

# LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA CARIPE- EL MUELLE DE CARIACO Y SU IMPACTO EN EL POBLAMIENTO DEL VALLE DE CARIPE, AL NORTE DEL ESTADO MONAGAS (1952-1954)

José Manuel Astudillo<sup>1</sup>

## Resumen

El presente ensayo hace referencia al poblamiento del valle de Caripe tomando en consideración la construcción de la carretera Caripe- El Muelle de Cariaco, particularmente los trabajos realizados durante 1952 y 1954, tendentes al asfaltado de dicha carretera formando parte de la materialización del Plan Preliminar de Vialidad presentado por la Consejo Nacional de Vialidad en 1947 al Poder Ejecutivo de entonces. Es la voluntad por superar el problema del aislamiento del poblado monaguense. El pueblo de San Ángel Custodio de Caripe fundado por misioneros capuchinos en el siglo XVIII y que tempranamente se perfiló por las características de su clima y suelo, como un importante núcleo agrícola, específicamente se destacará en la producción de café. Por tal razón, se vio en la necesidad de establecer una vía de comunicación con un puerto que permitiera el comercio de los productos labrados en el valle de Caripe. La pujante actividad económica cafetalera atrajo a importantes oleadas de inmigrantes italianos, corsos, portugueses y colombianos. También se evidenció una importante etapa de construcción de viviendas unifamiliares y de pequeñas posadas y hoteles, así como haciendas turísticas que invitan a los viajeros a disfrutar de la nueva faceta de Caripe como pueblo turístico. Para dar forma a la investigación se recurrió a

---

<sup>1</sup> Profesor en Geografía e Historia (UPEL). Cursante de la Maestría en Historia de Venezuela (UCAB).

diferentes fuentes documentales así como a un trabajo de campo en octubre de 2011, con el objeto de indagar sobre el impacto de esa vía de comunicación en el poblamiento y desarrollo económico y social de Caripe del Guácharo.

**Palabras clave:** Caripe, carretera, poblamiento, construcción, café.

## **THE CONSTRUCTION OF THE ROAD-CARIPE CARIACO PIER AND ITS IMPACT ON THE SETTLEMENT CARIPE VALLEY, NORTH OF MONAGAS STATE (1952-1954)**

### **Abstract**

This paper refers to the settlement of the valley of Caripe considering the construction of the road Caripe Pier Cariaco-particularly the work carried out during 1952 and 1954, aimed at paving of this road as part of the realization of the Preliminary Plan of Roads presented by the National Roads Authority in 1947 to the executive branch then. It is the will to overcome the problem of isolation of the village Monaguense. The town of San Angel Custodio Caripe founded by Capuchin missionaries in the early eighteenth century and which was outlined by the characteristics of its climate and soil, as an important agricultural center, specifically highlighted in the production of coffee, for that reason was the need to establish a communication channel with a port that would allow trade in products carved in the valley of Caripe. Coffee strong economic activity attracted large waves of Italian immigrants, Corsican, Portuguese and Colombian. Also showed a significant phase of construction of houses and small inns, hotels and tourist farms that invites travelers to enjoy the new face of Caripe as a tourist town. To shape the study utilized different documentary sources and field work in October 2011, In order to investigate the impact of this means of communication in the settlement and economic and social development Guácharo Caripe.

**Key words:** Caripe, road, settlement, building, coffee.

## Introducción

El Valle de Caripe, es una agradable zona al norte del estado Monagas y cuenta con unas características naturales que le permiten ser un importante centro de actividades agrícolas. Destacándose la siembra del café, los vegetales y legumbres, además de una recién y pujante siembra de frutas. A lo largo de los años se han hecho esfuerzos en el poblado de Caripe, por mecanizar o industrializar el procesamiento primeramente del café y posteriormente las frutas. En el presente trabajo, por cuestiones relacionadas con la historia del poblamiento de Caripe y por lo relativamente nuevo de la producción frutícola, haremos mayor referencia a la relación del poblado con la actividad cafetalera.

Se trata de un valle relativamente ancho, en algunos lugares las tierras ribereñas alcanzan a 1km de anchura, que por su altitud (Caripe 870mts) y la relativa abundancia de lluvia (medias de 1.275mm) goza de un clima agradable aunque un tanto húmedo, ya que la humedad relativa media es del 86% y la temperatura media es de 21°C.<sup>2</sup>

De lo citado, podemos extraer varios elementos. Primero estamos hablando de un valle; los valles siempre han sido objeto de la intervención del hombre al estar rodeado de montañas y surcado por uno o más ríos, que permiten el desarrollo de la vida humana. Segundo, la altura, que para las latitudes bajas de Venezuela permite que el clima sea modificado como resultado de este factor, por tanto obtendremos temperaturas que rondan entre los 20°C y los 30 °C. Indudablemente esto le da un valor agregado a la zona, sobre todo desde la posibilidad de sembrar diversos rubros, que con temperaturas más altas sería imposible que prosperaran. Finalmente el tercer elemento sería la abundancia de lluvias, que genera la humedad necesaria para la germinación, crecimiento y calidad de los diversos frutos sembrados en dicho valle.

---

<sup>2</sup> Vila, Marco Aurelio. *Aspectos geográficos del estado Monagas*. Caracas: Corporación Venezolana de Fomento, 1965, p. 27.

Cimentados en esta base física el ser humano desarrolló una plataforma económica que le permitió la subsistencia. Es aquí donde el café, como actividad económica comenzará a tener un auge, sobre todo, a partir de la penetración del capital extranjero en Venezuela con Guzmán Blanco y el desarrollo de un aparato agro-exportador, fundado en la presencia de cuatro condicionantes. “La permanente escasez de capitales y mano de obra, la carencia de infraestructura de comunicación y transporte y las fluctuaciones de la demanda y de los precios en el mercado internacional”.<sup>3</sup>

Superar o tratar de superar esas condiciones para la producción agrícola, especialmente las tres primeras, pues la última escapaba de la posibilidad de ser controlada por los hacendados de la época que nos ocupa. Todo esto traerá diversas consecuencias.

El valle de Caripe por sus condiciones físicas desarrollará a finales del siglo XIX y a lo largo del siglo XX una pujante actividad cafetalera. Buena parte de la mano de obra que llega a la región a finales del siglo XIX es de origen corso e italiano y posteriormente en el siglo XX, será portuguesa y de algunos colombianos. Se desarrollará una nueva dinámica espacial con la región costera más próxima, en este caso hacemos referencia a la costa del Estado Sucre, específicamente al poblado del Muelle de Cariaco, que servía de embarcadero de los diversos productos agrícolas, especialmente el café, que bajaban de la zona montañosa del norte de Monagas, para ser llevado vía marítima a bordo de pequeños barcos a Carúpano o Cumaná, donde estaban los vapores que realizarían el viaje hasta Europa o Norteamérica.

Para que esto pudiera ocurrir, era necesario mejorar la brecha, paso o camino de mulas y bestias que unía al valle con la costa. En 1925 se construyó la carretera, lo cual permitió la travesía de algunos vehículos y carretas con mayor capacidad de carga. Más adelante y bajo la presencia de la dictadura militar en la década del cincuenta del siglo

---

<sup>3</sup> Carvallo, Gastón y Ríos Josefina. *Temas de la Venezuela agroexportadora*. Caracas: Fondo Editorial Tropykos, 1984, p. 54.

XX, se procederá al asfaltado de dicha carretera, lo que impulsará el crecimiento demográfico y desarrollo económico de la región.

Es justamente este último período, el de la dictadura militar, el que interesa al investigador de la presente obra, para exponer el desarrollo de la localidad gracias a la construcción de dicha vía de comunicación y transporte que permitirá la introducción de nueva maquinaria, capitales y mano de obra que dinamizarán la economía y estructura del poblado, hasta configurarlo en lo que es hoy día.

### **Economía de cara al mar**

Venezuela comienza un proceso de desestructuración de su infraestructura económica y poblacional a raíz de los ingresos petroleros, sobre todo a partir de la década del cuarenta del siglo XX. Dentro de este contexto de bonanza económica y una población relativamente escasa y mal distribuida, con una capacidad productiva limitada y centrada en actividades agrícolas y pecuarias, llegará a la presidencia de la república Marcos Pérez Jiménez en 1952 y se iniciará un período de grandes construcciones, entre ellas la erección de carreteras y autopistas que permitirán el transporte de mercancías y personas que en definitiva tendrán efectos positivos en el desarrollo nacional.

La economía agro-exportadora típica del período colonial y del primer siglo republicano, que consistía en extraer productos cosechados en la hacienda como cacao, café, caña de azúcar, añil, tabaco entre otros, para ser comercializados en los puertos con presencia de casas comerciales que se encargaban de adquirir dichos productos y venderlos en el mercado internacional, específicamente el europeo y norteamericano. Por ello el país carecía de una estructura de mercado interna en la cual el occidente comercializara con el oriente, o el norte con el sur. Todo esto trajo como consecuencia una estructura de puerto, que buscaba al mar. Es decir, uno o varios puertos debían fungir como centros comerciales de vastas regiones del país, que además se veían sin carreteras, sin caminos. Con unos medios de transporte donde imperaba la tracción a sangre.

Refiriéndonos al caso de la población de Caripe, debemos hacer referencia a la historia y geografía del estado Monagas, que es justamente la entidad dentro de la cual se encuentra la localidad en estudio.

La razón de ser del estado Monagas, proviene de sus características geográficas más que de un proceso de poblamiento o por razones de carácter eminentemente económicas. Las tierras de Monagas al irse estructurando la realidad humana y política de Venezuela, quedaron hasta cierto punto marginadas a dicho dinamismo. Las Mesas y las montañas del norte constituían fronteras naturales de difícil cruce. La salida fácil de las tierras de Monagas sólo podía realizarse por el golfo de Paria a través de la vía fluvial Guarapiche-San Juan.<sup>4</sup>

Es decir, según Pablo Vila, el estado Monagas se vio marginado de la dinámica económica que caracterizó al resto del país desde principios de la época colonial hasta entrada la república, pues, surge como estado, separándose de Cumaná, que siempre rigió esa región, gracias a la constitución de 1864. Fue el trabajo de las misiones religiosas, el que ayudó en gran medida a poblar esta región oriental. De hecho Caripe fue fundado el 12 de octubre de 1734 por el misionero Capuchino Pedro de Gelsa, con el nombre de San Ángel Custodio de Caripe.

Percibimos que el poblado fue fundado ya bien establecido el poder español en tierras venezolanas, y que el desarrollo económico y demográfico de otras regiones del país, comparadas con el actual estado Monagas parecían tener mayor dinamismo, como por ejemplo: la región central con Caracas, Maracay y Valencia, que se aprovechaban de la abundancia de tierras fértiles, numerosos valles bañados por generosos ríos y la cercanía a la costa Caribe, donde se construyeron importantes ciudades portuarias (La Guaira y Puerto Cabello). Todo ello incentivó el establecimiento y desarrollo de grandes haciendas cacaoteras y cafetaleras (según patrones de suelo, humedad y clima)

---

<sup>4</sup> Vila, Marco Aurelio. *Aspectos geográficos del estado Monagas...* p. 11.

y también la presencia un poco más al sur de las referidas ciudades de una vasta llanura que sirvió de pastizal para las cientos de miles de cabezas de ganado de merodeaban el llano, puesto que en el Hato practicaba la ganadería extensiva.

Como puede extraerse de la cita anterior, el estado Monagas está condicionado por su situación geográfica. En este sentido, cuenta con el importante río San Juan, cuyo extenso estuario se encuentra muy cercano al pueblo de Caripito, que de alguna forma se convirtió en el puerto más importante dentro del territorio del estado Monagas. Pero este río es solo navegable en su último tramo, ya que posee una condición de río de marea, es decir, durante unas horas la marea sube y durante otras baja. Con ello la salida al mar por esta arteria fluvial se veía limitada por un ciclo de cada 6 horas.

Otro elemento importante que debemos tener claro sobre Monagas y su relieve es el siguiente: el sur y centro del estado son llanuras, el norte montañoso y otra parte, límite con Anzoátegui, son mesas.

Caripe se encuentra en la zona montañoso del estado y sus condiciones climáticas, altura, humedad atmosférica y calidad de los suelos le permiten desarrollar con el paso del tiempo una importante actividad económica alrededor del café.

La localidad de Caripe responde en su economía, a la zona agrícola que la rodea, debido a esta producción agrícola donde juega un brillante papel el café, los productos de huerta y los frutales, Caripe es un centro comercial donde se concentra la producción agrícola zonal a la par que constituye el mercado proveedor en artículos varios de esta zona.<sup>5</sup>

Ciertamente el valle de Caripe está alejado de ciudades o poblados importantes, y funge como capital del municipio homónimo, el lugar no se encuentra densamente poblado. Según Marco Vila, en 1971

---

<sup>5</sup> *Ibidem.*, p. 28.

apenas existían tres poblaciones en el estado Monagas con más de 10.000 habitantes; Caripito, Quiriquire y Maturin.<sup>6</sup> Pero debido a procesos geo-económico e históricos que describiremos, ha presenciado un importante desarrollo arquitectónico respecto a la infraestructura residencial.

Este valle permite la proliferación de diversos frutos alimenticios con los cuales la población podía subsistir e intercambiar por otros productos, de los que carece la zona, como por ejemplo el ganado, que si bien no es inexistente, se encuentra en pequeñas cantidades, que no permiten satisfacer las necesidades de la totalidad de la población. Este ganado suele venir del centro y sur del estado que, como ya se mencionó, es la zona llana y ganadera. Este intercambio norte-sur no es nuevo, pues siempre ha existido la necesidad de llevar el café, ganado, caña, añil, tabaco y algodón a puerto para ser comercializados en el mercado internacional. Este fenómeno se evidenció a finales del periodo colonial a través de los escritos de Humboldt.

La existencia ha demostrado que el clima templado y el aire enrarecido de esta población (Caripe) son singularmente favorables al cultivo del cafeto. El superior de los capuchinos, hombre activo e ilustrado galardonó a su provincia este nuevo ramo de la industria agrícola. Habíase cultivado antes el Añil en Caripe; más la poca fécula que rendía esta planta que demanda fuertes colores, hizo que se abandonara el cultivo. Encontramos en el conuco de la comunidad muchas plantas de hortaliza, maíz, caña de azúcar, y 5.000 pies de cafetos que prometían una buena cosecha. Los religiosos esperaban triplicar su número dentro de pocos años.<sup>7</sup>

Alejandro de Humboldt, viajó a Caripe en 1800 y ya comentaba lo ideal del valle para la siembra de la oloroso fruto. Algo interesante se desprende de la cita anterior; los misioneros capuchinos pretendieron

---

<sup>6</sup> Vila, Marco Aurelio. *Geoeconomía de Venezuela*. Caracas: Corporación Venezolana de Fomento, tomo 1. 3 vol, 1970, p. 106.

<sup>7</sup> Vila, Marco Aurelio. *Aspectos geográficos del estado Monagas...* p. 156.





heroicamente entre Caripito y Trinidad, debían dar una larga vuelta por la península de Paria, atravesar la Boca de Serpiente y llevar los productos hasta Carúpano para ser embarcados en vapores de mediano y gran calado, que llevarían la mercancía hasta Europa o Norteamérica. En otros casos se comercializaba el producto con los ingleses en Puerto España (Trinidad). En ambos casos, el viaje representaba un riesgo por lo “picado” del mar en esa zona, recordemos que existe un flujo y reflujo de las aguas producto del intercambio de guas entre el delta del Orinoco y el océano Atlántico; por ello el fuerte y constante oleaje. Y si repasamos la imagen 1, veremos lo largo del viaje por mar entre Caripito y Carúpano.

La necesidad de llevar los productos a puerto seguro, es la que generará una dinámica espacial especialmente notable a finales del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX entre Caripe y El muelle de Cariaco.

Las tres vías terrestres que comunican a Sucre y Monagas en la actualidad, son un reflejo de la dinámica económica entre ambas entidades, pero centrándonos en la historia y realidad de Caripe, la más importante vía de comunicación comercial y agrícola de dicho poblado será la que lo comunica con el golfo, pues la distancia que separa a Caripe de Caripito y El muelle de Cariaco son similares. Las ventajas del muelle son muchas, debido a la profundidad y tranquilidad de las aguas del Golfo de Cariaco, a la cercanía geográfica con Cumaná y a la posibilidad de llevar a lomo de mula los productos a Carúpano para ser embarcados.

Recordemos que el camino que comunicaba a El Muelle con Caripe era de tierra, a paso militar o de tropa el viaje duraba diecisiete horas y media.<sup>8</sup> Luego, cuando se construyó la carretera, engrazonada, en tiempos de Juan Vicente Gómez, la duración del viaje disminuyó, pero siendo esta una carretera que atraviesa montañas y valles víctimas de

---

<sup>8</sup> Vila, Marco Aurelio. Aspectos Geográficos del estado Sucre. Caracas: Corporación Venezolana de Fomento, 1965, p. 240.

niveles pluviométricos elevados, debía seguramente ser muy difícil de transitar en época de invierno.

Ubicándonos entonces en la segunda década del siglo XX, la presencia de una pujante actividad agrícola en Caripe, impulsada por la calidad de los suelos, el clima y la existencia de una cultura agrícola y de autoabastecimiento desde la época de los capuchinos fundadores, hace sentir la necesidad de “ensanchar” y mejorar el camino que comunica a tan importante centro productor y de paso de mercancías y personas a finales del siglo XIX y comienzos del XX. Eso es lo que justamente ocurre en 1925 cuando se realizan los trabajos para la mejora de esta vía. Las siguientes imágenes son bastante recientes y muestran la carretera completamente asfaltada.



(Imagen 3)



(Imagen 4)



(Imagen 5)



(Imagen 6)

Como imagen 3 tenemos la carretera que va desde Cariaco hasta Caripe. Foto 4, la carretera es atravesada por un vehículo de transporte público. Imagen 5, ante un sistema de transporte público escaso, se

sigue recorriendo este carretera a pie. Imagen 6, los vehículos rústicos son los preferidos por los lugareños como medio de transporte.

La herencia colonial en materia de vías terrestres de comunicación no cambió de manera significativa durante las primeras décadas del siglo XX. Sin embargo, es necesario acotar que los trabajos realizados durante el gomecismo aportaron una nueva dinámica a las relaciones económicas del poblado al cual hacemos referencia. Y será el asfaltado de la carretera Caripe-Santa María-Cariaco, durante el gobierno de Pérez Jiménez el que permitirá reducir el tiempo de viaje entre la montaña y la costa, consolidando así la relación económica y social de Caripe con diversos puertos y poblados del estado Sucre y a su vez con el resto de la región nor-oriental del país; abriéndole también la posibilidad de traer nueva maquinaria pesada, nuevos negocios, mas comercio, abaratar costos de transporte etc.

### **Caripe: Entre el café, los inmigrantes, las construcciones y el turismo**

Es justamente durante el decimonono cuando el poblado de Caripe se verá lleno de nuevos colonos europeos. En un trabajo de campo realizado en octubre de 2011 para efectos del presente ensayo, se conversó con Miguel Ángel Silva, productor de café y dueño de una procesadora de granos del referido fruto. Tanto su hacienda como la procesadora llevan por nombre “Gualberto”. Nos explicó entre otras cosas que a finales del siglo XIX llegó una oleada importante de inmigrantes italianos y corsos. Y nombró los siguientes apellidos:

*Luongo, Giliberti, Tepedino: italianos. De Mari, Vecchio, Pietrini y Simón-Pietri: corsos.*<sup>9</sup>

Afirmó nuestro entrevistado que en el siglo XX también llegaron portugueses, y a partir de los años setenta llegaron los colombianos. De

---

<sup>9</sup> Entrevista a Miguel Ángel Silva Luongo, Caripe, Monagas. 28 de octubre de 2011.

hecho, Miguel Ángel alegó ser descendiente de una familia portuguesa “los Silva” y de una italiana “los Luongo”.

Con la residenciación de familias corsas en el valle, su desarrollo económico adquirió seguridad gracias a una agricultura diversificada y en gran parte de consumo: hortalizas, frutas cítricas... en las laderas contiguas se organizó técnicamente el cultivo del cafeto, cuyo fruto se convirtió en el principal artículo de comercio de los habitantes. La producción de tabaco constituía un renglón secundario. En 1922 se cosechaban repollos de 12 y 15 libras de peso y se seguía cultivando el tabaco. Había magnificas haciendas de café y era “casi una colonia italiana compuesta de honorables y laboriosos trabajadores.”<sup>10</sup>

La presencia europea parece haber contribuido grandemente al desarrollo agrícola de la región, vale la pena ordenar estas oleadas migratorias. La primera oleada de inmigrantes europeos estuvo compuesta por corsos e italianos y llegaron probablemente durante las últimas dos décadas del siglo XIX. La segunda oleada de europeos fue encabezada por los portugueses a principios del siglo XX entre los años treinta y cincuenta. Y posteriormente la tercera oleada compuesta por colombianos que comenzaron a llegar al poblado en la década del setenta hasta los noventa del siglo XX.

Los inmigrantes europeos se preocuparon por trabajar la tierra y casi todos ellos terminaron siendo dueños de pequeñas o medianas propiedades, realmente ninguno de ellos llegó a poseer grandes propiedades, pero en conjunto lograron producir respetables cantidades de café, fruto muy codiciado en Europa y Norteamérica.

---

<sup>10</sup> Vila, Marco Aurelio. *Aspectos geográficos del estado Monagas...* p. 349.



(Imagen 7)



(Imagen 8)



(Imagen 9)

Las imágenes muestran algunas haciendas de café. La casa de la imagen 7, fue hasta hace unas décadas la casa principal de una hacienda, pero ahora es una posada turística. En la imagen 9, se pueden ver algunas matas de café. Tuvimos la oportunidad de entrar a una procesadora de café y conversar con Miguel Ángel Silva Luongo, quien nos mostró como procesan el café.



(Imagen 10)



(Imagen 11)



(Imagen 12)



(Imagen 13)

La imagen 10 muestra una máquina que lava la semilla del café, le quita los restos de pulpa o recubrimiento del fruto. La foto 11 es una máquina que seca el grano húmedo. La fotografía 12 muestra otro aparato que le quita un recubrimiento a la semilla denominado

“pergamino”. La foto 13 una maquina clasificadora de granos de café por tamaño.



(Imagen 14)



(Imagen 15)



(Imagen 16)



(Imagen 17)

La foto 14 muestra el “oro verde” que es el grano de café verde, clasificado y seco. La foto 15 presenta una tostadora de granos de café. La imagen 16 muestra como una máquina muele el café. Imagen 17, muestra a nuestro guía y anfitrión en la procesadora, Miguel Ángel Silva Luongo y el café empaquetado y listo para su comercialización.

Después de 1936 vamos a encontrarnos con una nueva realidad respecto a la dinámica poblacional, pues se observará una acelerada urbanización y un *rápido aumento de movimientos internos de población y una fuerte concentración demográfica en un número reducido de poblados*.<sup>11</sup> La población se concentrará necesariamente donde exista una posibilidad material (económica) para la subsistencia. Al norte del estado Monagas la población de Caripe se convertirá en un pequeño polo de atracción poblacional, de hecho la densidad de población en el

<sup>11</sup> Osorio Álvarez, Emilio. *Geografía de la población de Venezuela*. Caracas: Ariel-Seix Barral, 1985, p. 51.

estado Monagas aumentó, entre las décadas del cuarenta, cincuenta y sesenta del siglo XX, pasando de 4,25 individuos por kilómetro cuadrado en 1941 a 10,20 en 1971<sup>12</sup>. Pero sería injusto atribuir dicho aumento a la actividad agrícola, pues Monagas es reconocido, a partir de los años cuarenta del siglo XX, como uno de los más importantes focos petroleros del país, lo que trajo como consecuencia que varios de sus centros poblados fueran atractivos económicos. Tanto para nacionales como extranjeros.

En Maturín, Aragua de Maturín, Jusepín, Caicara de Maturín, Punta de Mata y Caripito, poblaciones relacionadas directamente con la actividad petrolera, su población aumentó, por tanto, el consumo y necesidad de servicios también. Aquí entra entonces nuevamente Caripe a la dinámica económica, pues su importante producción agrícola sirvió de abasto para las poblaciones petroleras y semi industriales del sur del estado. Esto sin perder su fuerte nexo económico con el estado Sucre, cuyas ciudades de Carúpano y Cumaná eran los principales lugares donde se comercializaba y exportaba el café caripense.

La construcción de la carretera Caripe-Santa María-Cariaco se planteó desde 1947, cuando el Comisión Nacional de Vialidad realizó los estudios pertinentes y presentó ante el gobierno el Plan Preliminar de Vialidad y en dicho proyecto ya los técnicos planteaban los siguientes argumentos:

A fin de facilitar el estudio de la red se juzgó conveniente establecer una serie de zonas y sectores económicos definidos por ciertas características de intercambio comercial. Cada zona está dotada de su puerto y de centros de consignación y distribución, para las cuales se apreció el grado de importancia actual y el futuro desarrollo.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> *Ibidem.*, p. 62.

<sup>13</sup> Consejo Nacional de Vialidad. *Plan Preliminar de Vialidad*. Caracas: Cartografía Nacional del MOP. 2da ed., 1950, pp. 61-62.

De hecho, el plan contemplaba la presencia de ciudades que tenían una vasta zona de influencia, para el caso de Caripe, las ciudades portuarias de Carúpano y Cumaná rivalizaban por la influencia del poblado montañoso, pero los mapas muestran que Caripe estaba más bajo el influjo de Carúpano.

Los comerciantes carupaneros se enriquecieron con las transacciones de compra y venta de cacao a los productores del hinterland, a quienes proveían por otra parte, de mercancías importadas y nacionales. Además, mantuvo un activo comercio con Europa, particularmente con Francia, Italia y España, y con las Antillas, intensificándose la segunda mitad del siglo XIX las agro exportaciones.<sup>14</sup>

El comentario en referencia hace énfasis en el cacao, pues el estado Sucre se perfiló como un productor de dicho fruto por sus condiciones físicas y climatológicas, es decir, lluvias constantes, mucha radiación solar y altas temperaturas, ideal para la siembra del cacao. No obstante, los comerciantes carupaneros no desaprovecharon la oportunidad de hacer dinero comercializando el café, que era tan solicitado en Europa.

Quedando clara la necesidad de construir una carretera que abaratara los costos de transporte, permitiera reducir el tiempo de viaje entre Caripe y la costa, que dicha vía de comunicación fuera funcional tanto en época de lluvia como de sequía, en fin que permitiera el rápido y eficiente transporte de personas y mercancías entre el norte de Monagas y la costa sucrense, se sugirió en el Plan Preliminar la construcción de de la carretera Cariaco-Santa María-Caripe. Es importante aclarar que la mencionada vialidad existía, pero no estaba asfaltada, es decir, era de tierra con granzón, relativamente eficiente en época de sequía y muy deficiente en épocas de lluvia. Nuevamente recordamos el alto nivel pluviométrico de la zona en cuestión, lo cual hacia más dramático el estado de la vía de tierra.

---

<sup>14</sup> Cunill Grau, Pedro. "Presencia Humana en la Geografía (Primera Parte)", en Martín Ricardo (director), *Conocer Venezuela*. Barcelona, España: Salvat, 1985, p 84.

El gobierno de Marcos Pérez Jiménez lleva a cabo el Plan Preliminar de vialidad, gracias a la voluntad política de construir múltiples obras públicas y los recursos económicos de la actividad petrolera. Eso le dará un nuevo auge a la población de Caripe del Guácharo, que podrá colocar sus productos en puerto a cosa de 2 horas y 15 minutos. Si lo comparamos con las 17 horas necesarias para colocar mercancía en puerto durante el siglo XIX, fue un gran progreso.<sup>15</sup>

Por esa razón, al contrario de lo ocurrido en otros poblados donde la actividad agrícola se redujo y su población emigró, Caripe se comportó diferente: las inversiones para el sector agrícola aumentaron, tal y como se evidencia en la compra de aparatos para procesar el café y la construcción de una frutícola para procesar frutos y obtener jugos y pulpa. Muchos de esos aparatos van a ser de origen europeo y norteamericano.

Las obras públicas se materializaron en la construcción del hospital “José Antonio Urrestarazu” y la avenida principal del pueblo “Enrique Chaumer” de cuatro canales que en sus dos kilómetros mantiene una anchura cómoda para el conductor. Tenemos, además, la construcción del sistema de aguas negras, de un nuevo mercado, más moderno y con estacionamiento, así como la construcción de escuelas y liceos. Resalta otro aspecto, la construcción de viviendas. Si bien es cierto que se construyeron residencias de interés social en diferentes sectores del pueblo, también es notorio que los dueños de las haciendas y comerciantes construyeron grandes casas, tipo “quinta”. Afirmaciones que se evidencian con las siguientes imágenes.

---

<sup>15</sup> Vila Maro Aurelio. *Aspectos geográficos del estado Sucre...*, p. 240.



(Imagen 18)



(Imagen 19)

La imagen 18 muestra la Avenida Chaumer, algunas casas tipo “quinta” y un vehículo tradicionalmente utilizado para el transporte de mercancía, material y peones. La imagen 19 muestra una sección de la avenida “Enrique Chaumer”.



(Imagen 20)



(Imagen 21)



(Imagen 22)



(Imagen 23)



(Imagen 24)



(Imagen 25)

Las imágenes 20, 21, 22 y 23 muestran algunas viviendas ubicadas en la avenida “Enrique Chaumer” de Caripe. Como se ve son casas grandes, cuya construcción puede estar enmarcada entre los años cincuenta y comienzos de los ochenta del siglo XX y evidencian el estado de bienestar y desarrollo urbano del pequeño poblado. La imagen 24, muestra dos de los tres bancos que existen en Caripe. Dichas entidades, además de cumplir sus normales funciones en el poblado, tienen una carga simbólica, pues son los únicos bancos existentes a muchos kilómetros a la redonda. La imagen 25, es del centro de Caripe, se nota una arquitectura diferente en la fachada y techos de las casas, más bien del tipo del siglo XIX.

Cabe preguntarnos entonces, ¿pudo Caripe lograr su desarrollo solitario? La obvia respuesta la hallamos en el siguiente comentario.

Una o varias ciudades conforman y permiten la identificación de una región. La región permite sugerir la existencia de un esquema de solidaridad económica y en muchos casos social. Dos aspectos consolidan un espacio regional: ciudades y carreteras, las cuales estructuran la superficie territorial.<sup>16</sup>

Dicho esquema de solidaridad, ha quedado bien definido en páginas anteriores cuando establecimos la relación de Caripe con las ciudades portuarias de Sucre (principalmente) y su relación con el centro y sur de Monagas.

Hoy podemos decir que la población de Caripe gozó de un auge económico, con sus altas y bajas, desde finales del siglo XIX hasta los años noventa del siglo XX. Esto puede estar asociado a los controles de precio que se han impuesto al café y por algunas expropiaciones, como por ejemplo “la frutícola”, que era una empresa donde muchos pobladores, incluso algunos pequeños comerciantes y propietarios, tenían alguna participación accionaria que le permitían invertir en las cosechas y negocios.

---

<sup>16</sup> Osorio Álvarez, Emilio, *Ob. Cit.*, p. 74.

Hoy día la “ola de construcciones” cesó y ahora Caripe es un agradable pueblo de montaña que está explotando su potencial turístico.



(Imagen 26)

## **Conclusiones**

San Ángel Custodio de Caripe fue fundado por misioneros capuchinos en 1734 y está ubicado en la zona montañosa al norte del estado Monagas. Básicamente es un próspero poblado enclavado en un fértil valle a ochocientos metros sobre el nivel del mar. Su clima es agradable y la humedad es relativamente alta. Estas condiciones físicas permiten el ideal desarrollo de las actividades agrícolas.

Caripe se ha destacado como productor de café, vegetales, legumbres y durante las últimas décadas se ha venido desarrollando la fruticultura. El poblado de algún modo estuvo algo aislado (por la carencia de efectivas vías de transporte) y geográficamente alejado de las ciudades importantes del país. Por ello cuando, poco a poco, se fueron desarrollando actividades económicas, se generó una serie de

relaciones con pequeños pueblos vecinos, construyéndose así una especie de mercado local. Posteriormente, al enfatizarse la importancia de la siembra del café, hubo la necesidad de extender las relaciones comerciales y de intercambio con centros poblados más grandes, importantes y sobretodo costeros.

La evolución de Caripe como poblado guarda correspondencia con los progresos y mejoras de las vías de transporte que lo comunicaban con diferentes pueblos y ciudades del nor-orientе venezolano. En este sentido, la característica principal de la economía nacional, al ser agro exportadora hasta la tercera década del siglo XX, condicionaba su desarrollo a lograr colocar la producción agrícola del valle de Caripe y sus alrededores en un puerto, para posteriormente lograr ser comercializado y consumido en el exterior. Esa situación trajo entre otras consecuencias la llegada de una importante ola migratoria de europeos, específicamente italianos y corsos. Indudablemente es un signo de apertura y nuevas relaciones del poblado con parte del país y del mundo.

En este sentido, los trabajos realizados durante la dictadura de Juan Vicente Gómez, para ensanchar el viejo y estrecho camino hacia el mar (camino Caripe-El Muelle de Cariaco) fueron decisivos para traer cambios y adelantos en el poblado, como por ejemplo la llegada de los automóviles y camiones de carga, la llegada de nuevos inmigrantes (la segunda ola estaría compuesta por ciudadanos portugueses), la introducción de maquinaria moderna y la posibilidad técnica de aumentar la producción. Pero dicha carretera por ser de tierra se deterioraba mucho en el período de lluvia, lo que impedía en algunos momentos del año su uso efectivo.

A partir de 1954, se comienzan los trabajos para pavimentar la carretera de tierra, dichos trabajos no eran iniciativa de algún gobernador o empresario local, por el contrario, fue parte de un Plan Preliminar de Vialidad, elaborado durante el periodo conocido en la historiografía

nacional como trienio adeco (1945-1948), pero que fue llevado a cabo por la dictadura militar posterior (1948-1958).

Esta carretera permitió un flujo comercial y de personas más intenso entre la zona costera del estado Sucre y el norte de Monagas, convirtiendo a Caripe en un sitio verdaderamente accesible para todo tipo de vehículos durante todo el año. También lo convirtió en centro de la tercera ola migratoria (colombianos y algunos tachirenses) y acortó verdaderamente el tiempo de viaje entre Caripe y las ciudades portuarias de Carúpano y Cumaná.

Caripe es ahora un poblado de medianas proporciones, su población étnicamente muy rica se dedica a la agricultura, al comercio y últimamente al turismo que ha venido a darle un nuevo y vigoroso impulso a un pueblo, que durante los años noventa del siglo pasado y los primeros años del presente siglo, había visto decaer un poco su economía. Las visitas al Parque Nacional “Cuevas del Guácharo”, los ríos y caídas de agua, las posadas que ofrecen una tranquila estancia y clima de montaña, los “paquetes” turísticos invitando a realizar rutas de montañas, bien sea a pie o en bicicleta, escalar etc., hacen de Caripe un lugar importante en el oriente venezolano.

## Referencias

CARVALLO, Gastón y Ríos, Josefina. *Temas de la Venezuela Agroexportadora*. Caracas: Fondo Editorial Tropykos, 1984.

CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD. *Plan Preliminar de Vialidad*. Caracas: Cartografía Nacional del MOP. 2da ed., 1950.

CUNILL GRAU, Pedro. “Presencia Humana en la Geografía (Primera Parte)”, en Martín Ricardo (director), *Conocer Venezuela*. Barcelona, España: Salvat, 1985.

OSORIO ÁLVAREZ, Emilio. *Geografía de la población de Venezuela*. Caracas: Ariel-Seix Barral venezolana. 1985.

VILA, Marco. *Aspectos Geográficos del Estado Monagas*. Caracas: Corporación Venezolana de Fomento, 1962.

----- . *Aspectos Geográficos del estado Sucre*. Caracas: Corporación Venezolana de Fomento, 1965.

----- . *Geoeconomía de Venezuela*. Caracas: Corporación Venezolana de Fomento, tomo I. 3 vol, 1970.

Imagen 1: <http://www.venezuela-online.net/mapas/Estado-Sucre.jpg>

Imagen 2: <http://www.venezuela-online.net/mapas/Estado-Monagas.jpg>

Imágenes de la 3 a la 26, tomadas por José Astudillo. Tomadas en octubre de 2011.