

Omnia Año 24, No. 3 (septiembre-diciembre, 2018) pp. 46 - 57
Universidad del Zulia. ISSN: 1315-8856
Depósito legal pp 199502ZU2628

Amazonas: la integración al país como acción del ciudadano

Manuel Suzzarini Baloa

*El pasado siempre va conmigo
y lo recuerdo todo.
Nien Cheng, La Dama de Shanghai.*

Resumen

Presento este testimonio sobre la construcción de la pica-carretera Puerto Ayacucho – Caicara del Orinoco, como un aporte al a comprensión del esfuerzo histórico de una ciudadanía, que consciente del aislamiento en que vive su región, buscan abrir una vía que pueda superar los obstáculos geográficos para su integración a regiones vecinas. Aun cuando tenían claro el aislamiento en el que vivían, no sentían el interés del Estado por integrarlos al todo nacional. Así como lograron crear un liceo –centro de educación media– los ciudadanos lograron abrir caminos de integración al país.

Palabras clave: Pica-carretera, Ciudadanos, Puerto Ayacucho, Caicara del Orinoco, integración.

Amazonas: Integration in the Country as a Citizen Action

Abstract

I present this testimony about the construction of the Puerto Ayacucho – Caicara del Orinoco dirt road –similar to the pike road but public–, as a contribution to the understanding of the historical effort of the citizenship, that aware of the isolation in which their region lives, they seek to open a path that can overcome geographical obstacles for the integration into neighboring regions. Even when they were clear about the isolation in which they lived, they

* Magister en Historia de America Latina en la Universidad Nacional Abierta de México (UNAM). Centro de Estudios Históricos Universidad del Zulia. E-mail: manuelsbaelos@gmail.com.

didn't feel the interest of the State to integrate them into the national whole. As well as they managed to create a school – center of secondary education – the citizens managed to open roads of integration to the country.

Key words: Dirt road, Citizens, Puerto Ayacucho – Caicara del Orinoco, Integrate.

Introducción

Los recuerdos de mi infancia me llevan a un Puerto Ayacucho aislado, sin caminos carreteros. Simplemente no había carreteras. Conocí las carreteras a través de las películas que los domingos proyectaban los padres salesianos y ocasionalmente cuando asistíamos al cine de Oswaldo Alcalá, vehículo por medio del cual nos conectábamos con la cultura mexicana: Pedro Infante, Jorge Negrete, Lucha Reyes, Cantinflas, Tintán y Marcelo, y pare de contar que México se metía en el hogar de las familias del pueblo y llegó a formar parte de nuestro sentir cultural. El mundo exterior, el distante al pueblo se sentía realmente muy distante, el país se sentía lejano y sentíamos que vivíamos lejos, muy lejos del resto del país.

Sentíamos cercanía con Casuarito al frente de Puerto Ayacucho, en Colombia, con Puerto Páez en el Estado Apure y Caicara del Orinoco en el Estado Bolívar. Ciudad Bolívar era percibida como parte nuestra pero distante, muy distante, a pesar de ser el más importante centro urbano cercano: siete días de viaje fluvial. Lo otro era el Alto Orinoco y el añorado y anhelado Brasil, muy distante.

Hemos afirmado antes, en otros escritos, clases y conferencias que la única razón por la cual Puerto Ayacucho es fundada y crece en el sitio que ocupa es la barrera comunicacional que han significado los raudales de Atures y Maipures. Incluso, no hubo villas o aldeas indígenas que testimoniasen su uso como importante asentamiento indígena. Liborio Guarulla, importante dirigente indígena nos ha dicho que la región de Puerto Ayacucho constituía un espacio indígena por su condición de espacio de tránsito. A esta afirmación le concedemos gran importancia, por cuanto a él le consideramos el líder histórico de mayor importancia que ha producido la región. Además de ser profundo conocedor de la misma. Ahí está su obra y su propuesta para el Amazonas como Estado indígena.

La carretera: una necesidad para la integración

El poblamiento de Puerto Ayacucho es un fenómeno histórico propio de las propuestas de ocupación de un espacio determinado por decisión de un proyecto político de un Estado nacional, en este caso el venezolano que pretende incorporar al Amazonas al todo nacional. Es la continuación de lo que Germán Carrera Damas llama la implantación inducida desde la colonia, y que se pretende consolidar después del siglo XX.

“Un momento que denominaría inicial, que se detiene a mediados del siglo XVII, interrumpido por la crisis de la sociedad implantada

colonial. Allí se detiene el primer esfuerzo a la primera oleada de implantación que se había puesto en marcha en los comienzos del siglo XVI. Se hicieron esfuerzos por reanudar el proceso de implantación, – esfuerzos incipientes en la década de 1830 a 1840 –, pero sin éxito, con el desarrollo de una nueva política de misiones y de reducción de indígenas casi sobre el mismo patrón de los siglos XV y XVI. Pero hay algo más sorprendente: hace unos pocos meses tuve la ocasión de asistir a las jornadas sobre la “Conquista del Sur” o “Desarrollo del Sur”, en el Colegio de Ingenieros. Luego de escuchar numerosísimas exposiciones sobre este proceso, que iban desde la evaluación de los recursos naturales hasta los problemas de orden antropológico, cuando se habló de la instrumentación del desarrollo del Sur (prefiero decir, conquista del Sur), los factores que se pusieron a operar como posibles vías se correspondían básicamente con los mismos que estaban operando en los albores del siglo XVI, y que se intentó volver a ser operar a mediados del siglo XIX. Me refiero al poblamiento por enclaves con los llamados soldados-granjeros; y a las misiones, que constituyen la base de este proceso de poblamiento...” (Carrera, 1997: 25).

Esto ocurrió durante el primer gobierno de Rafael Caldera, y como todos los esfuerzos de incorporación de este espacio al todo nacional, no logró fraguar en algo importante ni para el país ni para la región. Ya Juan Vicente Gómez, también había fracasado.

Durante todo el tiempo de mis vivencias infantiles, la distancia en relación al país fue una constante en mi forma de percibir la relación entre el centro nacional y nuestro mundo restringido al espacio puerto ayacucho. El avión llegaba al aeropuerto tres veces por semana, lo que significaba casi una fiesta interdiaria porque era la vía más rápida de sentir al país. La otra forma de comunicación era fluvial. Desde Ciudad Bolívar llegaba un viaje quincenal de un vapor de la Compañía Venezolana de Navegación, que en buena medida abastecía a Puerto Ayacucho con los productos que venían del resto del país; otras embarcaciones menores como chalanas y bongos realizaban un comercio de cabotaje entre los pueblos que desde Puerto Ayacucho hasta Ciudad Bolívar mantenían comercio con el Amazonas, esto incluye a San Fernando de Apure, que a pesar de su capitalidad, era un pueblo más del perdido interior venezolano. Como la producción de alimentos era muy limitada, todo o casi todo provenía de este comercio y de uno muy restringido con el interior del actual Estado Amazonas.

La comunicación con el interior del estado, lo que conocemos como el Alto Orinoco, no era menos dificultosa. Desde Puerto Ayacucho debía transitarse una carretera de tierra de unos 65 kilómetros, construida durante el gomecismo, con la finalidad de salvar los raudales como ya fue señalado, los cuales constituían un obstáculo para la navegación hacia el interior del interior del estado. Pero ello no fue algo que realmente facilitó mucho la comunicación. Construida en la década de los veinte del si-

glo XX, era la única carretera que había en la región. No había transporte público y si acaso algunos camiones privados, normalmente con bajo mantenimiento, y algunos vehículos del gobierno regional. A todo esto hay que añadir que el combustible, la gasolina, llegaba al pueblo por vía fluvial desde Ciudad Bolívar en una gabarra llamada “El Caribe”, cuyo responsable y capitán era Raúl González, combustible que inicialmente manejó la familia Maniglia, de importante participación en la vida de la región. Desafortunadamente, no hemos podido tomar testimonio sobre el hacer de esta familia en el Amazonas. Una conversación con (Silva de Maniglia, 2015), nos hizo saber, que los libros de los testimonios de la familia habían desaparecido. Ello puede ser parte del temor, en la Venezuela actual, por informar cómo consiguieron su fortuna, asunto que no cuestionamos aun cuando en alguna oportunidad hayan cometido abusos. Por lo demás consideramos que es una familia histórica, de las fundadoras de Puerto Ayacucho.

La carretera llegaba al Puerto Samariapo, más un embarcadero que un puerto moderno. Desde ese embarcadero se iniciaban los viajes hacia el Alto Orinoco. Por esa vía se cubría casi todo el interior del estado y era posible comunicarse con el Brasil. Y desde el Brasil se traía casi toda, o toda la tecnología fluvial, lo cual incluía los barcos hasta los motores con que funcionaban. Destacó mucho el famoso motor para embarcaciones llamado por los habitantes puqui-puqui, por el sonido que emitían durante su funcionamiento. Pero, el combustible se obtenía en Venezuela y era realmente costosa y dificultosa su obtención.

Como puede notarse, la integración al interior del estado era tan limitada como distante, muy distante, como al el resto del país. Los habitantes de la región prácticamente vivían aislados, carentes de transporte, de servicios de salud, de educación, de producción de manufacturas y de casi de todo. Don Emilio Veliz, uno de los pioneros de Puerto Ayacucho solía decir: aquí lo único que se produce es gente, expresión que volví a oír la primera vez que viaje a Sinamaica y le pregunté a un viejo del pueblo qué se producía en la región y me dio esa misma respuesta, y cuándo le pregunté ¿de qué viven?, me respondió de la providencia divina.

La gente vivía así, aislada. La carretera de la década de los veinte que solo veía hacia el interior del estado, no lograba integrarlos. Y es que no había ninguna actividad importante que estimulase esa integración, aun cuando en algún momento el caucho pudo serlo. No había pues, factores importantes que estimularan el desarrollo de la región.

Amazonas y sus ciudadanos

La población regional era realmente interesante, era y sigue siendo muy heterogenia y mestiza. Hoy según las fuentes disponibles (Escandell, 2008), los indígenas constituyen aproximadamente un cincuenta por ciento y otro cincuenta por ciento entre criollos y migrantes no nacionales.

El origen de la población criolla proviene fundamentalmente de Bolívar y los Llanos. El aislamiento marcaba más duramente la vida de los migrantes que llegaban a Puerto Ayacucho. Normalmente los obstáculos para llegar se vencían con bastante esfuerzo; para mantener relación más o menos frecuente con su región de origen, era muy dificultoso. Así, quien llegaba al Amazonas, parecía haber quemado las naves y se asentaba de manera definitiva en un nuevo espacio al que se ataba de por vida.

Este asunto fue muy importante en lo que abordaremos en breve, relacionado con los migrantes llegados a Puerto Ayacucho y su añoranza por su sitio de origen. Era la necesidad por superar los problemas de aquella Venezuela no integrada. Al respecto algo había que hacer.

Entre los habitantes establecidos en Puerto Ayacucho destacaban apureños, guariqueños y bolivarenses. No significa que otros habitantes del país no se radicasen en la región. El caso de Funes es un ejemplo de ello, un hombre de Río Chico en el Estado Miranda, se estableció en San Fernando de Atabapo, y en torno a su figura se generó una violencia y un capítulo de la historia amazonense.

En este aparte nos interesa abordar el esfuerzo de los caicareños, gente del Caicara del Orinoco en el Estado Bolívar, en su hacer ciudadano y en su integración a la vida amazonense, porque llegaron muchos con su familia ya fundada y se quedaron, aquí construyeron sus vidas y su accionar histórico y ciudadano.

En la década de los cincuenta Puerto Ayacucho era una población que disfrutaba de la condición de capitalidad, la cual se le había otorgado desde su fundación en 1923. Pero esto en realidad significaba poco desde el punto de vista urbano, ya hemos destacado su condición de aislamiento, además de carecer de los factores del tejido urbano, tales como electricidad que se ofrecía con una vieja planta de carbón en el horario de 6 pm. a 10pm. Bajo condiciones excepcionales como los días en que el presidente se dirigía al país, se ofrecía otro horario adicional.

Carecía de un buen servicio de agua potable, y el acueducto era tan básico y primario que ni siquiera tenía administración propia. La salud era atendida en un pequeño hospital de servicios básicos, que incluía hospitalización pero carecía de especialidades; no tenía cirugía. En el mismo se atendían partos, pero carecía de un servicio de maternidad como tal, por ello la mayoría de los partos en el pueblo eran atendidos por comadronas. Además, poseía un servicio de odontología, donde lo fundamental era extraer las piezas dentales ya irrecuperables. No había servicio de salud privada. La situación del interior del hoy estado Amazonas era mucho más deprimente. Cuando era niño, recuerdo la muerte del tío Fabián debido a una apendicitis, que no se pudo intervenir por carecer el hospital de ese servicio y por la imposibilidad del traslado a Caracas por el aislamiento ya señalado.

La carretera hacia Samariapo, la única existente, como ya fue señalado, era de tierra, y las calles de la ciudad también lo eran. El número de vehículos era muy limitado y se les llevaba a Puerto Ayacucho en transporte fluvial desde Ciudad Bolívar. Era tan limitado el número de vehículos que circulaba en el pueblo, que cuando llegaba uno nuevo se iniciaba un comentario general sobre el mismo, fuese vehículo familiar o de carga. Autobuses no recuerdo haber visto en esa época. Y estamos señalando los años cincuenta.

Esa década de los cincuenta fue cubierta por la dictadura de Marcos Pérez Jiménez. En ese tiempo llegó un gobernador un tanto modernizador, lo cual coincidía con los planes de modernización del Nuevo Ideal Nacional, doctrina del perezjimenismo y del militarismo de entonces. En ese tiempo, se emprendió la construcción de un puerto fluvial en Puerto Ayacucho que superaba al viejo embarcadero, y que al mismo tiempo reafirmaba el aislamiento terrestre y reforzaba también la dependencia del transporte aéreo. La línea Aeropostal Venezolana cubría los domingos, martes y jueves la ruta Puerto Ayacucho, Puerto Páez, San Fernando de Apure, Calabozo, Maiquetía con un DC-3, que era un avión muy viejo y de limitada capacidad para pasajeros y carga. Pero fue en ese tiempo cuando además del impacto de la construcción del puerto mejor conocido como el muelle, cuando se vio la construcción de la primera obra pública importante en la capital del Amazonas, y ello significó en el aspecto laboral y de circulación de camiones y maquinaria de construcción, algo que motivó la admiración de la población. Pero la interconexión terrestre con los vecinos Apure y Bolívar no se sentía cercana, nunca se planteó el gobierno esa posibilidad, y era algo que la población anhelaba. Se soñaba con una carretera que pusiera a la región cerca del país, que la integrara al país.

El primer testimonio que se dio sobre la pica-carretera hacia Apure y Bolívar se lo escucho en los años ochenta a Baloa (1979), ya en ese momento la carretera había iniciado la integración hacia el país. Entonces era una carretera mal mantenida y hoy lo es peor.

Decía Antonio María que la carretera hacia Caicara del Orinoco era un tema bastante frecuente entre los caicareños. Siempre se planteaban el problema del aislamiento y las dificultades de la comunicación fluvial; sobre todo si se pensaba que hacia el centro del país era posible integrarse a través de la vía, que atravesando el Estado Apure los llevase a Calabozo en el Estado Guárico. El objetivo final era Maracay y luego Caracas. Pero Apure en ese momento era un objetivo fundamental. Había una limitación: Puerto Páez que era el punto más cercano de Apure, estaba tan aislado de San Fernando, su capital, como Puerto Ayacucho del resto del país. Por ello el acceso a Calabozo era muy dificultoso. Visto así el asunto, la tarea era grande ya que era preciso despertar en el Bajo Apure y todos los pueblos en la vía a San Fernando, el interés por la carreta.

En la práctica la gente que quería la carretera veía la vía aérea trazada por los aviones de Aeropostal. Al final ello fue lo que predominó.

Por su parte el gobierno de Guzmán Guevara a finales de la década de los cincuenta, había llevado el asfalto a Puerto Ayacucho. Las avenidas del centro del pueblo fueron asfaltadas y ello significó un motivo de entusiasmo para la población. Realmente este gobernador, sobre el cual se debe estudiar su gestión de gobierno, mantuvo dentro de la férrea dictadura perezjimenista una actividad de progreso sostenido. Merece un capítulo, por lo menos, en la historiografía amazense.

El otro objetivo era Caicara del Orinoco. Hacia finales de la década de los cincuenta, un grupo de caicareños decidió, sin patrocinio oficial, asumir la tarea de implementar la comunicación terrestre con Caicara del Orinoco. Lo veían como una aventura y se lo propusieron como un reto: construir una pica-carretera que les permitiera acceder a Caicara del Orinoco. Era tiempo de cuaresma y acordaron disfrutar de la Semana Santa con sus familiares que no había emigrado a Puerto Ayacucho. Era la familia Bustamante, tenían una vocación vanguardista y de liderato. Decidieron adelantar la empresa. Esta versión la dio Antonio María en su casa de la Yapacana en Puerto Ayacucho, cuando conversábamos asuntos familiares. Contó cómo quisieron llevarse en esa oportunidad al primo Trino Baloa, uno de sus menores hijos, como cuatristera. Cuando intentamos el testimonio de Trino, ya adulto nos remitió a los Bustamante, donde destacó a su compadre Rafael Bustamante. Al final Trino Baloa no participó en la tarea de la pica-carretera.



Fuente: fotografía cortesía del padre Ramón Iribertegui (s/f).

El habitante de Puerto Ayacucho con la llegada de la democracia en 1958, empezó a vivir importantes cambios que le hicieron pensar en poder acceder a la modernización, por lo menos en asuntos vitales como lo de la carretera, y algo fundamental, como fue la creación del primer liceo del Amazonas, también creado por los ciudadanos con el visto bueno del gobierno, pero con el esfuerzo de quienes se empeñaron en ofrecer alternativas distintas para los niños y adolescentes del Amazonas quienes

sólo podían estudiar la primaria. Aquí la primera versión me fue dada por el abogado Anselmo Ledezma, quien había sido sacerdote salesiano y maestro de escuela en el Colegio Pio XI. Anselmo Ledezma fue sacerdote salesiano, en los tiempos de su formación como seminarista, hubo de cumplir una larga temporada en el Colegio Pio XI, donde se desempeñó como docente, fue maestro de castellano y literatura. Volvió a España y se ordenó sacerdote, luego regresó a Puerto Ayacucho. Entiendo que en la Catedral de Puerto Ayacucho ofició su primera misa. Años después dejó el sacerdocio, y en la década de los setenta le conseguí en Maracaibo como abogado en ejercicio, fue además docente en la Facultad de Humanidades y Educación de LUZ. Fundó familia con una joven de Maracaibo. Él ofreció su versión de la fundación del liceo.

En el Amazonas funcionaban tres colegios de primaria: el Rafael Urdaneta dependiente del Estado, el Madre Mazzarello y el Pio XI estos dos últimos de los salesianos. El primero para niñas y el segundo para varones. Los colegios salesianos estaban dedicados a atender fundamentalmente a población indígena, aun cuando se aceptaban no indígenas. En la fundación del liceo confluyen la Iglesia Católica, la ciudadanía, y el gobierno regional, que tramitó los permisos ante el Ministerio de Educación.

Durante los días previos a la Semana Santa de 1965, los Bustamante, decidieron como ya fue dicho, pasar la semana mayor en Caicara del Orinoco. Antes se plantearon solicitar la ayuda de la ayuda de la Gobernación, ya que consideraron en sus conversaciones que abrir una pica-carretera sería muy beneficioso para la vida de Puerto Ayacucho, y ello era sería definitivamente cierto. Incluso la importancia estuvo más allá de lo previsto, ya que marcó el inicio de la integración terrestre del Amazonas con el resto del país. Era gobernador del Amazonas un señor llamado Ramón Narváez, su única vinculación con el entonces Territorio fue que le nombraron gobernador cuando éstos eran designados a dedo. Ese señor no conocía la región, y no entendía la importancia de las vías terrestres. Posiblemente no había hecho una lectura seria de la historia de Venezuela, para enterarse al menos, de la vocación por los caminos que tuvo el hombre venezolano. Muy especialmente desde 1830 con José Antonio Páez y la Sociedad de Amigos del País y Guzmán Blanco durante el siglo XIX. Luego vendía Juan Vicente Gómez y el trienio adeco en el siglo XX que fueron grandes caminómanos.

La ayuda que solicitaron fue realmente una miseria: dinero para comprar clavos, mecates y algunas herramientas como machetes y hachas. Eran instrumentos para derribar los arbustos y los matorrales que se encontrarían en el camino. El Gobernador les negó la ayuda por ello no estaba presupuestado. En contraparte ofreció llevarlos a Caicara del Orinoco a vacacionar durante la Semana Santa. Para ello utilizarían un avión de la Fuerza Aérea. Los llevo y los traigo. La famosa colita...

La respuesta del Gobernador los decidió a adelantar la empresa con autofinanciamiento. La convocatoria la hizo Ángel Augusto Bustamante,

padre de nuestro testigo y fuente oral, Bustamante (2015). Así se inició el proceso. Insistió Rafael: fue mi padre el verdadero con conductor de esto, ya él tenía experiencia en la construcción de una pica-carretera en su época de sarrapiero en el Estado Bolívar.

Se reunieron, y entre todos –unos veinte–, recogieron cerca de siete mil bolívares, que en ese momento significaban 1.630 dólares, poco para una gobernación, mucho para habitantes de una ciudad económicamente deprimida y aislada, cuando el salario mínimo en Venezuela no superaba los tres dólares diarios; por supuesto que mucho mayor que el sueldo de un profesional universitario y equivalente a más de un mes de salario mínimo en la Venezuela actual, julio del 2018. Estos emprendedores decidieron a motu proprio iniciar el camino a Caicara del Orinoco y con ello hacia la integración del país.

El trayecto a recorrer era largo, sobre todo después de Agualinda y Pargueña. Los obstáculos geográficos eran significativos, además del peligro de algún animal, sobre todo serpientes. Hasta Pargueña había una trilla que se había trazado por vehículos de pequeños hacendados, o tenedores de fundos como se les llamaba entonces. Pero era una trilla de muy baja calidad, con la existencia de algunos sitios donde los vehículos tenían graves dificultades para continuar. El pueblo decía fulano está pegado antes de llegar a Agualinda. Había que ir a auxiliarlo. El trayecto a recorrer hasta llegar a lo que actualmente es El Burro, embarcadero de vehículos que le llevan al Estado Apure, era cercano a los cien kilómetros, y de allí se tomaba rumbo hacia Caicara del Orinoco, sin cruzar el río Orinoco. La trilla existente recorría un trecho largo de unos cincuenta o un poco más de kilómetros y ello se los ahorraron los abridores de camino. Salieron de Puerto Ayacucho y atravesaron a Corosito, Galipero, Provincial, La Realidad y Pozo Azul, un importante balneario cercano a Puerto Ayacucho, Agualinda, Pargueña y Sapo, luego El Burro y a lidiar con los grandes ríos.

El transporte que utilizaron fue fundamentalmente un vehículo de doble tracción –jeep– y una camioneta tipo F-100. Seguían una ruta paralela al Orinoco y no se desviaron nunca de ella, aun cuando no fue muy cercana al río. Debieron cruzar muchos ríos menores, lo cual les resultó relativamente fácil, comparado con las dificultades que impusieron los ríos caudalosos. Puede decirse que hasta Pargueña no hubo grandes obstáculos. Los problemas se presentaron cuando llegaron a los ríos mayores, afluentes grandes del Orinoco como el Suapure, uno de los ríos más importantes del Macizo Guayanés (Cardenas y González, 2007). Pero además debían superar los ríos Parguasa, Maniapure y Villa Coa, también de considerable caudal todo y los tres importantes afluentes del Orinoco por su margen derecha. Todos estos ríos nombrados provienen del Macizo Guayanés (Cardenas y González, 2007).



Fuente: Fotografía cortesía del padre Ramón Iribertegui (s/f).

La tarea no era fácil, sobre todo si tomamos en cuenta los recursos técnicos de los emprendedores. Estos ríos caudalosos debían ser atravesados en balsas improvisadas, utilizando tripas de cauchos de tractores y tambores como flotadores, por ello aparecen entre los recursos que acarrearon. A los tambores les colocaban unas tablas y los amarraban conformando una especie de plataforma-balsa, sobre ellas montaban los vehículos y atravesaban así los ríos. Las balsas haladas con mecates que se lanzaban de una a otra orilla del río, y con la fuerza humana y auxiliada con algún animal de tiro lo cruzaban. Un problema importante era que no cargaban muchos tambores, por lo que en cada curso de agua importante debían utilizar los mismos tambores y volver a construir la balsa, por lo tanto debían acarrear los tambores para cada paso de río. Los ríos menores eran superados buscando partes más o menos llanas que los vehículos pudieran atravesar.



Fuente: fotografía cortesía del padre Ramón Iribertegui (s/f).

El recorrido de Puerto Ayacucho a Caicara del Orinoco, cubre una distancia de aproximadamente 350 kilómetros. Y nuestros emprendedores salieron de su punto de partida el lunes santo a las 8pm. Llegaron a Caicara del Orinoco el viernes santo en la madrugada. Todavía era Semana Santa.

La conducción del señor Ángel Augusto Bustamante se debió a varios factores. El de mayor importancia es el relacionado con su experiencia de sarrapiero que le obligó a conocer todo el trayecto de la margen derecha del Orinoco desde Caicara hasta El Burro frente al Estado Apure. El Burro es hoy punto de cruce del Orinoco entre Amazonas y Apure. Dice nuestro informante que su padre se desplazaba como sarrapiero por trillas que salían de Caicara del Orinoco y llegaban hasta algunos pequeños poblados que más bien eran estaciones sarrapieras, tales como El Caballo, La Urbana, Pijiguo y Turiba. Además destacó nuestro informante a un señor de apellido Casanova, que entiendo era el padre de aquél gobernador de Aragua que murió en el desempeño de su cargo durante el período presidencial de Luis Herrera C. Viajaba hasta el río Villa Coa por una trilla que había trazado para revisar un fundo ganadero que tenía en ese sector. Este señor Casanova les brindó un importante apoyo. También consiguieron apoyo de algunos conocidos, que estaban fundados en el trayecto de Villa Coa a Caicara como Rafael Fernández, oriundo de Anzoátegui, del señor Francisco Romero fundado en la costa del Parguasa, del señor Manuel Tomedes quien estaba fundado cerca de El Burro y quien también había construido trilla.

Bustamante (2015), además señaló que todos estos nombrados fueron muy solidarios en la empresa que habían abordado y les prestaron toda la colaboración que les fue posible.

Los participantes, como ya fue señalado fueron unos 20. Desafortunadamente nuestro testigo no recuerda todos los nombres. Nos facilitó algunos como Ángel Augusto Bustamante, su padre, del cual ya hicimos referencia, Juan Nicolás Díaz y Juancho Lefebre. Además también participó El Negro Pablo José Blanco Espinoza, quien después se graduó de abogado, lo que significa que debió ser muy joven en ese momento. Este negro Blanco Espinoza llevaba un cuaderno, era como un libro donde anotaba todo, lo que significa que llevó una relación de todo cuanto ocurría en el trayecto hasta culminar la tarea. Como ello significaba la insistencia de una fuente escrita, la solicitamos. Nuestro informante nos señaló que eso se había extraviado, ya que lo prestaron a algunos aficionados a la historia y se perdió. De hecho se nota que Blanco Espinoza tenía conciencia de que hacían algo importante. Desafortunadamente, ese testimonio escrito se perdió, así como mucho material fotográfico que también prestaron y se perdió.

Queda pendiente lo relacionado con la sarrapia, pero ello implica otro asunto más vinculado al Estado Bolívar que al Amazonas.

De todo lo anterior expuesto llegamos a la siguiente conclusión

Los emprendedores constituyen la vanguardia de la sociedad. Muchas veces lo hacen como algo que satisface una inquietud personal, pero ello termina motivando a toda la comunidad a integrarse detrás de la vanguardia a un movimiento histórico de cambio. La actual carretera, mal mantenida y casi abandonada, como está hoy Venezuela, es en buena medida el producto de ese esfuerzo. Los gobiernos democráticos decidieron luego abordar la carretera como algo importante y fue construida finalmente. Hoy el tramo El Burro – Caicara prácticamente ha desaparecido, pero Puerto Ayacucho se integró al resto del país por esa carretera que desde El Burro tomó rumbo hacia Apure y luego hacia el resto de la nación. No cabe duda, los ciudadanos hacen su historia.

Rafael Bustamante es hoy un hombre de unos sesenta años, vive con su familia en las afueras de Puerto Ayacucho, precisamente en la vía que lleva a Caicara del Orinoco. Es un mecánico de oficio con prestigio bien ganado. Además es un extraordinario conversador y un mar de amabilidad. Les estamos profundamente agradecidos.

Referencias bibliográficas

- Baloa Villegas, Antonio María (1979). **Entrevista al vecino de Puerto Ayacucho**. Informante. Testimonio recogido en el 1979.
- Bustamante, Rafael (2015). **Entrevista al vecino de Puerto Ayacucho** – Informante. Testimonio recogido el 16 de febrero de 2015.
- Cárdenas Rodríguez, José Rafael y González Sanabria Marcelo (2007). **Hidrografía, fuentes y recursos hídricos**. En Geo Venezuela. Fundación Polar Tomo Dos - Caracas.
- Carrera Damas Germán (1997). **Una nación llamada Venezuela**. Monte Ávila Editores Latinoamericana. Caracas.
- Escandell García, Héctor (2007). **Estado Amazonas**. En Geo Venezuela. Fundación Polar – Tomo Cinco – Caracas
- Silva de Maniglia, Nelly (2015). **Entrevista a la vecina de Puerto Ayacucho** – Informante. Testimonio recogido el de 18 de febrero de 2015.