

# EL HIERRO Y SUS CAMINOS: PALANCAS PARA EL POBLAMIENTO DEL SUR DE GUAYANA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XX

Reinaldo Rincón Chávez<sup>1</sup>

## Resumen

En 1946 un acontecimiento extraordinario cambiaría las condiciones sociales, políticas y económicas de la región de sabanas que se extiende al sur de Ciudad Bolívar: el descubrimiento del yacimiento de hierro del cerro La Parida bautizado posteriormente como Cerro Bolívar. Este territorio poco poblado, mal comunicado y económicamente deprimido, aunque poseía grandes extensiones propicias para la cría y la agricultura extensivas, después de la guerra de Independencia había experimentado una crónica postración en todos sus órdenes. La Paragua –fundada en 1771 como San Isidro de La Barceloneta– su principal núcleo poblado, adquirió durante el régimen colonial una importancia geopolítica notable, al elevarse a la condición de villa de españoles y constituirse en centro administrativo, y antemural para el resguardo de la territorialidad de Guayana en la cuenca del Alto Caroní. Ya en época temprana como 1829, pierde su condición de municipalidad ante la imposibilidad de contar con los individuos necesarios para ejercer esas funciones. Durante toda la vida republicana, la situación de la región estuvo casi invariable. Establecida Ciudad Piar, se construyó la carretera a Ciudad Bolívar, continuada a La Paragua, abriendo a la colonización millones de hectáreas de terrenos fértiles que ampliaron la frontera agrícola en este territorio. Tan cercano como 1950 pudieron verse los

---

<sup>1</sup> Ingeniero Civil Universidad de los Andes 1978. Cursante del Programa de Estudios Avanzados en Historia Regional (UCAB-Guayana). E-mail: rincon.reinaldo@gmail.com

Recibido: 12-03-2012

Aceptado: 15-06-2012

efectos benéficos que la construcción de estos caminos tuvo para la economía y el poblamiento del Estado. La producción de maíz y la población prácticamente se duplicaron, y si a estos les sumamos los ingresos por la explotación del hierro podemos afirmar, que se experimentó una verdadera transformación en todos los órdenes.

**Palabras clave:** Cerro Bolívar, La Paragua, Ciudad Piar, hierro y caminos.

## **IRON AND IT'S ROADS: PRIMARY FACTORS IN THE SETTLEMENT OF SOUTHERN GUAYANA IN THE SECOND HALF OF THE 20TH CENTURY**

### **Abstract**

In 1946 an extraordinary event would change the social, political and economic conditions of the region of savanna that extends to the South of Ciudad Bolivar, the discovery of iron ore from Cerro La Parida baptized later as Cerro Bolivar. This sparsely populated, poorly communicated and economically depressed, but had large areas favorable for breeding and extensive agriculture after the War of Independence had experienced a chronic prostration on all orders. El Paragua - founded in 1771 as San Isidro de La Barceloneta, the main town center, acquired during the colonial regime an important geopolitics, rising to the status of Spanish village and become the administrative center and bulwark for safeguarding the territoriality of Guyana in the Upper Caroni. In an early age as 1829, it lost its municipality status as the impossibility of having the necessary individuals to exercise these functions. During the Republican life period, the situation of the region was almost unchanged. Established Ciudad Piar, they built the road to Ciudad Bolivar, continued to La Paragua, which opened to colonization million hectares of fertile agricultural frontier expanded on this territory. As close as 1950 could be the beneficial effects that the construction of these roads had on the economy and the settlement of the state. Corn production and the population nearly doubled,

and if we add to these revenues from the exploitation of iron we can state that experienced a real transformation at all levels

**Key words:** Cerro Bolívar, Ciudad Piar, iron and roads.

## **Introducción**

Las sociedades humanas como consecuencia de su desarrollo socio-político se vieron en la necesidad de establecer relaciones entre las comunidades vecinas con el fin de intercambiar productos para su subsistencia y/o acudir a centros ceremoniales donde se rendía culto a las deidades que regían sus vidas, los cuales, progresivamente, se fueron transformando en sitios de interacción económica y cultural. Con el trajinar a través de los territorios incultos, en el ir y venir por las rutas que la percepción humana fue descubriendo como más seguros y rápidos, entre un lugar y otro se fueron marcando las trochas, que poco a poco se fueron transformando en una red que unía a los hasta ahora incomunicados centros poblados. Una vez que el hombre domesticó a los animales utilizados como cabalgaduras y acémilas, sus cascos y pezuñas fueron reafirmando los contornos y las longitudes de las vías que fueron evolucionando hasta convertirse en los caminos sobre los que se mantenía el control político y el comercio en varios imperios y países, como por ejemplo, la extensa red vial que unía el imperio romano en Europa, Asia y el Norte de África.

A la llegada de los conquistadores españoles a los territorios que posteriormente se les dio el nombre de América, y particularmente en la llamada Tierra Firme, existía una red de senderos abiertos por los indígenas, los cuales fueron aprovechados por los hispanos para adentrarse desde la costa al interior para consolidar su dominio sobre los territorios recién descubiertos. Estas trochas, usadas por los aborígenes con fines económicos y bélicos, comunicaban los llanos con el mar y los Andes, siendo posteriormente adaptados por los hispanos a sus necesidades, objetivos y valores. A través de ellas

se consolidó la conquista, el poblamiento y las nuevas relaciones económicas y sociales. Estas no evolucionaron significativamente. La mayoría, en el mejor de los casos, continuaban siendo caminos de recuas que seguían las rutas marcadas por los antiguos senderos aborígenes; manteniéndose en sus características fundamentales después de la Independencia, hasta muy entrado el siglo XIX. El mar y los ríos vendrían a complementar los medios para la movilidad de los hombres y de las mercancías. La situación de Guayana era similar al resto del país.

En este trabajo, nos proponemos demostrar, en primer lugar, el estancamiento económico y poblacional que durante más de 100 años experimentó la zona sabanera al sur de Ciudad Bolívar, como consecuencia de la falta de vías de comunicación; en contraposición al crecimiento acelerado de las actividades económicas a partir de 1950, debido a la influencia que tuvo la explotación de los yacimientos de hierro del Cerro La Parida (hoy Cerro Bolívar) en conjunción con la construcción de la carretera, y el ferrocarril para exportar el mineral, en el poblamiento y la expansión de la frontera agrícola del estado.

### **La construcción de caminos: una tarea postergada**

A fines del siglo XVIII, el plan de mejoramiento y construcción de nuevos caminos del Capitán General Don Pedro Carbonell, quedó interrumpido por los sucesos de la Independencia en 1810. En 1845, se inauguró el primer tramo carretero, entre Caracas y La Guaira. Luego y principalmente durante el guzmanato se suscribieron varios contratos destinados a la construcción de carreteras que no tuvieron el éxito esperado. Los ferrocarriles constituían la panacea comunicacional del momento. A partir de 1925, una vez iniciado el auge económico de Venezuela, gracias al desarrollo de la industria petrolera, se comienzan a construir carreteras a lo largo del territorio nacional, como la Carretera Trasandina, que une a la capital de la República con San Antonio del Táchira, frontera con Colombia.

En el año de 1936, se crea la Comisión Permanente de Vías de Comunicación la cual elaboró un Plan Vial, dentro del Plan Trienal de Obras Públicas; la cual es sustituida en 1941 por la Consejo Nacional de Obras Públicas que a su vez tiene su plan. El año 1947, la Comisión Nacional de Vialidad estructuró el Plan Preliminar de Vialidad, y las normas y especificaciones para la construcción de carreteras. En éste plan, la clasificación oficial de las comunicaciones por carretera en Venezuela es la siguiente:

- 1) Troncales: Son vías que facilitan la comunicación entre regiones dentro del territorio nacional. Aceptan gran volumen de tránsito.
- 2) Locales: Tienen como función unir el tráfico que proviene de ramales y sub-ramales, para la comunicación entre centros poblados y vías troncales.
- 3) Ramales: Su objetivo es llevar hacia las vías principales el tránsito que proviene de asentamientos agrícolas, mineros, forestales y sitios aislados.
- 4) Sub-ramales: Este sistema facilita el acceso a fundos, explotaciones agrícolas y pequeños poblados hasta los ramales y vías locales<sup>2</sup>.

Con respecto a la Región de Guayana, ésta, hasta la primera mitad del siglo XX, no experimentó casi ningún adelanto en materia de vialidad terrestre. La mayoría de sus poblaciones, a excepción de la región del Yuruari, estaban situadas a las márgenes del gran río Orinoco y de sus afluentes principales quienes utilizaban esta red fluvial por ser más segura y económicamente rentable. Adicionalmente, a través del Orinoco y sus tributarios, Guayana tenía comunicación expedita con los llanos de Apure, Barinas y Cojedes; que se extendía hasta los territorios neogranadinos de Casanare y San Martín. La red fluvial

---

<sup>2</sup> Álvarez del Real, María E. (Directora). *Atlas de Venezuela*. Primera Edición, Virginia Gardens, Florida, USA, Distribuidora Escolar, S.A., 1983, p. 156.

del Orinoco constituyó un circuito agro-exportador e importador de primer orden por el cual se transportaban los productos agrícolas y pecuarios de sus regiones alógenas, estableciendo a Ciudad Bolívar como la bodega de toda esta inmensa región.

Los caminos de Guayana hasta 1951 eran casi los mismos que se habían heredado de la colonia. Solamente existía una carretera de 257 km., entre Ciudad Bolívar y El Callao con firme natural o pavimento de granzón, pasando por Paso Caruachi, Upata y Guasipati. Desde el sitio de Las Adjuntas arrancaba un ramal hasta el Puerto de Palúa sobre el Orinoco en las cercanías de San Félix. Los demás eran simples trochas como el camino entre Ciudad Bolívar y Caicara por Orocopiche, Borbón, Moitaco, Paso del Caura y Cuchivero<sup>3</sup>. Hacia el sur, que es el territorio que nos interesa en este estudio, partía un sendero hasta La Paragua situada a la margen izquierda del río homónimo, por Botijones, Rinconote, La Yegüera, Las Nieves, La Parida y Surama<sup>4</sup>.

De la situación de incomunicación existen testimonios expresados en diferentes épocas. Por ejemplo, en enero de 1828, el Jefe Político del Cantón Alto Caroní, contesta al Gobernador de la Provincia de Guayana el reclamo que éste último le hace por tener más de dos meses sin enviar el correo a la capital provincial. Le hace saber a su superior la dificultad que significa trasladarse desde La Barceloneta hasta Angostura, como consecuencia de los malos caminos y de los peligros que se experimentan en el trayecto, haciéndose difícil conseguir personas que quisieran asumir esta responsabilidad<sup>5</sup>.

Como secuelas de la guerra de Independencia, esta región había venido experimentando una progresiva pérdida de población. En

---

<sup>3</sup> Vila, Marco Aurelio. *Aspectos Geográficos del Estado Bolívar*. Corporación Venezolana de Fomento. Caracas. 1951. pp.253-261.

<sup>4</sup> Ministerio de Fomento. *Apuntes Estadísticos del Estado Guayana*. Caracas. Imprenta Federal. 1876. p. 162.

<sup>5</sup> Oficio N° 10 del Juez Político del Cantón para el Gobernador de la Provincia de Guayana sobre la incomunicación del Cantón La Barceloneta, La Barceloneta, 31 de enero de 1828. Archivo Histórico de Guayana (en adelante AHG). Signatura Topográfica 2.1.1.115.40

1825, los territorios de las sabanas al sur de la ciudad de Angostura, conformaban el Cantón Alto Caroní, con 1 villa (La Barceloneta) y 3 parroquias (Currucay, San Pedro de Las Bocas y San Serafín) con 683 habitantes<sup>6</sup>. En contraste, en 1817, año de la conquista de Guayana por las fuerzas republicanas éstas contaban con 1.367 pobladores. Ocho años después solamente tenía 684, o sea 50 % de sus habitantes. Este cuadro adverso continuó acentuándose de tal manera que el 18 de diciembre de 1829, Juan Antonio Paredes, Prefecto del Departamento del Orinoco comunica al Gobernador de la Provincia, que por resolución del Poder Ejecutivo, se declara extinguido, entre otros, el Cantón Alto Caroní y sus parroquias se anexan al de la Capital<sup>7</sup>.

Esta situación de incomunicación y despoblamiento se acentúa de tal manera que en 1873 el Distrito Barceloneta del Departamento Heres solamente tenía 621 habitantes. Hacía tiempo que Currucay y San Serafín habían desaparecido abandonadas por los indígenas que los habitaron. San Pedro de Las Bocas languidecía como un pequeño caserío también en proceso de extinción.

A mediados del siglo XX, el Municipio Barceloneta del Distrito Heres solamente tenía 1.218 habitantes. Según M.A. Vila, “con todo y reunir las tierras óptimas condiciones para el cultivo del maíz, la producción del mismo, así como de otros productos agrícolas, es muy escasa, debido a lo difícil y costoso que resulta su transporte hasta el mercado de consumo de Ciudad Bolívar”. Su comunicación con ésta última (232 km.) se “hacía por carretera solamente recomendable en la estación de sequía; por el río (Paragua) y mediante embarcaciones ligeras se navega hacia el Caroní (...) hasta donde los raudales y saltos lo permiten”<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> Tovar Pinzón, Hermes, Tovar M., Camilo, Tovar M., Jorge. *Convocatoria al Poder del Número. Censos y Estadísticas de la Nueva Granada 1750-1830*. Archivo General de la Nación. Bogotá, 1994. pp. 90-07.

<sup>7</sup> Oficio N° 94 del Prefecto del Departamento del Orinoco para el Gobernador de la Provincia de Guayana suprimiendo varios cantones, Barinas, 18 de diciembre de 1829. AHG. Signatura Topográfica 2.1.1.117.1

<sup>8</sup> Vila, Op. cit., pp.122, 197-198.

## **Hierro y modernidad en las sabanas del sur de Bolívar**

La historia del hierro guayanés comienza en 1926 cuando el gobierno nacional otorga una concesión de mil quinientas hectáreas a Eduardo Boccardo en el cerro El Florero, al oeste de Upata. En 1933 el consorcio norteamericano Bethlehem Steel Co., compra a Boccardo sus privilegios y funda la empresa subsidiaria Iron Mines Co., a quien le asignan la tarea de explotar y transportar hasta las orillas del Orinoco el mineral extraído. A finales de 1948 terminaron de construirse los campamentos de El Pao, a pié de mina, y Palúa con el puerto de embarque, en las cercanías de San Félix. En 1958 se despachó por el ferrocarril, construido al efecto, el primer embarque de material desde la mina hasta el Puerto<sup>9</sup>. Este hecho constituye la primera manifestación del desarrollo industrial de Guayana.

Paralelamente, prosiguen los trabajos exploratorios en busca de mineral de hierro. En 1947, un minero baqueano de la región, conduce a una expedición de geólogos de la Oliver Mines Co., subsidiaria de la U.S. Steel Co., al cerro La Parida, al sur de Ciudad Bolívar. En la mañana del 4 de abril descubren un inmenso yacimiento de mineral de hierro a cielo abierto, considerado como uno de los más importantes del planeta. La Oliver procede a realizar el denuncio y obtiene las concesiones para su explotación. Con este fin, crea la Orinoco Mining Co., para la administración, explotación y comercialización de la mina y se procede a la construcción de dos campamentos modernos: Puerto Ordaz, sobre la desembocadura del Caroní en el Orinoco, y Ciudad Piar, al pié del Cerro La Parida, rebautizado como Cerro Bolívar.

Puerto Ordaz y Ciudad Piar fueron diseñadas como ciudades abiertas, de manera muy diferente a los típicos campamentos existentes en las zonas petroleras. Los dos fueron unidos mediante una carretera asfaltada de Tipo C<sup>10</sup> de 175 km., y una línea férrea

<sup>9</sup> Páez, Yovanis. *El Pao yacimiento pionero*. <http://elpaoyacimientopionero.blogspot.com> [consultado el 10 de octubre de 2011]

<sup>10</sup> Una carretera Tipo C, es una vía de dos carriles con ancho de calzada de 7 m.

para transporte del mineral, con ancho de trocha de 1.435 mm., pendiente máxima de 3,1% y mínima de 0,045%, con rieles de 132 libras por yarda<sup>11</sup>. La vía construida se interceptó con la Carretera Ciudad Bolívar-Paso Caruachi-Upata en el sitio de La Encrucijada o Km. 70, facilitándose así, la comunicación con la capital del Estado.

Mediante Decreto N° 167 del 18 de mayo de 1951, la Junta de Gobierno de la República, asigna a la Corporación Venezolana de Fomento la responsabilidad de realizar estudios para instalar una planta de reducción de mineral de hierro y sus obras anexas. El 9 de febrero de 1952, el coronel Luis Felipe Llovera Páez en representación del Ejecutivo Nacional y el geólogo Mack Clynton Lake por la Orinoco Mining, realizaron la fundación simultánea de las ciudades de Puerto Ordaz y Ciudad Piar. El primer embarque de hierro procedente del Cerro Bolívar se realizó el viernes 9 de enero de 1954.

La fundación de Ciudad Piar impulsó un cambio positivo y acelerado en el hasta ese momento despoblado y deprimido territorio de las sabanas del sur de Bolívar. En 1967 se construyó la carretera Ciudad Bolívar-Ciudad Piar (125 km), y al año siguiente comenzó la construcción de la carretera Ciudad Piar-La Quina-La Paragua (135 km), abandonando el trazado del antiguo camino colonial y mediante la cual, se incorporaron a la producción agropecuaria extensas áreas que hasta la fecha permanecían incultas<sup>12</sup>.

El incremento poblacional de la región en los años indicados, se muestra en el cuadro siguiente:

---

<sup>11</sup> C.V.G. Ferrominera Orinoco, C.A. *Historia*. <http://www.ferrominera.com/?q=node/4> [consultado el 10 de octubre de 2011]

<sup>12</sup> Fernández, Américo. *Historia del Estado Bolívar*. Barquisimeto. Ediciones Publimeco. Tomo II. 1994. pp. 180-185.

MUNICIPIO/ PARROQUIA	1950	1961	1971	1981	1990	2001
CENTURION	-----	----	9.222	15.085	11.681	12.307
BARCELONETA	2.989	4.549	8.846	6.662	9.937	13.321
SAN FRANCISCO	----	-----	-----	6.487	7.522	6.319
SANTA BARBARA	----	-----	----	----	----	2.884

Fuente: Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables. *Diccionario Geográfico del Estado Bolívar*. Caracas, 1999, Tomo I, pp.335-336; Tomo II, pp. 781-784, 812-813, 824-825.

En el cuadro mostrado, tomando como base la población de 1950, se evidencia el aumento progresivo del poblamiento en la zona: 52,2 % en los primeros 10 años, 504,5 % a los 20 años, 844,6 % a los 30 años, 874,9 % a los 40 años y 1.065,3 % a los 50 años; muy por encima del crecimiento experimentado en Venezuela (49,5 %, 113,0 %, 188,4 %, 259,7 %, 361,50 %) y en el Estado Bolívar a partir de 1961 (67,6 %, 207,3 %, 424,5 %, 606,5 %, 853,3 %) para los mismos años<sup>13</sup>.

El impacto económico generado sobre la región como consecuencia de la explotación del hierro en el yacimiento del cerro Bolívar con la construcción de Ciudad Piar, el tendido de la línea férrea y la carretera hasta Puerto Ordaz; y su continuación hasta La Paragua, se diversificó hacia diferentes actividades generadoras de riqueza como la rotulación de tierras incultas para la siembra de cereales, principalmente maíz y arroz, en las sabanas drenadas por los ríos Piña, Carapo y Surama; la ganadería extensiva en el eje Ciudad Piar-La Paragua, y la explotación de oro y diamantes en los sectores de San Salvador de Paúl, Karún, Chiguao y Aza; fuera de otras conexas como el aprovechamiento maderero derivado de las anteriores.

La producción de hierro del yacimiento del Cerro Bolívar, desde sus inicios ha sido la siguiente:

<sup>13</sup> Reporte Venescopio N° 22. *El movimiento demográfico*. Centro de Investigaciones en Ciencias Sociales –CISOR y Grupo Social CESAP. Caracas. Septiembre 2007. pp. 2-3.

<b>HIERRO / VOLUMEN DE LA PRODUCCION Y VENTAS / 1970-1981</b>					
<b>AÑOS</b>	<b>PRODUCCION (tmx1.000)</b>	<b>VALOR PRODUCCION (Bsx10<sup>6</sup>)</b>	<b>AÑOS</b>	<b>PRODUCCION (tmx1.000)</b>	<b>VALOR PRODUCCION (Bsx10<sup>6</sup>)</b>
1955	5,70	110,66	1972	18.464,70	573,10
1956	8,30	188,70	1973	23.109,60	919,20
1957	12,30	316,60	1974	26.424,00	1.382,40
1958	12,90	331,76	1975	24.771,70	1.440,70
1959	14,60	365,85	1976	18.684,50	1.264,40
1960	16,90	454,33	1977	13.693,40	996,30
1961	12,40	333,36	1978	13.515,00	1.154,30
1962	10,60	284,97	1979	15.260,30	1.372,90
1970	22.128,60	1.361.10	1980	16.102,40	3,645,10
1971	20.177,80	828,20	1981	15.530,70	3.741,10

Fuentes: Hernández Grillet, Rodolfo. *Geografía del Estado Bolívar*, Caracas, 1987, Cuadro N° 83, p. 155 y Cabello Requena, Hildelisa, *Historia Regional del Estado Bolívar*, Caracas, 1997. Cuadro N° 39, p. 361.

Como puede observarse, la producción de hierro a boca de mina, se fue incrementando progresivamente, pasando de 5.700 toneladas métricas en 1955 con un valor de Bs. 110.660.000,00 hasta alcanzar una producción de 15.530.700 toneladas anuales, valoradas en Bs. 3.741.100.000,00 (3.280,7 %).

En cuanto a la producción agrícola, ésta está representada principalmente por el maíz y en menor escala por el arroz. Una vez, que se logró tener acceso rápido y seguro a través de la Carretera Ciudad Piar-La Paragua (Troncal 16), la frontera agrícola del Estado Bolívar, experimentó un rápido y explosivo crecimiento, poniendo a la disposición de numerosos agricultores, millones de hectáreas de terrenos fértiles y apropiados para la siembra. Este movimiento colonizador se advirtió básicamente en los alrededores de La Paragua y los principales

sectores productores correspondientes a las áreas de influencia de San Francisco, La Piña, Caño Blanco, Caño del Medio, Mama Eulalia y Chaguaramos.

La producción de maíz y arroz en los años indicados y en la zona de estudio es la siguiente:

<b>CULTIVOS ANUALES Y SEMIPERMANENTES MAS IMPORTANTES</b>						
<b>CENSOS 1971 Y 1961</b>						
<b>CULTIVOS</b>	<b>CENSO 1971</b>			<b>CENSO 1961</b>		
	<b>N° de Explotaciones</b>	<b>Superficie Cosechada (Ha)</b>	<b>Producción (Kg.)</b>	<b>N° de Explotaciones</b>	<b>Superficie Cosechada (Ha)</b>	<b>Producción (Kg.)</b>
Arroz	2.115	3.288	4.128.760	3.227	3.702	5.292.017
Maíz	4.964	15.201	20.209.355	4.690	10.289	10.684.501

Fuente: Ministerio de Fomento *IV Censo Agropecuario. Estado Bolívar. Caracas, 1977. Tomo I, Cuadro III (parcial). XLIX*

La producción de maíz, producto agrícola cosechado casi exclusivamente en la zona de San Francisco y La Paragua, también experimentó una gran expansión, duplicándose en los diez años que van entre 1961 y 1971.

El crecimiento poblacional y económico de las sabanas del sur de Bolívar, trajo aparejados cambios en la organización político-territorial de la zona. El 25 de junio de 1961, la Asamblea Legislativa creó en el Distrito Heres, el Municipio Centurión con los centros poblados Ciudad Piar (cabecera), Santa Bárbara, Guri, Tocomita, Santa Rosa y Merecito. En 1979, el 17 de diciembre, se erige el Municipio San Francisco, segregando del Municipio Barceloneta los caseríos San Francisco de Asís (cabecera), Los Monos, Buena Fe y La Becerra.

El pleno reconocimiento político para la zona ocurre el 25 de junio de 1986 cuando la Asamblea Legislativa decreta la erección del Distrito Raúl Leoni con los Municipios Centurión, Barceloneta y San Francisco

con capital en Ciudad Piar. El 29 de diciembre de 1994, mediante reforma a la Ley de División Político-Territorial del Estado Bolívar, se creó la Parroquia Santa Bárbara con los caseríos Santa Bárbara (cabecera), El León y La Nueva Fortuna.<sup>14</sup>

## **Conclusiones**

Durante todo el estudio que hemos realizado sobre el desarrollo experimentado por la región sabanera situada al sur del Estado Bolívar a partir del descubrimiento, explotación e industrialización de los yacimientos de hierro del Cerro Bolívar y su entorno, se han podido comprobar los hechos siguientes:

- 1) El emplazamiento de Ciudad Piar como centro de explotación del hierro, facilitó la construcción de carreteras que permitieron la comunicación expedita con Ciudad Guayana y Ciudad Bolívar con los pueblos al sur como La Paragua y San Francisco.
- 2) La apertura de la Carretera Ciudad Bolívar-Ciudad Piar-La Paragua (Troncal 16), amplió la frontera agrícola y puso a disposición grandes extensiones de terrenos aptos para la agricultura mecanizada (maíz y arroz), la ganadería y la explotación de productos forestales.
- 3) Esta zona, históricamente deprimida, económica y poblacionalmente, hasta mediados del siglo XX, apreció un creciente y sostenido desarrollo económico acompañado de un aumento de sus habitantes y mejores condiciones de vida.
- 4) Los resultados positivos derivados del poblamiento y de las actividades económicas (minería, agricultura, forestería, etc), crearon las condiciones para la elevación de la condición

---

<sup>14</sup> Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables. *Diccionario Geográfico del Estado Bolívar*. Caracas, 1999. Tomo I, pp.335-336; Tomo II, pp. 781-784, 812-813, 824-825.

político-territorial y administrativa de la zona, cuando se creó el Municipio Raúl Leoni ahora Angostura.

## **FUENTES**

### **Documentos Manuscritos**

Oficio N° 10 del Juez Político para el Gobernador de la Provincia de Guayana, sobre la incomunicación del Cantón de La Barceloneta, La Barceloneta, 31 de enero de 1828. Archivo Histórico de Guayana (AHG). Signatura Topográfica 2.1.1.115.40.

Oficio N° 94 del Prefecto del Departamento del Orinoco para el Gobernador de la Provincia de Guayana suprimiendo varios cantones, Barinas, 18 de diciembre de 1829. Archivo Histórico de Guayana (AHG). Signatura Topográfica 2.1.1.117.1.

### **Primarias impresas**

MINISTERIO DE FOMENTO. *Apuntes Estadísticos del Estado Guayana*. Caracas, Imprenta Federal, 1876.

MINISTERIO DEL AMBIENTE Y DE LOS RECURSOS NATURALES RENOVABLES. *Diccionario Geográfico del Estado Bolívar*. Caracas, 1999, 2 vols.

MINISTERIO DE FOMENTO. *IV Censo Agropecuario. Estado Bolívar*. Caracas, Tomo I, 1977.

### **Bibliográficas**

ALVAREZ DEL REAL, María E. (Directora). *Atlas de Venezuela*. Primera Edición. Virginia Gardens, Florida, USA, Distribuidora Escolar, S.A., 1983.

BRICEÑO MONZÓN, Claudio A., OLIVAR, José Alberto (compiladores). *Vías de comunicación y geohistoria en Sudamérica*. Universidad de Los Andes. Consejo de Publicaciones. Consejo de Desarrollo Científico, Humanístico y Tecnológico. Vicerrectorado Administrativo. Mérida. Talleres Gráficos Universitarios. 2009.

CABELLO REQUENA, Hildelisa. *Historia Regional del Estado Bolívar*, Corporación Venezolana de Guayana. Caracas. Italgráfica. 1997.

FERNANDEZ, Américo. *Historia del Estado Bolívar*. Barquisimeto, Ediciones Publimeco, Tomo II, 1994.

HERNANDEZ GRILLET, Rodolfo. *Geografía del Estado Bolívar*. Academia Nacional de la Historia. Caracas. Italgráfica. 1987.

TOVAR PINZON, Hermes, TOVAR M., Camilo y TOVAR M., Jorge. *Convocatoria al poder del número. Censos y Estadísticas de la Nueva Granada 1750-1830*. Archivo General de la Nación, Bogotá, 1994.

VILA, Marco Aurelio. *Aspectos Geográficos del Estado Bolívar*. Corporación Venezolana de Fomento. Caracas, 1951.

### **Hemerográficas**

REPORTE VENESCOPIO N° 22. *El movimiento demográfico*. Centro de Investigaciones en Ciencias Sociales –CISOR y Grupo Social CESAP. Caracas. Septiembre 2007.

### **Electrónicas**

C.V.G. FERROMINERA ORINOCO, C.A. Historia. <http://www.ferrominera.com/?q=node/4> [consultado el 10 octubre de 2011]

PAEZ, Yovanis. El Pao yacimiento pionero. [http://  
elpaoyacimientopionero.blogspot.com](http://elpaoyacimientopionero.blogspot.com). [consultado el 10 de  
octubre de 2011]

VIVAS VIVAS, Rafael; El Sol de los Andes. [http://elsoldelosandes.  
blogspot.com](http://elsoldelosandes.blogspot.com). [consultado el 10 de octubre de 2011]