegar á Maipures, término de la carretera.

Iglesia de Baltazar.

"Está construido este edificio cuyas dimensiones son de 20 metros de largo y 10 de ancho, cubierto de palma, y con altares decentes, y algunos santos, campanas y todo lo necesario para el servicio, faltando apénas algunos ornamentos para uso de los sacerdotes."

Iglesia de Chamuchina.

"En todo igual A la de Baltazar aunque un poco mas pequeña; está terminada y lista para el servicio."

Casa de Gobierno en Maroa.

"Tiene 20 metros de largo y 8 de ancho con un corredor al fondo y tres piezas para oficinas. Ya está instalada en ella la Gobernacion del Territorio."

Cuartel San Carlos.

"Tambien está terminado de un todo. Tiene 18 metros de largo y 8 de ancho con un corredor al fondo, teniendo un extenso corral cercado; de palo á pique. Tiene dos cuadras y una pieza para oficiales y todo él está entablado con maderas sólidas y escogidas."

Escuelas.

Se han instalado las siguientes que funcionan con regularidad notándose sólo la falta de libros: en Maroa 2, en San Carlos 2, en Yavita 1, y en San Fernando 1.

Casas particulares.

Se han construido por los indígenas las siguientes: en Mwroa 12, en Santa Cruz 7, en Baltazar 9, en Chamuchina 5 y en Maipures 4, sin contar las del Casiquiare, de las cuales aún no se tiene conocimiento, y demas pueblos de Guainía.

Tal es, ciudadano Ministro, el resumen general de los trabajos hechos por el suscrito durante el tiempo que he ejercido la Gobernacion del Territorio Amazonas. Como síntesis del progreso de aquella Seccion me basta decir, que el valor de los productos que en el presente año se han extraido para Ciudad Bolívar y el Brasil, alcanza á la suma de un millon de bolívares, cuando en años anteriores nunca excedió de cien mil.

Dios y Federacion.

Andres Level G.

Insercion que tengo el honor de hacer á U. para su conocimiento y fines.

Dios y Federacion.

Vicente Amengual.

DOCUMENTO NUMERO 6.
ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.

Direccion de Vías de Comunicacion, Acueductos y Contabilidad. Número 1.248.

Carácas, Setiembre 7 de 1882.—19°. y 24°.

Cuidadano Andres Level Gutiérrez, Gobernador de los Territorios Alto Orinoco y Amazonas y Presidente de la Junta encargada para abrir una carretera entre Atares y Maipures.

Di cuenta al Presidente de la República de la nota de U. fecha 24 de Julio próximo pasado, sin número, en que expone los motivos que tuvo U. y la Junta, para acordar el establecimiento de carros con muías correspondientes, á fin de comenzar por parte del Gobierno el tráfico público en la ca-retera, que de otro modo ésta será inútil, por las dificultades manifestadas por U.

147

Considerado el asunto, me ha dado órden el Presidente de la República, para decir á U.: que aprueba el establecimiento de seis carros con las mulas correspondientes, para dar comienzo al tráfico público en la carretera de Atures y Maipures y que la administracion de este servicio corra á cargo de U.

Al efecto, á la adquisicion de las mulas aplicará U. como lo ha propuesto, en nota de 21 de Julio último, los 2.742 bolívares que la Tesorería de la Junta tiene existentes, y pasará á este Ministerio las cuentas respectivas, tanto de esa inversion, quanto de lo correspondiente al tiempo de la administracion con que U. va á correr ahora, y tambien las cuentas y comprobantes reclamados en nota de este Ministerio, fecha 20 de Julio último, número 1.199.

Como no se ha verificado el recibo é inauguracion de la carretera, se dispone ahora que los ciudadanos Manuel Francisco Fuentes y Rafael Vásquez, comisionados al efecto, reciban, y que con U. y la Junta inauguren la mencionada carretera, dando aviso correspondiente á este Despacho para conocimiento del Gobierno nacional. Dios y Federacion.

R. Azpurúa.

DOCUMENTO NÚMERO 7.
ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.

Direccion de Vías de Comunicacion, Acueductos y Contabilidad. Número 1.249.

Carácas, Setiembre 7 de 1882.—19.º y 24.º

Ciudadano Manuel Francisco Fuentes.

El Gobierno nacional ha tenido á bien nombrar á U. comisionado, para que en union del ciudadano Rafael Vásquez, reciba de la Junta de Fomento de la carretera de Atures á Maipures esta obra, que segun informes del Presidente de aquella, esta concluida, y para que ambos, con la Junta referida y el Gobierno de los Territorios Alto Orinoco y Amazonas, procedan á inaugurar á nombre del Ejecutivo Federal la mencionada carretera.

El Ministerio espera que U. se servirá prestar este servicio público y que al efecto atenderá al llamamiento que le haga el

señor Gobernador.

Dios y Federacion.

R. Azpurúa.

DOCUMENTO NÚMERO 8.
ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.

Direccion de Vías de Comunicacion, Acueductos y Contabilidad. Número 1.250.

Carácas, Setiembre 7 de 1882.—19. ° y 24. °

Ciudadano Rafael Vásquez.

El Gobierno Nacional ha tenido á bien nombrar á U. comisionado, para que en union del señor Manuel Francisco Fuentes, reciba de la Junta de Fomento de la carretera de Atures á Maipures esta obra, que segun informes del Presidente de aquella, está

148

concluida, y para que ambos, coa la Junta referida y el Gobernador de los Territorios Alto Orinoco y Amazonas, procedan á inaugurar, á nombre del Ejecutivo Federal, la mencionada carretera.

El Ministerio espera que U. se servirá prestar este servicio público, y que al efecto, atenderá al llamamiento que le haga el

señor Gobernador.

Dios y Federacion,

R. Azpurúa.

DOCUMENTO NÚMERO 9.
ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.

Direccion de Vías de Comunicacion, Acueductos y Contabilidad. Número 1.251.

Carácas, Setiembre 7 de 1882.—19.º y 24.º

Ciudadano Presidente del Estado Bolívar.

Para conocimiento de U. remito adjunta, copia de la nota que en esta fecha, número 1.248, pasa este Ministerio al ciudadano Andres Level Gutierrez, Gobernador de los Territorios Alto Orinoco y Amazonas, Presidente de la Junta de Fomento de la carretera de Atures á Maipures.

Dios y Federacion.

R. Azpurúa.

Documento Número 10.
ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Estado Bolívar.—Presidencia del Estado.—Número 468.

Ciudad Bolívar, Setiembre 22 de 1882.—19.º y 24.º

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Tengo el honor de acusar á U. recibo de su atenta comunicacion fecha 7 de los corrientes, número 1.251, á la que se sirvo acompañar copia de la que en la misma fecha y bajo el número 1.248, dirige al ciudadano Andres Level Gutiérrez, Gobernador de los Territorios Alto Orinoco y Amazonas, Presidente de la Junta de Fomento de la carretera de Atures á Maipures; y de cuyo contenido quedo impuesto.

Dios y Federacion,

Mamon A. Mayol

DOCUMENTO NÚMERO 11.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.

Direccion [Direcicon en el original] de Vías de Comunicacion, Acueductos y Contabilidad.— Número 1.343.

Carácas, Diciembre 16 de 1882.—19º y 24º.

Ciudadano Andres Level Gutiérrez, Gobernador del Territorio Amazonas,

Este Despacho no tiene aún conocimiento de lo que se haya ejecutado, despues de lo resuelto en nota número 1.248 de 7 de Setiembre del presente año que se le dirigió, é importa que U. se sirva informar á la brevedad posible, si se llevó á cabo la

inauguración de la carretera y ha continuado el tráfico con las ventajas que de ella se prometió el Gobierno.

149

Espera este Di spacho tambien, el envío de los documentos con probantes, á que aquella nota se refiere, con la especificación del resultado y de los carros que se mandaron poner en actividad, y la cuenta respectiva.

Dios y Federacion.

R. Azpurúa.

DOCUMENTO NUMERO 12.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Comision de la Inauguración de la carretera de Atures á Maipures.

San Fernando de Atabapo, Enero 13 de 1883.-19°. y 24°.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Los infraescritos comisionados por el Gobierno nacional para inaugurar la carretera de Atures á Maipures, cumplimos con el honroso deber de acompañar á U. el acta de inauguración.

Sírvase, ciudadano Ministro, elevarlo á conocimiento del Ejecutivo nacional á los fines que sean consiguientes y como resultado de la nota de U.

Dios y Federacion.

M. F. Fuentes.

Rafael Vásquez.

Los que suscribimos, Manuel Francisco Fuentes, y Rafael Vásquez, comisionados por el Gobierno nacional, unidos á los miembros de la Junta de Fomento de la carretera de Atures á Maipures, ciudadano Andres Level Gutiérrez, Presidente de dicha Junta y Gobernador del Territorio Amazonas, José J. Fuentes, miembro de la misma y Gobernador del Territorio Alto Orinoco y Pedro J. Aponte, procedemos á recibir de la expresada Junta la obra mencionada, cuya carretera hemos recorrido desde Panumana hasta esta poblacion, inaugurándola como por la presente acta lo hacemos á nombre del Ejecutivo Federal.

Tanto los comisionados como los miembros de la Junta se felicitan con el Gobierno nacional por la realizacion de esta obra tan fecunda en progresos para los futuros destinos de estas poblaciones. Y en consecuencia lo hemos celebrado con brindis al Ilustre Americano, cuya mano benéfica se extiende hasta estas apartadas regiones de la Patria.

Maipures, Enero 1° de 1883.

El Gobernador del Territorio Amazonas y Presidente de la Junta,

Andres Level G.

El Gobernador del Territorio Alto Orinoco, miembro de la Junta,

José Joaquín Fuentes.

El Tesorero de la Junta,

Pedro José Aponte.

M. F. Fuentes.

Rafael Vázquez.

150

DOCUMENTO NÚMERO 13.
ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Número 78.

Maroa, Enero 25 de 1883.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

He tenido el honor de recibir la nota oficial de U. fecha 15 de Diciembre último; y en consecuencia, paso á informar á U. el estado actual de la carretera que salva los raudales de Atures á Mai pures.

Despues de un año de construida esta vía, la cual se inauguró con la solemnidad posible á mi llegada á los raudales, lo que se comunicó á ese Ministerio oportunamente, se ha enmontado un poco por la falta de tráfico en toda la línea; pues el comercio con los carros que están á su servicio, uo hace uso sino del trayecto de Tupano á Maipures, por la dificultad y el temor de que indíjenas salvajes, que los hay en abundancia por estos lugares, acometan tanto á los intereses como á sus conductores; pues estos mismos indios son los que atacan las embarcaciones en las costas del "Meta." La falta de una guarnicion conveniente en Panumana, punto de partida de aquella carretera, es lo que motiva que esta no se halle totalmente en actividad.

Es de oportunidad participar al ciudadano Ministro, que el comercio para trasportar sus efectos mercantiles de Tupano á Maipures se vale de los indios por la circunstancia de que el comisionado que se nombró para traer las mulas, no solo no las trajo, sino que se fugó llevándose B. 800. Ahora va otra comision presidida por el ciudadano General José Gregorio Torrealba, y dichas bestias estarán al servicio, lo mas pronto qua sea posible.

Acabo de reencargarme de la Gobernacion del Territorio; y no me haré esperar en tener el honor de remitir á ese Ministerio, para conocimiento del Gobierno General la cuenta detallada. Por ahora solo me he limitado á esplanar concisamente el estado actual de la carretera.

Dios y Federacion.

Andres Level G.

DOCUMENTO NÚMERO 14.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Número 79.

Maroa, Enero 26 de 1883.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas

En atencion á la nota de U. fecha 14 de Noviembre del año anterior, paso á dar la noticia que en ella se me exige, de las Obras Públicas de utilidad general para el Territorio Amazonas, no dando el informe de las del Alto Orinoco por haberme participado

su Gobernador señor José Joaquín Fuentes, que ya estos datos estaban en poder de ese Ministerio.

Obras Públicas existentes en el Territorio Amazonas.

Maroa.—En buen estado.—Una Iglesia.—Una casa Gobernacion acabada de construir.—Una casa Municipal.—Esta sirve actualmente de Aduana, Prefectura y Escuela.

Pueblos de Alto Guainía.

Victorino. - Una casa Municipal, en buen estado.

San José.—Una id. id. id.. id.

Tigre.—Una id. id. id. id.

Caño Colorado.—No hay.

Caparrual. Una casa Municipal.

Guaguy. Id. id. id.

Magüiro. Id. id. id.

Carácas del Yary. Id. id. id.

En las poblaciones de Isara y Cuyarí, se está construyendo Casa Mutiicipal por disposicion de su Jefe Civil.

En el rio Apóporis existe un caserío pequeño sin ningun edificio público: solamente la habitacion del capitan poblador de aquellas márgenes, que le sirve de oficina.

Por lo que respecta al Yupurá, no existe nada.

Pueblos de Maroa á San Carlos.

Tomo. Falta una casa Municipal.

Guzman. Tiene una idem y una iglesia. Tiriquin. Id. id. id. id. id. Amanadona. Falta una casa Municipal, pero hay Iglesia.

Solano. Tiene dos casas Municipales y una Iglesia. Buena Vista. Una id. id- y una id.

Santa Cruz. Una id. id. id. id.

Quirabuena. Una id. id. id. id.

Edificios deteriorados. Una forteleza ó castillo abandonado donde es necesario hacer una casa y limpiarlo.

Me parece de utilidad general el establecimiento de una casa para Aduana y Resguardo en San Cárlos de Rio Negro, por ser esta Oficina muy necesaria en aquel punto.

Dios y Federacion.

Andres Level G.

DOCUMENTO NÚMERO 15.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.

Direccion de Vías de Comunicacion, Acueductos y Contabilidad.— Número 1.418.

Carácas, Febrero 26 de 1883.—19 y 25.

Ciudadanos Manuel Francisco Fuentes y Rafael Vásquez.

Se ha recibido en este Despacho la nota de UU. del 13 del próxi-

152

mo pasado Enero, a que se sirven adjuntar el acta original de la inauguracion de la carretera de Atures á Maípures, y á nombre del Gobierno nacional doy á UU. las gracias por el desempeño de la comision que se les confió.

Dios y Federacion.

R. Azpurúa.

DOCUMENTO NÚMERO 16.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.

Direccion de Vías de Comunicacion, Acueductos y Contabilidad.— Número 1.419.

Carácas, Febrero 26 de 18S3.—19.º y 25.º.

Ciudadano Andres Level Gutiérrez, Gobernador del Territorio Amazonas y Presidente de la Junta de Fomento de la carretera de Atures á Maípures.

Ha llegado á este Ministerio el oficio que le dirigieron los ciudadanos Manuel Francisco Fuentes y Rafael Vázquez, comisionados por el Gobierno nacional, para que á su nombre inaugurasen la carretera á cargo de la Junta que U. preside, acompañando ol acta original que al efecto se levantó el 1.º de Enero del presente año.

Ahora bien, con fecha 16 de Diciembre y bajo el número 1.343, se dijo á U. que para aquella fecha no tenia conocimiento

este Despacho de lo que se hubiere ejecutado despues de lo resuelto por el Ejecutivo Federal, segun la comunicacion número 1.248, de Setiembre próximo pasado. Se le dijo ademas, que era urgente, para el arreglo de las operaciones de contabilidad, tener conocimiento de todas aquellas circunstancias necesarias á la cuenta que ha de presentar este Despacho á la Legislatura nacional, y se le repitió en especial, que enviasen U. y la Junta, los comprobantes de la inversion de los fondos que han mane jado, y tambien se les recomendó avisar el resultado del establecimiento de los carros que se mandaron poner en actividad, para aprovechamiento de la carretera, que con tanto interes ha propendido á ejecutar el Gobierno nacional. Y como es natural, se ha extrañado de que nada se haya comunicado al Ministerio por U. ni por los demas miembros de esa corporacion.

Tengo, pues, orden expresa del Ejecutivo Federal, para reiterar á U. y á la Junta el extricto cumplimiento de aquellas disposiciones; prometiéndome desde luego, que se llenará este deber por parte de U. y de la Junta.

Dios y Federacion.

R. Azpurúa.

DOCUMENTO NÚMERO 17.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.

Direccion de Vías de Comunicacion, Acueductos y Contabilidad. Número 1.427.

Carácas, Marzo 9 de 1883.—19.º y 25.º.

Ciudadano General Andres Level Gutiérrez, Gobernador del Territorio Amazonas y Presidente de la Junta de Fomento de la carretera de Atures á Muipures.

Hóy se ha recibido en este Despacho la nota de U. número 78, fecha 26 de Enero próximo pasado.

En dicha nota informa rápidamente sobre el estado de la carretera que salva los raudales de Atures á Maipures. Infoima que no está en buenas condiciones y que su tráfico no es regular: que un comisionado para comprar las muías para los carros que el Gobierno ha querido que se establezcan, á fin de facilitar al comercio y vecindario un movimiento regular, "se ha fugado llevándose B. 800 y que en consecuencia, se ha nombrado otro comisionado, el General José Gregorio Torrealba, que irá á conseguir las tales muías."

Tiene que notarse que U. no se sirve dar el nombre de aquel comisionado prófugo, ni indica cuáles han sido las medidas que la autoridad haya tomado contra el criminal.

Nótase igualmente que U. no manda los documentos que comprueben en a cuenta las erogaciones que se han hecho por la Junta que U. presidió, y por U., en los trabajos de la carretela de que se trata; comprobantes pedidos á U. varias veces, ofrecidos por U. como único resultado, y que son necesarios en el órden legal y regular de la contabilidad.

Dios y Federacion.

R. Azpurúa.

DOCUMENTO NÚMERO 18.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.

Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Número 1.428.

Caracas, Marzo 9 de 1883—19 ° y 25.°

Ciudadano General Andres Level Gutiérrez, Gobernador del Territorio Amazonas y Presidente de la Junta de Fomento de la carretera de Atures á Maipures.

La nota de U. número 79 fecha 26 de Enero próximo pasado, contiene la noticia pedida de las Obras públicas de utilidad general del Territorio Amazonas.

U. se sirve manifestar que la noticia referente á las obras del Territorio Alto Orinoco la ha remitido ya su Gobernador José Joaquin Fuentes; pero tengo que decirle que este Despacho no la ha recibido.

Dios y Federacion.

R. Azpurúa.

Ministerio de Obras Públicas [Ramón Azpurúa] (1883: 139–153).

En el camino de Atures a Maipures en el Territorio Amazonas (territorio Alto Orinoco en el segundo cuadro) se habían invertido por las Juntas desde el 1 de Diciembre de 1881 hasta el 30 de noviembre de 1882 Bs. 108,658 (cuadro en la página 303); luego se especifica que se habían gastado Bs. 92.120 en personal y 16.538 en herramientas y útiles (cuadro en la página 312–313).

Texto transcrito de: Ministerio de Obras Públicas (1883).

Apéndice IV

[Página] 161

Documento número 234

Contrato entre los Ministros de Relaciones Interiores y de Obras Públicas de los Estados Unidos de Venezuela y Manuel María Baldó

Los Ministros de Relaciones Interiores y de Obras Públicas de los Estados Unidos de Venezuela, suficientemente autorizados por el ciudadano Presidente Constitucional de la República y con la aprobación del Consejo de Gobierno, por una parte, y por la otra Manuel María Baldó, venezolano y mayor de edad, han convenido en celebrar el siguiente Contrato:

Artículo 1º Manuel María Baldó, que en adelante se llamará el contratista, se compromete a establecer, en el término de dos años, una línea mixta de automóviles a petróleo o gasolina y barcos de vapor, que pueden ser remolcadores para hacer el servicio público de transporte de carga y pasajeros por las márgenes de los grandes raudales del Orinoco, llamados de Atures y Maipures y por los afluentes y sub-afluentes del mismo río, Caño de Casiquiare, río Guainía y río Negro, accesibles a dicha navegación y comprendidos en el Territorio Federal Amazonas.

Artículo 2º El presente contrato, cuya duración es de veinticinco años, implica para el contratista, entre otras, que más abajo se dirán, las siguientes obligaciones:

1º —Establecer un servicio de comunicación y transporte automóvil y construir al efecto una vía que salve del uno al otro extremo los grandes raudales de Atures partiendo del Puerto de Pericos y de los comprendidos entre éste y el de Paso Real sobre el Orinoco hasta terminar en el sitio denominado hoy Puerto Nuevo, siendo el Puerto de Pericos el límite máximo de su actual navegación a vapor.

2°—Construir y establecer una vía y servicio de comunicación y transporte automóvil que salve por entero los grandes raudales de Maipures desde el Puerto de Guahibos al pié del raudal de este nombre, por la margen izquierda del Orinoco hasta el Puerto de Sanariapo.

3°—Establecer uno o más barcos a vapor para hacer el servicio de transporte dicho, por aguas del Orinoco en el espacio comprendido entre la primera y la segunda de locomoción arriba mencionada, pudiendo el contratista hacer el transporte por tierra desde el Puerto de Pericos al de Sanariapo, si lo creyere conveniente, uniendo las dos carreteras y siempre que no se altere la tarifa de los fletes.

4°—Establecer uno o más barcos, que hagan el servicio desde el punto en que termine la segunda línea de locomoción de automóviles, hasta los lugares más apartados, accesibles a esta navegación, sobre los afluentes y sub-afluentes y ríos a que se refiere el presente contrato.

5°—Edificar sobre los ríos y caños que hayan de atravesar las líneas de automóviles, puentes capaces para el servicio de los mismos vehículos, a fin de que éste se haga continuado y sin interrupciones.

Artículo 3° El Gobierno Nacional garantiza al contratista el libre tráfico de sus vapores por el curso del Orinoco, en el espacio a que se refiere el número 3° del artículo 29 y el comprendido entre los raudales de Maipures y la desembocadura de cualesquiera de sus afluentes, sub-afluentes y ríos ya referidos.

Artículo 4° Cumplidos veinticinco años, término improrrogable de este contrato, el contratista cederá al Gobierno Nacional, sin remunera-

ción alguna, la Empresa en conjunto, con todos sus edificios, vehículos, puentes, caminos, maquinarias y pertenencias.

Artículo 5° El contratista se obliga a asegurar la carga de los que así lo deseen no pudiendo cobrar más de 3 p3 sobre la que remonte o baje por toda la extensión de la línea mixta de automóviles y vapores desde Santa Rosa de Amanadona hasta el Puerto de Pericos y en proporción para los lugares intermedios.

Artículo 6° El contratista se obliga por este artículo:

1. A trasportar gratis la correspondencia.
2. A dar al Gobierno Nacional por la mitad de su precio, los pasajes y fletes que solicite para sus empleados y materiales de su pertenencia.
3. A que cuando el Gobierno tenga necesidad de trasportar fuerzas, o hacer efectuar cualquiera comisión u orden por los vehículos y caminos a que se refiere este contrato, tal servicio, se hará con preferencia a cualesquiera otros.

Artículo 7° El contratista se obliga a dar preferencia, en cuanto sea posible, a empleados venezolanos en el roll de sus barcos, personal de automóviles, manejo y cuidado de mercancías y edificios y construcción de puentes y caminos.

Artículo 8° Durante los dos primeros años de este contrato, el contratista podrá establecer un servicio de botes, piraguas o chalanas para introducir la carga a las vías de construcción y efectuar el paso de la misma por los ríos o caños a que se refiere el número 5° del artículo 2°.

Artículo 9° Durante la construcción para las vías de automóvil, el contratista podrá hacer por ellas el servicio de transporte por carros a tracción de fuerza animal.

Artículo 10. El Gobierno Nacional otorga al contratista la libre introducción por la Aduana de Ciudad Bolívar o por la de Santa Rosa de Amanadona: del petróleo, gasolina o querosina que éste emplee para sus motores, la de los mismos automóviles y barcos, grasa, brea y pinturas para los mismos y sus piezas de repuesto; la de puentes, rieles, hierros, instrumentos, maquinarias, materiales de construcción, edificios que necesite para su instalación, y hasta diez años después de hecha ésta, para el

sostenimiento y fomento de la Empresa; pero en todo caso, el contratista deberá manifestar previamente al Ministerio respectivo, cuales son los objetos cuya introducción pretende hacer y aquel Despacho, con conocimiento de causa, dará cada vez las órdenes conducentes, en conformidad con la Ley de la materia.

Artículo 11. El Gobierno Nacional contribuye con la cantidad de veinte mil bolívares para los trabajos de vías de comunicación por tierra, suma que será entregada al Contratista tan luego como dé comienzo a dichos trabajos.

Artículo 12. El contratista podrá hacer libre uso para el combustible de sus barcos, de los bosques de la Nación, situados a las márgenes de los ríos que éstos naveguen con arreglo a las leyes de la materia.

163

Artículo 13. Esta Empresa no podrá ser gravada con impuesto alguno nacional o territorial, creado o que en adelante se creare.

Artículo 14. Todos los términos de fechas a que se refiere este contrato serán a contar desde el día en que sea aprobado por el Congreso Nacional, y sólo será prorrogable el de dos años a que se refiere el artículo 1º, a causa de fuerza mayor debidamente comprobada y por un tiempo igual al de su acción.

Artículo 15. Los vapores de esta línea navegarán con bandera venezolana y forman parte de la Armada de reserva de la Nación, conforme a las prescripciones del Código de la marina de guerra.

Artículo 16. Las tarifas que esta Empresa establezca para fletes y pasajes, serán sometidas a la aprobación del Gobierno Nacional y serán revisables cada cinco años proporcionalmente al aumento o disminución de tráfico.

Artículo 17. El contratista podrá establecer una línea telefónica en la primera línea de locomoción de automóviles y por todo el trayecto de la Empresa, de común acuerdo con el Gobierno Nacional, y un telégrafo que puede ser de heliógrafos o

inalámbrico obligándose el contratista a franquear al Gobierno Nacional el uso de dichas líneas cuando éste lo requiera, y reservándose el Ejecutivo Federal el derecho de suspender accidentalmente el funcionamiento de ellas si así lo requieren razones de orden público.

Artículo 18. El Gobierno Nacional no podrá durante el término de este contrato, hacer a ninguna otra persona o Compañía iguales ni parecidas concesiones a las que en él constan relativas a las líneas de automóviles, y en los ríos navegables a que se refiere este contrato, el contratista se ajustará a lo previsto en el número 9, artículo 12 de la Constitución Nacional, y reserva al contratista el derecho de preferencia para construir ferrocarriles por las vías de automóviles, siempre que otra persona o Compañía, con fianza o garantía suficiente, ofrezca hacerlo.

Artículo 19. Quedan a salvo los derechos de tercera persona que puedan presentarse.

Artículo 20. Este contrato no podrá ser traspasado en todo o en parte sino a persona o Compañía venezolana, previa aprobación del Ejecutivo Federal.

Artículo 21. Este contrato queda exonerado de los derechos de registro.

Artículo 22. Las dudas y controversias de cualquiera naturaleza que puedan suscitarse sobre este contrato y que no puedan ser resueltas amigablemente por las partes contratantes, serán decididas por los tribunales competentes de Venezuela, de conformidad con sus leyes, sin que por ningún motivo ni por ninguna causa puedan ser origen de reclamaciones extranjeras.

Hecho tres de un tenor a un solo efecto en Caracas, a tres de octubre de mil novecientos doce.

El Ministro de Relaciones Interiores,

(L. S.)

C. ZUMETA.

Texto transcrito de: Ministerio de Obras Públicas (1913). También aparece en Consejo de Gobierno de los Estados Unidos de Venezuela (1913: 221–224) y Ministerio de Relaciones Exteriores (1913a: 200–203).

Apéndice V

[página] 428

[Decreto] 14.796

Decreto de 3 de septiembre de 1924, por el cual se dispone proceder a la construcción de una carretera que, partiendo de un puerto adecuado al pié del raudal de Atures, alcance otro puerto conveniente más arriba del raudal de Maipures, en el río Orinoco.

GENERAL JUAN VICENTE GOMEZ,

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL

de los Estados Unidos de Venezuela

Considerando:

Que por la existencia del raudal de Maipures en el río Orinoco y la falta de un camino por el territorio venezolano para salvarlo, las regiones del Territorio Alto Amazonas carecen de comunicación con el resto de la República;

que es urgente el remedio de esta situación,

y que entra en los propósitos del Ejecutivo Federal extender los beneficios de las vías carreteras a todas las regiones del país aun las menos pobladas, con ánimo de fomentar su progreso y asegurarles todas las ventajas de esta administración, guiada por los ideales de la paz y el trabajo.

En uso de las atribuciones 8^a y 14^a del artículo 79 de la Constitución Nacional, y llenas como han sido las formalidades legales,

Decreta,

Artículo 1^o Procédase a la construcción de una carretera que, partiendo de un puerto adecuado al pie del raudal de Atures, alcance otro puerto conveniente más arriba del raudal de Maipures.

Artículo 2^o Los gastos que requiera la ejecución de la obra se cargarán al Capítulo IV del Departamento de Obras Públicas

Artículo 3^o El Ministro de Obras Públicas queda encargado del cumplimiento del presente decreto.

Dado, firmado, sellado con el sello del Ejecutivo Federal y refrendado por el Ministro de Obras Públicas, en el Palacio Federal, en Caracas, a los tres días del mes de septiembre de mil novecientos veinte y cuatro. — Año 115^o de la Independencia y 66^o de la Federación.

(L.S.) — J. V. GOMEZ. — Refrendado. El Ministro de Obras Públicas. — (L.S.) Tomás Bueno.

Texto transcrito de: Ministerio de Relaciones Interiores (1925: 428); también reproducido en González Niño (1984: 147).

Apéndice VI

Carreteras venezolanas

[Página] 932

La paz concedida a Venezuela por un régimen de orden, que eliminando motines y movimientos convulsivos, llamó a todos los venezolanos a la vida tranquila del trabajo, con garantías de seguridad y estabilidad, ha hecho posible el desarrollo de las obras públicas, olvidadas totalmente o poco atendidas durante regímenes políticos anteriores. El Decreto de 24 del junio del 1910 del Benemérito General Juan Vicente Gómez¹⁸, que por algunos años se creyó de imposible realización, constituye hoy día, parte de su labor de rehabilitación nacional.

Que dicho decreto está teniendo realización satisfactoria no puede ponerse en duda. Basta al convencimiento del más exigente, una visita a la nación hermana y durante ella la observación personal de cuanto ha sido hecho, a pesar de las grandes dificultades en el trazado y construcción de esas admirables vías de comunicación, orgullo de Venezuela

¹⁸ Se refiere al ya citado decreto 10.916 "... referente a la construcción de carreteras centrales en los Estados de la República"; Ministerio de Relaciones Exteriores (1913b: 104–105).

933

y timbre de gloria de su Presidente, que con tesonera energía emprendió la obra y se mantiene firme en la realización pese a los cuantiosos gastos y al esfuerzo constante que demandan.

Es lástima que a la vez que se abren al comercio extensos y fértiles territorios, no se establezcan colonias agrícolas, que aumentando el número de brazos reclamantes de los productos naturales de una región que todo lo tiene y todo lo da generosa y fácilmente, acrezcan la riqueza nacional en mayor proporción de la que admira a todos los visitantes.

Desvanecer uno de los temores que aleja al emigrante de Venezuela: la supuesta falta de vías de comunicación, nos induce a escribir estas líneas, sobre el desarrollo de las comunicaciones venezolanas.

Y comenzaremos por la carretera perdida en el bosque virgen del territorio amazónico, obra que debe considerarse, producto de un sueño, si era posible soñar que por aquellos salvajes parajes se abriera una vía moderna de comunicación, antes de admitirse como estado, atendida su población, el territorio del que ha podido decirse que ni aun indios se encontraban para emplear en los trabajos iniciales de la vía; la carretera Atures-Maipures, en el territorio federal Amazonas.

La Gaceta Oficial del 23 de septiembre de 1924 publicó la fausta nueva para la región meridional de Venezuela de haberse firmado en 3 del mismo mes por el ilustre Jefe de la nación el decreto de estudio y construcción inmediata de la carretera Atures-Maipures. La interrogación de todos los lectores del periódico oficial fué una misma: ¿por qué obra de tanta importancia, no había sido decretada por los Gobiernos anteriores? Sobre todo, por qué no se hizo después de firme y ejecutivo el laudo del rey de España?

Punto importante en la contienda de límites entre Venezuela y Colombia era el que afectaba a la frontera en sus meridionales territorios. Colombia reclamaba todo el comprendido al sur del Meta y hasta el Orinoco, convirtiendo la soberbia corriente que los venezolanos consideraban exclusiva y nacional, en límite de ambas repúblicas; pretendiendo Venezuela, de contrario, llevar su límite occidental hasta el meridiano de Paso del Viento, sobre el Apure. La cuestión fué sometida a la decisión de] rey de España, quien dictó laudo favorable a Colombia, si bien concediendo a Venezuela una servidumbre de paso durante veinte y cinco años y a los efectos y en forma que más adelante expondremos.

De acuerdo con el laudo, de fecha 16 de marzo del 1891, el límite entre las dos repúblicas, en las secciones que interesa a este modesto trabajo, es el siguiente: desde la desembocadura del río Meta en el Orinoco, sigue por la vaguada de este río hasta el raudal del Maipures, de allí a su confluencia son el Guaviare, siguiendo el curso de este hasta el río Atabapo¹⁹ y aguas arriba (hacia el sur) hasta treinta y seis kilómetros al occidente del pueblo de Pimichín y por el cauce del río Guainía, nombrado río Negro más adelante de su curso, al unirse con el brazo orinoquense Casiquiare, hasta la piedra del Cocuy.

Hemos querido dar con exactitud esta línea divisoria por observar que la mayor parte de los mapas de Venezuela y de Colombia o muestran la línea divisoria pretendida por aquélla o sufren alguna variación al establecer la reconocida por el árbitro real.

El laudo “teniendo en cuenta que desde los tiempos de su fundación el pueblo de Atures se sirve de un camino situado en la orilla izquierda del Orinoco para salvar los raudales desde frente del citado pueblo de Atures hasta el embarcadero sito en el mediodía del Maipures, frente al cerro de Macuriana y en dirección norte de la boca del Vichada” (río hoy totalmente colombiano) estableció una servidumbre de paso por el mencionado camino, a favor de Venezuela, fijándose como término de la servidumbre el de veinte y cinco años, a contar de la publicación de laudo, pero no habiéndose establecido nada respecto de las condiciones del uso de ese derecho, se dió lugar a que el Gobierno de Colombia haya fijado un derecho de tránsito sobre las mercaderías venezolanas, que es de B 1.50 o \$0.30 por cada 100 kilogramos de productos de la selva, elevándose a B 2.50 o \$0.50 si se trata de otros productos naturales y de los industriales.

Venezuela no puede decorosamente continuar pagando ese tributo. El laudo en la forma que fué pronunciado hizo cuestión patriótica, la que hasta entonces era puramente económica, aunque de capitalísima importancia y esto no solamente para el territorio Amazonas sino para toda la nación.

En efecto, la única comunicación de aquella región con el mundo civilizado, o hay que ir a buscar mediante el río Amazonas, ese mar interior del Brazil, saliendo al mismo por el río Negro y el brazo Casiquiare, lo que hace a Venezuela tributable o dependiente del Brazil; o por el río Orinoco y sus múltiples y caudalosos tributarios, pero esta vía fluvial no es practicable en toda su extensión, por impedirlo los raudales Atures y Maipures, que hay que salvar mediante el camino a que el laudo del rey de España hizo referencia y dejó subsistente temporalmente, previéndose en él de manera expresa el establecimiento de otra vía terrestre en Venezuela.

En Puerto Rico, país de limitada superficie, enteramente desmontado, de cursos de agua insignificantes, bien poblado,

¹⁹ "Atapabapo" en el original.

934

acumulada su población en ciudades distantes bien poco una de otra o diseminada en sus campos con separaciones inapreciables, no se puede comprender el por qué de la gravedad de tránsito semejante para viajeros y mercancías ni el efecto económico de él, por eso es conveniente que nos detengamos algo en la explicación del hecho y sus consecuencias.

Los raudales Atures y Maipures, que se encuentran al sur del Meta y al norte del Vichada, tributarios del Orinoco en su margen izquierda, impiden la navegación de éste en unos cincuenta kilómetros, no solamente por la fuerte corriente que se origina con el desnivel del curso y su estrechamiento entre altas laderas, si que también por los muchos escollos que se encuentra sembrado en ese trayecto: el raudal Atures se extiende durante siete kilómetros aproximadamente con desnivel de doce metros, deslizándose sobre una escalera, según la expresión del inmortal Humboldt; y si bien el Maipure es más corto, hace más difícil su navegación el mayor desnivel del curso.

Los barcos de vapor en el viaje de Ciudad Bolívar a San Fernando de Atapabapo, capital y principal ciudad del territorio Amazonas y centro de la importantísima red hidrográfica del alto Orinoco, suspenden su ruta algo al norte del poblado de Atures²⁰, bien en Bagres, ya en Zamuro. Desde

[Figura 1] Chorrera de Bagre.

allí ha de emprenderse la navegación en pequeñas embarcaciones y siguiendo el curso hacia el sur se encuentran los chorros que la hacen penosa y peligrosa, como los dos del nombre de los puertos citados y los siguientes de Arrastradero, Puerto Real, Terecuá, Piapoco, Tortuga, Carutico, Punta de Cerro y Salvajito Viejo, desde donde se sigue el viaje en carretas de bueyes por la sabana de la margen derecha, con malos y peligrosos pasos, hasta la margen derecha del río Cataniapo, de sesenta y cinco metros de ancho, y el cual se pasa en curiaras, quedando las ruedas del carro a babor y estribor, por fuera, y pasando a nado los bueyes, sometidos al ataque de las serpientes de

[Figura 2] La Chalana en el Río Cataniapo.

agua, las picadas de los caribes²¹, pequeñísimos peces que se reúnen en miriadas, y a las descargas eléctricas de los gimnotos o *arimnas*, que por allí pululan. Después de ascenderse algo por el río, se pasa nuevamente a la sabana hasta alcanzar la casa Salvajito y de allí se vuelve hacia el Orinoco, hasta el puerto Salvajito, remontándose en embarcaciones menores y atravesándose luego para subir durante kilómetro y medio el río Tuparro, afluente de la margen izquierda y por tanto del territorio colombiano, pero debiendo antes vencerse los chorros violentos de aquella sección fluvial, entre ellos los temidos de Guajibos y Padre. En la margen derecha del río Tuparro comienza una carretera natural que lleva al puerto de Maipures, desde donde se continúa la navegación por la margen izquierda del Orinoco, se penetra en su afluente Guaviare y se atraviesa éste frente a la confluencia con el Atabapo. para llegar a San Fernando situada sobre la margen derecha de éste.

Si la navegación es peligrosa, y más aún lo es la travesía

[Figura 3] Carretera Atures-Maipures.—Río Cataniapo. La Culebra.

por la sabana, no puede echarse en olvido el tiempo que es necesario invertir en el viaje y en los trasbordos:

²⁰ "Apures" en el original;

²¹ "caribeo" en el original;

[Figura 4] Carretera Atures-Maipures.-Raudal Atures. Chorrera La Tortuga.

¡36 días! De Zamuro al Cataniapo se invierten ocho días, siendo generalmente dos los que se pierden en la navegación por este río. Siete se invierten en el tránsito por la sabana y unos seis en la navegación hasta la carretera de Maipures, no siendo menos de

cinco días los que han de invertirse en la travesía de esta última sabana y ocho días los que se tardan en la navegación hasta San Fernando, que se hace en barcos de vela o pequeñas embarcaciones.

¿Y el flete? Es elemento que no puede dejarse de considerar al determinar la necesidad de la nueva carretera. Pues bien, de Zamuro a San Fernando cuesta B 18 o sea \$3.75 el quintal de cualquier mercadería. Y recuérdese el tributo de tránsito que hay que pagar al Gobierno colombiano.

Amazonas tiene que estar agradecido al General Juan Vicente Gómez, y a sus auxiliares Drs. Aguerrevere²². y Méndez²³, que tan patrióticamente le están secundando en obra absolutamente necesaria para el territorio.

Siendo necesaria, como se ha visto, la construcción de la carretera, estaba justificada la misma? No cabía duda sobre esto.

El Territorio Amazonas ocupa una superficie aproximada de 280,000 kilómetros cuadrados, pudiendo contener unas 20 veces a nuestro Puerto Rico. Esa superficie está cubierta en su casi totalidad por selvas vírgenes y el resto de ella lo ocupan fértiles praderas y ríos abundantes en pescados, aves de bellísimas plumas que constituyen artículo importante de comercio y animales de valiosas pieles. En sus llanos se sostiene gran cantidad de ganado vacuno.

La selva produce en abundancia todos los productos del trópico, siendo rica en caucho, sarrapia, tintes, marfil vegetal y maderas preciosas.

Los datos oficiales correspondientes al año 1924 y 1925 justifican apreciar en más de B 300,000 el valor de las mercaderías compradas en ciudad Bolívar por los comerciantes de San Fernando de Atabapo, equivaliendo aquélla a \$60,000.

Si en las actuales condiciones de alto flete y dificultad de transporte el comercio de importación es el que se ha indicado y podría calcularse en mucho mayor suma el de exportación, puede juzgarse cuál será la importancia de uno y otro, especialmente del segundo, cuando desaparezcan los peligros, inconvenientes y obstáculos del paso por los raudales Atures y Maipures, sustituyéndolo el tránsito por carretera convenientemente trazada y afirmada.

El comercio de exportación aprovecha hoy día una parte infinitesimal de los productos que graciosamente, con el solo esfuerzo de la recolección, ofrece la selva. Júzguese del caudal de riqueza que significará para Venezuela la formalización del comercio en el territorio Amazonas. San Fernando de Atabapo ocupa el centro de una gran cruz constituida por el Orinoco y el Atabapo de una parte y por el Guaviare y el Orinoco de la otra, pues sabido es que frente a la ciudad, el Orinoco cambia su curso hacia el norte formando un ángulo casi recto. Poco más allá de la ciudad meridional el Guaviare recibe las aguas del Inirida, importante cauce, mayor que el mismo Atabapo, y, a su vez, el Orinoco recibe al Ventuari, al Casiquiare y más de 300 afluentes,

que aún olvidadas las corrientes de poca importancia, hacen con aquéllas una importantísima red de comunicaciones que permite el fácil transporte de las mercaderías a la ciudad de San Fernando, convertida así en centro mercantil de riquísima y muy extensa región.

En ningún país civilizado en el cual las mentes no estén obscurecidas por la pasión política, podía vacilarse sobre la construcción de la carretera Atures-Maipures y si algo cabe preguntar es lo que al comienzo interrogamos: ¿Por qué no se hizo a raíz del laudo del rey de España?

De la región no se tenía otro mapa que el croquis levantado por el ingeniero Montolieu²⁴, así es que el Dr. Santiago Aguerrevere²⁵, ingeniero encargado de los estudios y trazado de la carretera, tuvo que recorrer y triangular aquella como medida previa indispensable al estudio de la vía.

Hacia fines de 1924 había sido terminada la triangulación, consistente en una base de 554,000 metros al pie de cerro Perico, siguiéndose la triangulación hacia el norte hasta el Orinoco, con determinación de tres vértices y hacia el sur, hasta el río Samariapo, utilizándose treinta y dos, de manera que se calcularon treinta y seis triángulos. A fin de que fueran exactos los acimutes, se repitió varias veces la medida de la base y las alturas del sol fueron tomadas mañana y tarde. El plano se dibujó en escala de uno por 100,000 avo, delineándose 4 al 10,000 avo.

²² Santiago Aguerrevere Michelena (1865–1934), Ingeniero civil y Doctor en Ciencias (U.C.V., 1883), fundador de Puerto Ayacucho, al que se le dedica el principal liceo público de esta ciudad.

²³ Ramón Ignacio Méndez Llamozas (yerno y médico de cabecera de Juan Vicente Gómez, también miembro de la Comisión Limítrofe Colombo-Venezuela empezando en 1922, y quien acompañó a José Eustasio Rivera en Yavita cuando escribió parte de su famosa obra *La Vorágine*.

²⁴ Ver apéndice I–II.

²⁵ "Aguerreye" en el original.

[Figure 5] Carretera Atures-Maipures.—Cerro Perico visto desde 1. K. 700.

De esos primeros y rápidos estudios se llegó al conocimiento de tenerse que cruzar los ríos Cataniapo y Paria, tributarios del Orinoco y el Paria Chiquito que lo es del segundo de ellos, quedando sin decidir la conveniencia de atravesar el Samariapo. Además: el Carinagua²⁶, tributario del Cataniapo; el Rueda, los dos Guayabales, el Pato, el Mirabal, y el Carestía, que desaguan directamente en el río nacional; y un gran número de corrientes de poca importancia.

[Figura 6] Carretera Atures-Maipures.—Paso del Río Paria.

El terreno próximo al Orinoco se encontró ser anegadizo en grandes trayectos, teniendo que evitarse su proximidad. Entre las corrientes de agua existían estribaciones muy bajas, derivadas de la Serranía que corre sensiblemente en dirección norte-sur y une las cabeceras de los ríos Cataniapo, Samariapo y Sipapo, siendo a veces el terreno casi plano.

Como datos que afectan al trabajo se hizo constar: la carencia de formaciones calcáreas, teniendo todas las rocas origen igneo; la ausencia de personal, ya que la única tribu india que por allí transita es la de Piaroas, de viviendas lejanas, hacia el nacimiento de los tributarios orinoquenses, inútiles para el trabajo a pesar de su mansedumbre, por la indolencia de los mismos.

El trabajo de triangulación duró dos meses, comenzándose en febrero el levantamiento detallado con el taquímetro. El campamento de tiendas de campaña de Puerto Perico fué cambiado a Puerto Ayacucho, levántandose ranchones de paja y permitiendo la mejora en la instalación de aquellos dibujos de detalles y perfiles longitudinales que eran necesarios. Se reconoció la zona donde, por no alcanzar las inundaciones del Orinoco y sus tributarios, debía situarse la carretera, habiéndose optado por razones de economía, seguir la margen derecha del río Samariapo, en lugar de atravesar dicho río; terminándose en la laja Morgánica, llamada así en recuerdo del explorador inglés Morgan Alcott.

No se crea que el trabajo se hizo entonces fácilmente. No es igual trabajar en un país donde se encuentran acopiados datos, mapas y diseños que allí donde ni aún se obtenían noticias exactas sobre las crecidas de los ríos y la situación normal de los terrenos por donde debía trazarse la vía. Recuérdese que el ingeniero actuaba en región completamente salvaje.

Se determinó como ancho de la carretera el de 5 metros, con otro más para cunetas, haciendo un total de 6 metros y dándose al bombeo 1:30 del ancho libre o sea 0,17 metros, fijándose en 4,77 metros el ancho libre en los puentes.

[Figura 7] Carretera Atures-Maipures—La Aduana de Puerto Ayacucho y comienzo de la carretera.

La pendiente máxima requerida por la topografía del terreno se calculó en 4,5%, y de 30 metros el radio mínimo de las curvas.

En los primeros veinte y cinco kilómetros, ya en explotación, hay mil setecientos veinte²⁷ y seis metros de curvas, lo que hace una trece ava parte del total, habiéndose hecho su trazado sobre el terreno por el método de ángulos tangenciales: colocados los dos puntos de tangencia, inicio y término de la curva, se coloca la próxima progresiva a los veinte metros y se continúa colocando puntos a igual distancia.

²⁶ "Cariagua" en el original;

²⁷ "veite" en el original.

937

[Figura 8] Carretera Atures-Maipures.— Trinchera. K. 3. 720.

La máxima de pendiente se ha usado en tres trayectos de 229, 180 y 120 metros, existiendo tres trozos al 4%, y constituyendo el resto del trazado trozos horizontales o en bajadas y subidas muy pequeñas. La vía sube naturalmente del puerto de Ayacucho a Samariapo²⁷ la pequeña pendiente del Orinoco, que a más de 1,000 kilómetros de su desembocadura tiene solamente 120 metros sobre el nivel del mar, pero hay que cruzar muy bajas estribaciones y divisiones de agua.

[Figura 9] Carretera Atures-Maipures.—El auto sobre la alcantarilla No. 10 en K. 3 440.

El movimiento de tierras se empezó el 17 de marzo, con el primer gran terraplen al comienzo de la vía, con 99 hombres que en abril aumentaron a 108, eran 169 en mayo y al final del año, 300.

A fines de 1925 se había hecho: 37,000 metros cúbicos de terraplén; 100.000 metros de banqueo; 13,300 metros cúbicos de drenes: 750 metros lineales de bombeo firme. El primer lote de cemento romano se recibió el 8 de junio y el 10 se empezó a llenar con concreto el encadenado general de la alcantarilla hecha en O. K. 240, estando construídas 21²⁸ de un metro de luz y 14 de un metro a 2,25 metros de luz, aquellas de bóveda rebajada, con 367,78 metros cúbicos. A las catorce de loza ha habido que hacerles piso provisional de madera y tierra en espera del material. También se han construído: 3 muros pequeños de concreto a lo largo de la vía; 6 muros de piedra seca; un baden de 9 metros de largo, 6 de ancho y 0.30 de espesor en la progresiva 4K240. Se hizo necesaria la apertura de picas provisionales para tránsito de camiones, la construcción de un puente provisional de madera sobre el río Carinagua²⁹, próximo al kilómetro 8, un puente sobre el Cataniapo después del 9K, y un puente de madera en la quebrada Rueda, hacia el 20. También fué de imprescindible la construcción de drenes a todo lo largo de la carretera en su lado más alto, para impedir el paso de las aguas de lluvia procedentes de las sabanas y cerros.

[Figura 10] Carretera Atures-Maipures.—Puente provisional en Cataniapo. K9. 420.

Peñascos enormes que atraviesan la vía, hubo que eliminarlos debido a las condiciones locales, a la falta de obreros y dificultad de transporte de herramientas, ya enterrándolos o bien tratándolos por el fuego.

El trabajo se realiza por ajuste, pagándose \$0.60 por metro cúbico de banqueo en cortada, \$0.80 en fosas y drenajes y \$0.50 en terraplen. \$0.85 se paga por un metro lineal de bombeo firme.

En cada ajuste se paga el banqueo o el terraplen: el que arroje mayor cubo, más nunca los dos cubos a la vez. Los drenes se pagan aparte.

Los ajusteros son todos los miembros de cada cuadrilla, o sea el caporal y los peones, de 15 á 20 más o menos. Terminado un trabajo se hace la cuenta de su importe total, dividiéndose por el número de jornales empleados en hacerlo, contándole al caporal uno y medio jornales por cada día de trabajo y el monto correspondiente a cada persona se le abona directamente, evitándose diferencias entre caporales y peones, consiguiéndose que se controlen mutuamente las personas empleadas en cada ajuste e interesando directamente a todos en la buena marcha del trabajo.

²⁷ "Samaviapo" en el original;

²⁸ "21 :7" en el original;

²⁹ "Caniagua" en el original.

[Figura 11] Carretera Atures-Maipures.—Los ajusteros en K. 15. 800.

Si por cualquier causa un obrero se retira del ajuste antes de que éste termine, se le abona un *fuerte*³⁰ (dollar) por cada día de trabajo. El pago se hace a cada uno en presencia de todos, dándose además la alimentación, por ser ésto absolutamente necesario en un territorio completamente desierto.

Hoy día se dispone del material necesario, pero al comienzo se contaba únicamente con un macho, una mula de silla, otra de carreta, un caballo carretero, seis burros, dos carretas, una de ellas en muy mal estado, pudiendo algún tiempo después ser traído un camión.

El problema mayor, que por suerte ha podido ser solucionado debidamente, gracias a los conocimientos y actividad del Dr. R. I. Méndez Llamozas³¹, que patrióticamente aceptó compartir con el Dr. Aguerrevere³² su destierro provisional, en región salvaje e insalubre, fué el sanitario.

En su informe llama la atención dicho facultativo hacia el bastante mal estado sanitario del personal de la carretera, reconociendo para ello causas intrínsecas y extrínsecas de la localidad: entre aquéllas la condición anegadiza de la zona, favorecedora de la formación de charcas, lo que origina la existencia de gran cantidad de mosquitos; entre las segundas, las condiciones personales de los trabajadores, esclavos de la anquilostomiasis³³ y del paludismo, con deficiente habitual alimentación, la falta de ganado, y aún de aves de corral y la ausencia de hortalizas y conucos, que dificulta la provisión de alimentos frescos, produciéndose por ello en octubre una epidemia de beri-beri, desaparecida a virtud de las medidas dietéticas ordenadas por el médico.

El Dr. Méndez llama la atención hacia una condición personal de los trabajadores, que en Puerto Rico se hace notar grandemente: las erróneas y arraigadas creencias en dicha clase acerca de la acción de algunos medicamentos, como la quinina, a los enales atribuye acción farmacodinámica *suigeneris*, distinguiendo entre remedios fríos y remedios calientes. El paciente y su familia, separándose de la prescripción médica, introduciendo elementos extraños, eliminando total o parcialmente algunas de las medicinas, impiden o retardan la curación, haciendo casi imposible el método preventivo de inoculaciones y reinoculaciones de gérmenes y parásitos.

Terminamos haciendo constar con orgullo de hispanoamericanos que la carretera continúa en su construcción y Venezuela podrá mostrar en breve en pleno imperio de los bosques vírgenes, una empresa que honra al benemérito Juan Vicente Gómez y hace patente los conocimientos de sus ingenieros y el patriotismo de sus funcionarios públicos, inmortalizando el nombre de los doctores S. Aguerrevere y R. I. Méndez, a quienes, amantes de cuanto eleva el nivel moral de los pueblos de nuestra raza, enviamos sincera felicitación y efusivo saludo.

³⁰ Itálicas en el original;

³¹ "Llanozas en el original;

³² "Aguerevere" en el original;

³³ "anquilostomosis" en el original.