

63

**Enero-Junio, 2015
VOL XXXIII
ISSN: 1315-9496**

Centro de Investigaciones Históricas Mario Briceño Iragorry

TIEMPO

Y

ESPACIO

Lorena Puerta Bautista
Manuel Silva-Ferrer
María Soledad Hernández Bencid
Guillermo Tell Aveledo
Guillermo Guzmán Mirabal
Gilberto Quintero Lugo
David Ruiz Chataing
Angel Omar García González
Véronique Hébrard
Jo-ann Peña Angulo
Nancy Urosa Salazar
Sócrates Ramírez

**UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA EXPERIMENTAL LIBERTADOR
INSTITUTO PEDAGÓGICO DE CARACAS
Depósito Legal pp198402DC2832**

Tiempo y Espacio. N° 63. Enero-junio, 2015.

Sócrates Ramírez. *Ciudad Bolívar en el marco del desarrollismo militar (1952-1958)*, pp. 231-259.

CIUDAD BOLÍVAR EN EL MARCO DEL DESARROLLISMO MILITAR (1952-1958)

Ciudad Bolívar in the framework of the military developmentalism (1952-1958)

Sócrates Ramírez

Magíster en Ciencia Política (USB, 2013), Licenciado en Historia Summa Cum Laude (ULA, 2008). Profesor de Historia Económica General en la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la UCV. Ayudante Académico adscrito al Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Simón Bolívar. Autor de *Decir una Revolución: Rómulo Betancourt y la peripecia octubrista*, Academia Nacional de la Historia y Fundación Bancaribe, 2014. Correo electrónico: socratesjramirez@gmail.com.

Recibido: 12/02/2015

Aprobado: 25/03/2015

Resumen: Este trabajo ilustra el papel que jugó Ciudad Bolívar en el proceso de planificación del desarrollo industrial de Guayana a mediados del siglo XX. Destacamos los lugares otorgados a la ciudad en el pensamiento y las ejecutorias oficiales y locales en el marco del desarrollismo militar durante el período 1952-1958. Demostramos que desde algunos ámbitos de la planificación, el carácter portuario de Ciudad Bolívar fue considerado en la proyección de Guayana, aunque sin solución de continuidad. De modo que la investigación pone de relieve elementos incidentes en el declive económico de esta localidad que no logró hacerse un espacio en la dinámica de crecimiento que convocó a otras zonas de su región y del país.

Palabras clave: Ciudad Bolívar, Guayana, Orinoco, industrialización, siglo XX.

Abstract: This work illustrates the role played Ciudad Bolivar in the planning process of industrial development in Guyana in the mid-20th century. We highlight the places given to the city in the thought and the official and local enforceable within the



framework of the military development during the period 1952-1958. We demonstrate that since some areas of planning, port character of Ciudad Bolívar was seen in the projection of Guyana, but without solution of continuity. So research highlights incidents elements in the economic decline of this town that failed to make a space in the dynamics of growth which called on other areas of their region and the country.

Key words: Orinoco, Ciudad Bolívar, Guayana, 20th century, industrialization.

Introducción

Desde su fundación en 1764 como Angostura, la dinámica vital de Ciudad Bolívar estuvo ligada al río Orinoco, al menos hasta poco antes del cierre de la primera mitad del siglo XX, cuando aquel curso de agua ya no determinó un modo más intenso de su vida económica sino que pasó a convertirse en un símbolo alegórico del tiempo pasado; y en referente para la pugna y la denuncia ciudadina por el letargo que parecía imponerse con la nueva planificación pública que lejos de considerarla la excluía. La Ciudad Bolívar que resulta de los años cincuenta continúa unida al río tan sólo como un símbolo apreciable pero ya no mira en él la posibilidad de un empuje ostensible tiempo atrás.

En otra investigación nos hemos referido a las condiciones económicas de Ciudad Bolívar desde finales del siglo XIX hasta la década de los cuarenta del siglo XX. Ahí hemos explicado cómo ésta se había convertido en el principal centro económico, comercial y administrativo de Guayana gracias a su activísimo puerto sobre el Orinoco desde donde se hacían los despachos de los productos venidos de los Llanos; y en parada obligatoria de embarcaciones nacionales y extranjeras encargadas del abastecimiento de la ingente zona circundante, que no sólo incluía a Guayana sino al sur de Anzoátegui y Monagas. Con algún interregno durante la Segunda Guerra Mundial, este escenario no sobrevive a la aparición de nuevos puertos y en general a la dinámica que imprimen nuevos intereses económicos como los ligados al negocio del petróleo y el hierro. El primero revitalizará la importancia de los puertos marítimos del norte de Anzoátegui, mientras el segundo dará inicio al estudio y paulatina concreción de nuevas áreas para el embarco de minerales y el desembarco de provisiones en zonas más cercanas a la explotación férrica, desplazando definitivamente

Tiempo y Espacio. N° 63. Enero-junio, 2015.

Sócrates Ramírez. *Ciudad Bolívar en el marco del desarrollismo militar (1952-1958)*, pp. 231-259.

en importancia y nivel de actividad comercial al puerto de Ciudad Bolívar. Si bien este es un escenario que parece definitivamente consolidado en los años sesenta, ya desde finales de la década de los cuarenta del siglo XX puede leerse con propiedad¹.

1. Pensar a Ciudad Bolívar en el marco de la industrialización de Guayana

Si algo caracterizó al decenio militar en Venezuela, al menos desde la reflexión del país inmediato, fue el esfuerzo por pensar a Guayana. Tal esfuerzo ha quedado evidenciado en los planes, en los primeros atisbos de su materialización, y en algunas contribuciones intelectuales cuyo propósito ha sido la posterior sistematización de lo propuesto y lo logrado durante el período con el patrocinio estatal y privado en la región². Ello supone que el panorama ideal y material que pueda hacerse sobre la zona norte del estado Bolívar para esta década sea en la esfera fundamentalmente económica, promisorio.

Empero, el modo de pensar la región en la medida de las nuevas y mejores condiciones económicas que ésta pudiese brindar al país no se gestan directamente en el decenio militar, puesto que tan sólo acuden a una actualización política de lo patentado en el cortísimo ensayo revolucionario iniciado el 18 de octubre de 1945 y cuya prolongación resulta alterada con el derrocamiento de Gallegos en noviembre de 1948. Nos interesa de este proceso puntual apreciar algunos elementos de la relación de continuidad y cambios que ocurre en torno al tema del hierro en Guayana y al modo de visionar a Ciudad Bolívar en el marco de este proceso, tan sólo de planificación durante el llamado *trienio*.

¹ Cfr. Sócrates RAMÍREZ, “Ciudad Bolívar y el Puente de Angostura: memoria de un proyecto”. *Mañongo*. N° 38. Vol. XX. Enero-Junio, 2012, pp. 61-87.

² Un ejemplo de este esfuerzo puede ser la sección que Hildelisa Cabello Requena le dedica en su libro de historia del estado Bolívar a las transformaciones propiciadas durante la década 1948-1958 bajo el título: “Una década fundamental en la Historia del Estado Bolívar”. Cfr. Hildelisa CABELLO REQUENA, *Historia Regional del Estado Bolívar*. Caracas: Corporación Venezolana de Guayana e Italgráfica, 1996, p. 357 y ss.



Sobre este aspecto Rómulo Betancourt sostiene que aunque el tema no es novedoso en la arena del interés político del país durante aquellos tres años, debido a que los hallazgos fundamentales de los yacimientos férricos ocurren hacia 1938 durante el período presidencial de López Contreras, el gobierno de *la Revolución de octubre de 1945* se interesa por otros temas sensibles. El primero de ellos es el del transporte del mineral en bruto que hacen las concesionarias extranjeras para llevar a los centros de fundición en sus respectivos países la materia prima obtenida. Betancourt arguye que el transporte directo del mineral debe hacerse desde puertos venezolanos. Hasta el momento, la práctica de los inversores extranjeros había sido la de llevar el producto en embarcaciones de pequeño calado a través del Orinoco hasta la isla de Trinidad, mientras que desde este punto era trasladada a los centros industriales extranjeros.

La posición expuesta por Betancourt da cuenta de la intención nacional por vigorizar el mercado fluvial y marítimo venezolano y por obligar a las empresas extranjeras de que sean los puertos criollos también los receptores del abastecimiento traído del extranjero, contribuyendo así a un más óptimo beneficio fiscal. El compromiso oficial será el de favorecer la construcción de una red ferroviaria de unos trescientos kilómetros de extensión que uniese los centros de extracción del Cerro Bolívar y El Pao con Puerto La Cruz, convirtiendo a éste en punto alternativo para el trasbordo y embarque del mineral en buques de navegación en aguas profundas. Alternativamente y mientras el proyecto planteado fuese finalmente ejecutado, el Gobierno revolucionario adelantaría el dragado del canal de navegación del Orinoco para que barcos de mayor calado pudiesen recorrerlo sacando el material férrico del puerto más cercano a las minas³. En ningún caso dentro de estas propuestas que recoge Betancourt en su publicación de 1956 se menciona a Ciudad Bolívar o a su puerto como centro receptor y de embarque del mineral, y aun cuando tampoco se menciona a otro puerto sobre el Orinoco, es ostensible pensar que el dragado del río por este motivo en particular beneficiaría al puerto de San Félix cuya cercanía a los centros de extracción ya había sido considerada importante, razón expresada en el *Plan Preliminar de Vialidad*, elaborado en tiempos de la Junta Revolucionaria de Gobierno.

³ Cfr. Rómulo BETANCOURT, *Venezuela, política y petróleo. 2 ed.* Caracas: Monte Ávila Editores y Fundación Rómulo Betancourt, 2001, p. 448.

Tiempo y Espacio. N° 63. Enero-junio, 2015.

Sócrates Ramírez. *Ciudad Bolívar en el marco del desarrollismo militar (1952-1958)*, pp. 231-259.

Justamente dentro de este plan se había considerado a la población de San Félix como *la salida natural del mineral de hierro*, por lo cual *Iron Mines* había creído conveniente el establecimiento de un gran puerto para tal fin en esta área.⁴ Aunque ello antes de 1948 era sólo una recomendación de la Comisión Nacional de Vialidad para el Gobierno, evidencia ya un modo particular de pensar ciertos aspectos ligados al futuro de la región en torno al tema del hierro.

Dentro del *Plan* se hace una consideración especial sobre la navegabilidad del Orinoco, donde no sólo es ponderado el carácter estratégico del nuevo puerto sino las condiciones para el tránsito de todo tipo de embarcaciones por el canal de navegación. La recomendación de la *Comisión* justifica el carácter estratégico del puerto de San Félix en otro criterio: entre el caño Mánamo en el Delta del Orinoco y ese puerto pueden transitar embarcaciones de mayor calado que hasta Ciudad Bolívar.⁵ En todo caso, y tomando en cuenta los altos costos del dragado, aunque beneficioso para el tránsito de embarcaciones de mayor capacidad por el Orinoco, un paliativo inmediato es que lo hiciesen desde San Félix aquellas embarcaciones autorizadas por su capacidad hasta un puerto marítimo venezolano más próximo que podría ser el de Carenero en la Península de Paria.⁶

El otro aspecto fundamental en la planificación del Gobierno revolucionario respecto al tema del hierro sería -a un ritmo más apresurado que el de la creación de una compañía nacional de petróleo-, la constitución de una empresa siderúrgica nacional dedicada a una transformación progresiva del material férrico de Guayana en la propia región y preferiblemente bajo el auspicio del capital estatal. Betancourt, en una prédica posterior al período revolucionario, por lo tanto, prejuiciada sobre los manejos del tema durante el

⁴ Comisión Nacional de Vialidad, *Plan Preliminar de Vialidad*. Caracas: Ministerio de Obras Públicas, 1947. [Mecanografiado], p. 187.

⁵ A quince (15) pies de calado podía llegarse desde el Delta hasta San Félix, mientras que desde este puerto hasta el de Ciudad Bolívar sólo podía hacerse a un máximo de diez (10) pies, lo que ya restringía el acceso hasta el puerto bolivarense de los buques de la Compañía Venezolana de Navegación que calaban entre catorce (14) y dieciséis (16) pies con entre mil doscientas (1200) y mil ochocientas (1800) toneladas de carga. *Cfr. Plan Preliminar de Vialidad*, p. 208-209.

⁶ *Ibidem*, p. 210.



ciclo andado del gobierno militar, pero consecuente con su natural insistencia nacionalista, dice que hasta entonces el problema de la explotación de las materias primas en el país es que éstas *emigraban en bruto* al no haber plantas industriales en Venezuela que permitiesen la obtención de derivados.⁷

Así, en el marco de estos deseos, pero en general, dentro del propósito de garantizar un programa intensivo de industrialización nacional en diversos órdenes, en 1946 se creará la Corporación Venezolana de Fomento (CVF). Aunque adscrita al Ministerio de Fomento, tendrá un desempeño autónomo, y su principal función sería diseñar y seguir diversos planes de desarrollo financiados con capitales públicos provenientes de la renta petrolera. Específicamente dentro de sus áreas de acción, al menos durante el período del Gobierno revolucionario⁸, la CVF tendría a su cargo el estudio y desarrollo de los planes *electrificación y desarrollo minero*. Estos habían recibido el nombre de *Proyecto del Hierro y Acero, Proyecto Hidroeléctrico del Caroní y Proyecto del Aluminio*⁹.

El trayecto de este organismo también da cuenta de la suerte de continuidad y profundización que se hará durante la década militar de los planes de desarrollo e industrialización delineados desde el Gobierno revolucionario, dentro de los que continúa resaltando la promoción al establecimiento de industrias básicas en el ramo de la siderurgia y de la generación eléctrica¹⁰.

⁷ Cfr. Rómulo BETANCOURT, *Op. Cit.*, p. 452.

⁸ A pesar de la continuidad institucional de este organismo después de 1948, Sonia Barrios ha catalogado su existencia tomando en cuenta los cambios en sus características procedimentales y a ciertas variaciones en las políticas del Estado. Así, considera un primer período que denomina *del populismo radical* y que comprendería el gobierno revolucionario y el de Rómulo Gallegos hasta noviembre de 1948; seguido de otro que denomina *fase inicial del período de autoritarismo militar* que comprende las fases directivas que de los cuerpos colegiados de gobierno hicieron Carlos Delgado Chalbaud y Germán Suárez Flamerich entre noviembre de 1948 y diciembre de 1952 y, finalmente, una tercer fase que denomina *de consolidación del período de autoritarismo militar*, que refiere al gobierno personal de Pérez Jiménez desde el último hito hasta enero de 1958. Cfr. Sonia BARRIOS, *El moderno estado intervencionista en Venezuela. El caso de la Corporación Venezolana de Fomento*. Caracas: Centro de Estudios del Desarrollo (CENDES), Universidad Central de Venezuela, 1998. (Col. Luis Lander, 5). p. 79.

⁹ *Ibidem*, pp. 85 y 89.

¹⁰ *Ibidem*, p. 102.

Esto será así hasta que el gobierno de Pérez Jiménez en 1953 decida transferir algunas de las competencias y desarrollos de interés de esta corporación a nuevas instituciones. Por ejemplo, el estudio y planificación intensiva para establecer una industria siderúrgica y de electrificación del Caroní serían encargados a la Oficina de Estudios Especiales adscrita a la Presidencia de la República, mientras que la CVF quedaría encargada de seis planes específicos que en adelante serán los que se referirán en sus memorias, a saber: Plan Nacional de Electrificación, entendido como un plan sectorial de extensión eléctrica; Plan Azucarero Nacional, Plan Arrocero Nacional, Plan de Fomento Industrial, Plan Bancario de Fomento y Plan de Estudios Económicos¹¹.

Pese a ciertos matices de continuidad en la planificación, la visión sobre Guayana se impregnará de nuevos elementos durante el decenio militar y concretamente durante el período del gobierno personal de Pérez Jiménez entre 1952 y 1958. Probablemente lo más destacado de una relectura sobre el entorno sea su adscripción principalísima al marco de propósitos del *Nuevo Ideal Nacional*. De este modo, *la visión estratégico-militar* del Gobierno influirá en la concepción de algunos proyectos de desarrollo industrial donde el de Guayana ocupará un lugar especial.¹² Uno de los más destacados criterios

¹¹ *Ibidem*, p. 104. También se expresa en los propósitos puntuales de la Corporación que son explicados por sus representantes: “Dentro del Plan de Fomento Industrial, la función fundamental del Instituto ha sido la de propender al aumento y diversificación de la producción nacional. Por esta razón tiene un carácter complementario, aparte de los planes específicos de la Corporación Venezolana de Fomento que son: Electrificación, Azúcar, Arroz, Bancos, etc. En virtud de su carácter, está dirigido a prestar la mejor ayuda técnica y financiera para la creación y progreso de Empresas industriales de tipo regional o local, y en especial aquellas que utilizan subproductos de industrias existentes o materias primas nacionales. De la misma manera limita sus actividades a cooperar efectivamente en renglones de tipo agrícola-pecuario, mineros e industriales en general, que por circunstancias perfectamente comprensibles no puedan ser atendidos por el Banco Industrial de Venezuela o el Banco Agrícola y Pecuario”. Vid. Ministerio de Fomento. Memoria correspondiente al año 1955 y Cuenta del período administrativo 1° de julio de 1954 al 30 de junio de 1955. Caracas, 1956. Introducción, Sección de la Corporación Venezolana de Fomento, p. II [sic].

¹² El sector militar dio cuenta especial de su interés por Guayana en el marco del fragor desarrollista. Su órgano informativo, la *Revista de las Fuerzas Armadas* así lo expresa. En una muestra de sus números publicados destacan algunos artículos que tienen a Guayana como objeto. Se expresa un interés por el estudio científico del hierro y por destacar la ubicación espacial del recurso en el mundo, precisando el potencial existente en Venezuela.



al respecto sería el de hacer descansar la ejecución de estos proyectos en la *argumentación ideológica* de que su desarrollo obedecía a *objetivos nacionales* y a los *altos intereses de la nación*, de lo cual se derivan al menos dos aspectos; el primero, una concepción particular de la idea política del *bien común*,¹³ el segundo, la convicción y la demostración de que el Estado es el receptor puntual de esa idea del *bien colectivo* y que por tanto obra en consecuencia.

Sobremanera este segundo aspecto es mejor desarrollado en otro criterio, igualmente de dos vertientes; uno sería el privilegio de la utilidad castrense de los proyectos, concretamente el del establecimiento de una industria siderúrgica nacional que permitiría la creación doméstica de ingentes pertrechos militares.¹⁴ El otro, la porfía del Estado de tener bajo su control el financiamiento y los beneficios de los desarrollos planteados, lo que en algún modo determinó escenarios de desavenencia entre éste y el sector privado nacional, quien lógicamente también había visto en el sector férreo y eléctrico alguna posibilidad de inversión y cuya exclusión se amparaba en el argumento oficial de la poca capacidad capital de aquél para un desarrollo de la envergadura que demandaban esos proyectos.¹⁵ Al supeditar los mismos al interés supremo de la Nación, el Estado se estaba reservando las directrices —al menos en el caso de Guayana—, de la creación de una industria siderúrgica nacional y de la electrificación del Caroní.

Esto se colige del artículo “Hierro” publicado por el Capitán e Ingeniero Militar Leopoldo PAOLI CHALBAUD en el Vol. 11. Nro. 61. Mes 7, Año 5. Julio, 1951, pp. 13-17. También se encuentran artículos relacionados al tema de la navegabilidad del Orinoco en el marco de la explotación del caucho en la zona selvática de Guayana, *Vid.*, por ejemplo el artículo de Jesús BLANCO, “El caucho en Venezuela”, Vol. 11. Nro. 62. Mes 8, Año 5. Agosto, 1951, pp. 142-148. Algunos de interés histórico: el Tcnel. (A). E.G. VOGELSANG publica un “Mapa de Guayana de Sir Walter Raleigh”, Vol. IV. Nros. 131-132. Mayo y Junio de 1957, pp. 18-19 y 44. Aunque escasa, esta muestra evidencia que en el seno de las Fuerzas Armadas se expresaba un interés por pensar la región Guayana.

¹³ Cfr. Fredy RINCÓN N., *El Nuevo Ideal Nacional y los planes Económico-Militares de Pérez Jiménez 1952-1957*. Caracas: Centauro, 1982, p. 113.

¹⁴ Cfr. *Ibidem*, p. 97 y ss.

¹⁵ Sobre estas fricciones, deben considerarse las opiniones respecto a la reserva estatal en la creación y puesta en marcha de la industria siderúrgica nacional que hace el denominado *Sindicato del Hierro*, una agrupación económica con intereses de inversión en el rubro durante el gobierno de Pérez Jiménez. A propósito, Cfr. Fredy RINCÓN N., *Op. Cit.*, pp. 85-89 y *pássim*. En torno a la posición de Fedecámaras, Cfr. Sonia BARRIOS, *Op. Cit.*, pp. 63-68.

Hasta entonces Guayana parece un ideal y se mantendrá en esa posición durante el período militar donde apenas los espacios son ocupados por la planificación y las ejecutorias de la primera hora. El Estado venezolano se interesa en profundizar los beneficios económicos que puede aportar la región y donde hasta el momento sólo había cobrado espacio la presencia extranjera a través de sus emprendimientos extractivos de hierro en la región del Cerro Bolívar y El Pao y de oro en la zona del Yuruary. Cabe preguntarse entonces, ¿es una concepción total la que reviste a Guayana en la planificación industrial del Estado durante el período militar? De seguidas intentaremos mostrar el modo de inserción-exclusión de Ciudad Bolívar como caso concreto en este proceso de planificación de la región y en las realizaciones inmediatas a propósito de lo primero.

2. Ciudad Bolívar comporta un caso aparte

En la planificación de la industrialización de Guayana pueden apreciarse dos órdenes perceptivos emanados de la visión oficial sobre los que parece haber continuidad desde 1946 hasta finales de los años sesenta del siglo XX. El primero refiere a una ponderación de la región como *totalidad*. Este ámbito implica la percepción de *toda* una Guayana promisoría, puntal de su propio desarrollo y fundamental para el mismo deseo a nivel nacional. Una suerte de visión dorada que no discrimina en las particularidades sectoriales dentro de la región y que se refiere al futuro de la misma esbozando una suerte de visión homogénea en cuanto a participación y beneficios en ese proceso de industrialización y desarrollo¹⁶. Es la concepción que mayores espacios ostenta en el discurso oficial del período anteriormente señalado.

El segundo ámbito refiere a los matices que detallan las áreas de vigorización consideradas en la planificación y sobre las cuales, con base en el criterio de cercanía a las zonas de extracción mineral y a las facilidades para el

¹⁶ Con propiedad el texto de Cabello Requena que hemos referido ilustra esa situación. El tratamiento que hace sobre los planes y la obra material ejecutada por el Estado en Guayana durante ese decenio expresa una intensión por globalizar Guayana y entenderla como un solo conjunto, sin detenerse en las particularidades que tal proceso pudo concitar. *Cf.*: Hildelisa CABELLO REQUENA, *Op. Cit.*, p. 357 y ss.



transporte, se diseñarán los espacios para el procesamiento industrial. Este es el criterio de especificidad que demarca concretamente las áreas de desarrollo, ergo, las que serán asiento de los centros industriales. Bajo este segundo criterio se clarifica que pese a la pretensión globalizadora de la idea de Guayana como polo de desarrollo, esa totalidad a la que remite el primer aspecto está representada específicamente en una porción territorial, la de la confluencia de los ríos Orinoco y Caroní.

Ahora bien, lo expresado en los proyectos que en el marco de una vigorización industrial de Venezuela le atribuían a esta porción del territorio un papel fundamental en la producción de energía eléctrica como sustento de una industria pesada en los rubros del aluminio y del hierro, además del papel que jugaría en la generación de electricidad para el consumo nacional, amén de su situación como un importante puerto para las comunicaciones y distribución de la producción a las zonas petroleras cercanas y al extranjero, aunque parecen cargados de una exaltación a las bondades y ventajas económicas de la región como una totalidad, no tuvieron una expresión homogénea en toda el área señalada, ni en los planes ni en las realizaciones. De modo que, un proceso dentro del período fue *pensar* a Guayana como polo de desarrollo del país y otro, el que dentro de los planes y sus concreciones inmediatas esa idea lograra tener lugar a plenitud en la región demarcada. Precisamente Ciudad Bolívar parece ser en este decenio una expresión de esa circunstancia.

Como ya se ha indicado, Ciudad Bolívar concluye la década de los cuarenta del siglo XX recobrando temporalmente una importancia como puerto fluvial gracias a las diversificaciones que de estos enclaves se dieron en el país para garantizar las importaciones durante la guerra, pero con el correr de los años posteriores a 1945 poco a poco irá adquiriendo esa faz que ya parecía clara al inicio de la década comentada y ésta es la pérdida de importancia progresiva de su puerto en beneficio de otros mejor posicionados, ya no para el comercio de las mercaderías llaneras sino del oro y el hierro que se habían convertido ahora en la principal referencia económica de la zona.¹⁷ Este fragmento del diagnóstico de las condiciones e importancia de su puerto contenidas en la *Plan Preliminar de Vialidad* de 1947 es bastante elocuente:

¹⁷ Cfr. Sócrates RAMÍREZ, *Ob. Cit.*, p. 68.

Tiempo y Espacio. N° 63. Enero-junio, 2015.

Sócrates Ramírez. *Ciudad Bolívar en el marco del desarrollismo militar (1952-1958)*, pp. 231-259.

El tráfico por los puertos de Ciudad Bolívar, San Félix y Barrancas es en promedio de unas 25.000 toneladas anuales, cargo que sólo requiere el servicio de un pequeño barco de 450 a 500 toneladas y 8 pies de calado para hacer el recorrido de unos 750km entre Ciudad Bolívar y la bahía de Carenero donde se haría el trasbordo a los barcos trasatlánticos. [...] Es conveniente advertir que a un [sic] cuando el Orinoco permitiera el paso de grandes barcos mercantes sin necesidad de obras de canalización estos barcos no irían de ninguna manera a Ciudad Bolívar o San Félix puesto que el volumen de carga está muy lejos de la cantidad requerida para hacer económica su entrada a dichos puertos.¹⁸

En 1948 se puede apreciar como Ciudad Bolívar puja por concentrar su importancia como puerto fluvial de primer orden en el Orinoco mientras se va consolidando el desplazamiento de éste aguas abajo. Aunque se evidencia la pérdida del vigor del embarcadero debido al declive comercial en esa franja del Orinoco, para la fecha aún mantendrá una importancia como centro comercial y administrativo que conservará a lo largo del decenio. Es paradójico, pero desde Ciudad Bolívar parece tomar orden un proceso que eludiéndola da mayor fuerza a otros espacios en el futuro. Es en esta ciudad donde se establecerá la sede de la Orinoco Mining Company en 1949,¹⁹ y de donde partirán justamente los recorridos de Milo Perkins por el Orinoco y el Caroní que luego darán como resultado parte de las recomendaciones que hará al gobierno militar en materia de desarrollo e industrialización para la Venezuela de los cincuenta.

Es por ello que Perkins se refiere a Ciudad Bolívar en sus propuestas. Muchos aspectos se desprenden de lo planteado por este estadounidense en torno al problema. En primer lugar el uso de la ciudad como enclave para sus recorridos da cuenta de la importancia que aún ésta podía revestir en la zona a comienzos de aquella década²⁰ y es probable que tal situación le haya motivado no tan sólo a mencionarla sino a *pensarla* en relación a la totalidad guayanesa en sus planes.

¹⁸ Vid. *Plan Preliminar de Vialidad*, p. 210.

¹⁹ Cfr. Hildelisa CABELLO REQUENA, *Ob. Cit.*, p. 358-359; y nuestro artículo ya referido, pp. 72-73.

²⁰ Milo PERKINS, *Por el desarrollo y la estabilidad de Venezuela. Principios de acción*. 2 ed. Caracas: Banco Central de Venezuela, 2010, p. 218.



Perkins piensa que la ciudad parece llamada a tener un puerto con mayor dinamismo que el observado. Su perspectiva en el mediano plazo, tomando en cuenta el ritmo acelerado del crecimiento económico del país, aunado a la esperanza de un escenario óptimo fundado en la materialización de sus propuestas, incide en apreciar a Ciudad Bolívar no desplazada por el puerto de San Félix sino a ambas formando un poderoso enclave portuario sobre el Orinoco. Esto también resultará paradójico, sobre todo si contrastamos su propuesta con los derroteros del futuro próximo: Milo Perkins no *piensa* a Ciudad Bolívar sin seguirle atribuyendo la importancia de su puerto. Variados son los ejemplos que permiten tal apreciación.

En sus propuestas, la planificación de industrias siderúrgicas no las ubica solamente en la zona cercana a San Félix sino a lo largo de todo el corredor fluvial que comunica a ese puerto con Ciudad Bolívar, por lo cual, esta última -al menos idealmente- parece cobrar una importancia plausible. Aunque por lo pronto sólo es un ejercicio de visiones, Perkins sostiene que la existencia de dos grandes puertos estaría en principio determinada por el nuevo auge industrial de la zona, pero también por el aumento de la población, lo que redundaría en una diversificación de la producción de bienes de consumo y de servicios que incluso lograría ampliarse fuera del área de Guayana incluyendo a la región sur-oriental, aunado a la fundación de nuevas poblaciones y al estímulo de la producción agrícola en la región de Llanos que continuaría usando al Orinoco como principal vía de traslado de sus productos.²¹

Si bien Perkins no visiona a Ciudad Bolívar como un centro de producción industrial tal como el que plantea aguas abajo del Orinoco, parece persuadido de los efectos reales y directos que este establecimiento generaría en la ciudad, principalmente a través de la vigorización de su puerto. En ese caso es posible decir que pese a no tener este enclave una importancia de primer orden como otros en la industrialización de Guayana, sí se cree factible su incorporación a la generación y disfrute de los beneficios por venir. De hecho, Perkins considera evidente para el momento que Ciudad Bolívar se ha beneficiado de forma subsidiaria de la explotación férrea que ejecutan en la zona algunas empresas de capital extranjero.²²

²¹ *Ibidem*, p. 174.

²² *Ibidem*, p. 175.

Sus exposiciones en torno al modo de inserción de Ciudad Bolívar en la nueva dinámica económica del eje Orinoco-Caroní deben estimarse también fuera de la espacialidad concreta de la ciudad y apreciarse en su relación con lo que él reiteradamente denominó la *Región Orinoco*. Perkins lee el declive en la navegación comercial del río al inicio de los años cincuenta, o dicho de un modo optimista, plantea que la navegación podría ser aún más dinámica si no se desatiende la importancia de esta red en la comunicaciones,²³ y en todo caso, sería gracias a la consolidación de la vía fluvial como medio de comunicación comercial que este estadounidense cree que la ciudad podría beneficiarse.

Los ejemplos de sus propuestas son diversos. No deja de concentrarse en el empuje que se impondrá en la región a través de los establecimientos industriales de hierro, aluminio y electricidad, pero alternativamente plantea otras opciones como que el Orinoco recobre su papel comunicador entre los mercados productivos de los Llanos y el resto del país. También propone el estímulo al establecimiento de *plantas enlatadoras refrigeradas* como mecanismo más *científico* para el aprovechamiento del *ganado*. La zona del Orinoco no sólo se vería beneficiada por el establecimiento de estas industrias en derredor sino que ello ocasionaría un tráfico más intenso en el Orinoco a partir de la incorporación de *garrafas refrigeradas*²⁴ que sirvan para la distribución de todos esos productos. Otro proyecto altamente favorable para la dinamización del comercio en la zona sería la construcción de astilleros y el establecimiento de fábricas de papel.²⁵

Ciudad Bolívar también es mencionada por Perkins cuando se refiere a la necesidad de que el Estado venezolano estimule la descentralización industrial en Venezuela o como él le llama *la dispersión geográfica de la industria*. Parece atribuirle grandes posibilidades cuando en tal ejercicio equipara el papel futuro de este enclave al que pueden tener otros centros que visiona como espacios de

²³ La visión de Perkins para entonces es que el transporte fluvial podría *ser utilizado con más eficiencia* en Venezuela si éste se encontrara articulado con una buena red carretera. Para ello resalta los beneficios naturales que tiene el país al respecto. Considera que *el dragado del Orinoco* ha sido una excelente ejecución que posibilita en el futuro su idea. *Cfr. Ibidem*, p. 183.

²⁴ *Ibidem*, p. 176.

²⁵ *Ibidem*, p. 177.



alto potencial económico para el país como Puerto Cabello, Maracay, Valencia, Barquisimeto, Puerto La Cruz y Puerto Ordaz.²⁶

En septiembre de 1958, casi ocho meses después del derrocamiento de Pérez Jiménez, Perkins dirigirá al gobierno provisorio un informe confidencial -hasta ahora inédito- en la misma línea que lo hiciera a principios de la década, aunque resultando más preciso. El espíritu es el de hacer una relatoría sucinta de los grandes proyectos de desarrollo promovidos por el Estado en el quinquenio precedente, destacando niveles de avance y aspectos por concluir. Sobre Guayana se detiene en los dos emprendimientos más destacables avanzados hasta entonces: el programa de Electrificación del Caroní y el desarrollo de una industria siderúrgica nacional. Su mención estimula algunas ideas sugestivas. En primer lugar, a propósito de la trayectoria de estos párrafos, no menciona a Ciudad Bolívar, adscrita o separada de estos planes, como sí lo hace en su primera y conocida recomendación publicada; y aunque esto resulta importante acentuarlo tomando en cuenta la dirección de nuestro análisis, parece secundario frente a lo siguiente. Y es que las proposiciones que hace Perkins sobre esos dos proyectos en particular dentro del tema Guayana, no distan mucho en contenido de lo sostenido en 1952, por lo cual posibilita pensar que con ello se reconocía que el gobierno de Pérez Jiménez no había actuado en el tiempo estrictamente bajo sus sugerencias. Éstas se repiten en un modo más corto pero sin eludir lo esencial en el nuevo informe, presentándolas pues como temas inconclusos. Lo más cercano al interés que Perkins había puesto pocos años atrás en relación al destino de pervivencia de la economía de la ciudad ligada al comercio fluvial lo hace recordando el necesario establecimiento de industrias no dedicadas al ramo férreo sino a la producción de diversas manufacturas, con lo cual, da continuidad a lo pretéritamente sostenido. El recurrente énfasis en el *gran futuro de la región*, aunque no niega las realizaciones, lo presenta como una realidad aún no alcanzada.²⁷

Sin embargo, Perkins cree que estos planes inmersos en el gran proyecto de apuntalamiento industrial de Guayana podrán cobrar vida cuando se

²⁶ *Ibidem*, p. 187.

²⁷ Milo PERKINS, "Report on the Venezuelan Economy. Confidential until published by the Venezuelan government". September 19, 1958. En Archivo Histórico de Miraflores (AHM), Sección Inventarios, Serie B-36, Carpeta 14, Documento 13. Sobre los emprendimientos señalados, *Vid.*, pp. 65-59.

Tiempo y Espacio. N° 63. Enero-junio, 2015.

Sócrates Ramírez. *Ciudad Bolívar en el marco del desarrollismo militar (1952-1958)*, pp. 231-259.

resuelvan al menos dos aspectos: uno, de índole organizativo a través de la creación de una *junta planificadora Orinoco-Caroní*, y luego otros de índole social urgente para el cual se requerirá la concurrencia de diversos organismos del Estado, tales serían fundamentalmente las soluciones de problemas *sanitarios, educacionales, de atención médica, y de agua y habitación.*²⁸

3. Las huellas

Curiosamente, son estos últimos derroteros los que transita la política oficial en relación a Ciudad Bolívar en los años siguientes a la primera propuesta de Perkins. Del panorama que plantea -al menos para el caso de nuestro objeto de estudio-, nada resulta concretarse fuera del plano de la atención al último problema trazado, es decir, a la atención social.

El tema vialidad es abordado a dos manos: por un lado, el gobierno nacional continúa con la refacción de la carretera que conduce de Los Llanos a Ciudad Bolívar,²⁹ mientras que la Orinoco Mining Company favorece las conexiones internas entre la ciudad y los centros mineros aledaños. Es por ello que quizá en muchas de las memorias gubernamentales no aparezcan reflejadas algunas mejoras al respecto, puesto que no fueron financiadas con dineros públicos. Un ejemplo de este proceder lo constituye la conexión terrestre entre Ciudad Bolívar y Ciudad Piar. Como continuación de los trabajos relacionados a la *Carretera Panamericana (oriente)* destacan dentro del período los emprendimientos en el tramo entre el Dorado y La Gran Sabana que permite el acceso de vehículos pesados desde el primer punto hasta el sitio denominado “La Escalera” en la Sierra de Lema.³⁰

En las Memorias del Ministerio de Obras Públicas correspondientes al período 1953-1957 llama poderosamente la atención que el desarrollo de

²⁸ *Ibidem*, p. 219.

²⁹ Se trata de la llamada *Carretera Panamericana (oriente)*, proyectada con una longitud de 1289 km., y cuyo trayecto permitiría el tráfico desde Caracas a Santa Elena de Uairén. *Cfr. Plan Preliminar de Vialidad*, p. 97.

³⁰ *Cfr.* Memoria del Ministerio de Obras Públicas (MOP) presentada al Congreso Nacional en sus Sesiones Ordinarias de 1955. Caracas, 19 de abril de 1955. Tomo I. Introducción, p. IV. [La Memoria ha sido presentada por el Ministro Juan Bacalao Lara y corresponde al ejercicio del año 1954].



obras públicas de todo tipo se encuentre concentrado en la zona central y en los Andes venezolanos. En una primera aproximación parece que este reflejo no se corresponde efectivamente con las propuestas generales que Perkins había hecho recientemente. De hecho, la realización material del perezjimenismo en Ciudad Bolívar —por ejemplo— parecerá minúscula si se le compara con la ejecutada en otras partes del país y que son continuamente reflejadas en las Memorias correspondientes. Frente a este caso quedan dos posibilidades por cubrir: la primera, que la planificación se haya sectorizado y corresponda a otros organismos su ejecución, tal vez a la Gobernación del estado o a la Oficina de Estudios Especiales creada el 21 de agosto 1953 y adscrita a la presidencia de la República con el objeto de organizar el proceso de industrialización del hierro y la electrificación del Caroní.³¹ La segunda, que estando los planes sectorizados, éstos no hayan podido desplegarse en su totalidad o siquiera parcialmente y su curso resultase postergado o alterado con el cambio de gobierno en 1958.³²

Dentro del período y atendiendo parcialmente a las propuestas que hace Perkins sobre las condiciones primarias que deben atenderse antes de apuntalar el proceso de industrialización de la zona del Orinoco que incluye a Ciudad Bolívar, sólo dos obras emblemáticas destacan: la mención permanente de los avances en la construcción de un moderno complejo hospitalario para la ciudad, nueva sede del Hospital Ruiz y Páez³³ y la culminación en 1954

³¹ Hildelisa CABELLO REQUENA, *Op. Cit.*, pp. 360 y 365.

³² Esta es una inferencia que hemos heredado de nuestra pasada investigación referida, concretamente de lo concerniente a la planificación de la construcción de un puente sobre el Orinoco por parte de la Gobernación del estado Bolívar con la venia del Ejecutivo Nacional. Este fue un proyecto que finalmente no pudo concretarse en el período sino en 1967. Tenemos datos de que algunos documentos remiten a la proyección del puente durante el decenio militar. Aún no hemos logrado acceder a ellos en el Archivo Histórico de Miraflores.

³³ La mención de este avance es recurrente en las Memorias del MOP que van desde 1955 hasta 1957. Siempre aparece reflejada la misma descripción de la obra y el remitido a las explicaciones específicas del Hospital de Valera del cual este proyecto es copia fiel. Destacamos algunos informes técnicos al respecto presentados por este ministerio.

“Área de construcción: 23.208,45 metros cuadrados. / Costo estimado: Bs. 15.207.953,00. / Capacidad: 300 camas.

Hospital General que formará parte del Centro Asistencial previsto para Ciudad Bolívar en un terreno de 16 hectáreas, donde lo acompañarán la Escuela de Enfermeras, los Laboratorios, los Sanatorios Antituberculosos y el Hospital Psiquiátrico.

Tiempo y Espacio. N° 63. Enero-junio, 2015.

Sócrates Ramírez. *Ciudad Bolívar en el marco del desarrollismo militar (1952-1958)*, pp. 231-259.

de un complejo carcelario en el marco del programa de *Reforma Carcelaria y Penitenciaria* que adelantaba el Ministerio de Justicia para entonces.³⁴

Adicional a ello y en la misma dirección de sólo ofrecer mejoras en el ámbito de los servicios sociales, es apreciable la construcción de una planta de tratamiento de agua potable para el abastecimiento urbano;³⁵ un

Durante el año de la cuenta se vaciaron 8.900,00 metros cúbicos de concreto. La instalación eléctrica se ejecutó hasta un 15% y la plomería hasta 43%.

La super-estructura de esta obra, en la cual había que dejar provistas todas las tuberías embutidas, se inició el 16 de noviembre de 1953. Actualmente se tramita la contratación de las obras que faltan para la total terminación del edificio, incluyendo las ventanas, obras de ornato y exteriores". *Vid.* Memoria del Ministerio de Obras Públicas (MOP) presentada al Congreso Nacional en sus Sesiones Ordinarias de 1955. Caracas, 19 de abril de 1955. Tomo I, pp. 65-66.

³⁴ La muy famosa Cárcel Modelo de Ciudad Bolívar, quizá la primera obra emblemática del gobierno militar en Ciudad Bolívar, paradójicamente no destinada a un beneficio general. Algunos datos sobre sus características a propósito de su culminación en 1954: "Área de construcción: 5.535,45 metros cuadrados. / Costo aproximado: Bs. 3.500.000,00 / Capacidad: 128 presos.

Esta construcción, proyectada para dar cabida a 120 presos y 8 presas, está ubicado en la Zona Sur-Oeste de Ciudad Bolívar, abarcando un área de terreno de 40.000.00 metros cuadrados que fueron donados por la Municipalidad para este fin. Para su total saneamiento se pagó la cantidad de Bs. 16.500,00 por concepto de bienhechurías que ocupaban parte de este terreno. Esta cárcel agrupa un conjunto de edificios dispuestos de la manera siguiente:

1 edificio de dos (2) pisos de talleres.

1 edificio para alojamiento de presos, igualmente de dos pisos.

1 edificio para servicios de comedor, cocina y lavandería.

1 edificio para alojamiento de mujeres.

También están contemplados y concluídos [sic] los edificios para la Sala de Máquinas y Administración. El último de los nombrados dispone de dormitorios para sesenta (60) Guardias, comedor, cocina, Oficina para el Administrador, Jefe de Guardias, Ecónomo, Alcaide, Depósito de armas, Cámara Secreta, dormitorios individuales y Casino para Guardias, además de un amplio sitio de estar.

Todos los edificios fueron construídos por el Ministerio de Obras Públicas mediante contrato por Administración Delegada. Igualmente se construyó el edificio para Enfermería". *Vid. Ibidem*, p. 70.

³⁵ En la memoria respectiva se especifican algunos detalles de la obra: "Para dotar de servicios de agua potable a esta importante capital de Estado, se terminó y puso en servicio la Planta de Tratamiento de Ciudad Bolívar, cuyas principales características son las siguientes:

Capacidad:

Capacidad normal presente: 13,5 millones de litros por día.



edificio para los servicios de la Unidad Sanitaria de la localidad con diversas especialidades médicas;³⁶ el acondicionamiento de dos instituciones educativas públicas emblemáticas de la localidad: el *Grupo Escolar Estado Mérida* y el *Liceo Peñalver*;³⁷ y el inicio de la construcción de una estación radiotransmisora.³⁸

Pero sobre el puerto y la puesta en marcha de obras significativas que permitan una mejor participación de la ciudad en el panorama económico que se dibuja para la región muy poco parece desarrollarse. En la Memoria del MOP presentada en 1955 ninguna mención se hace en relación a la ejecución de trabajos en el puerto de Ciudad Bolívar durante el año 1954; sin embargo, dos similares cercanos fueron considerados en el desarrollo de obras públicas: el puerto de Guanta en Anzoátegui y Puerto Ayacucho en el Territorio Federal Amazonas.³⁹ El mismo panorama se repite en la presentación de la Memoria del MOP durante 1956.⁴⁰ Sólo en la Memoria presentada

Capacidad máxima: 15 millones de litros por día.

Capacidad futura normal con extensiones: 15 millones de litros por día.

La capacidad normal de la planta se basa sobre el consumo normal de la población para el período de diseño hasta 1978. Sin embargo, la planta será capaz de soportar el gasto máximo sobrecargándola.

Abastecimiento:

La Planta es abastecida por aguas del Río Orinoco mediante bombeo a la Planta de Tratamiento desde la toma". *Vid. Ibidem.* p. 252.

³⁶ Es un edificio de 4 pisos y comprende las dependencias que a continuación se describen: Planta Baja, Sección de Epidemiología, Servicios Generales, Sección de Malariología, Sección de Antituberculosis, Sección de Higiene del Adulto, Seguro Social, Sección de Higiene Mental, Sección de Ingeniería Sanitaria, Administración, Sección Antivenérea, Departamento Anti-leproso, Nutrición, Consejo Venezolano del Niño, Sección de Higiene Escolar, Bacteriología.

Según reza la Memoria respectiva: "Los trabajos de construcción de esta obra se iniciaron mediante contrato celebrado con una Empresa Constructora Nacional el 6 de Agosto y se terminaron el 30 de noviembre de 1956". *Cfr.* Memoria del Ministerio de Obras Públicas (MOP) presentada al Congreso Nacional en sus Sesiones Ordinarias de 1957. Caracas, 19 de abril de 1957. Tomo I. [La Memoria ha sido presentada por el ministro Oscar Rodríguez Gragirena y corresponde al ejercicio del año 1956].

³⁷ Memoria del Ministerio de Obras Públicas (MOP) presentada al Congreso Nacional en sus Sesiones Ordinarias de 1955. Caracas, 19 de abril de 1955. Tomo I, pp. 106 y 108, respectivamente.

³⁸ *Ibidem*, pp. 102-103.

³⁹ *Cfr. Ibidem*, pp. 45-46.

⁴⁰ Memoria y Cuenta que el Ministerio de Obras Públicas (MOP) presentada al Congreso Nacional en sus Sesiones Ordinarias de 1956. Caracas, 19 de abril de 1956. Tomo I. [La

en 1957, correspondiente al ejercicio del año anterior, aparece una escueta mención sobre el aeropuerto de Ciudad Bolívar en relación a obras mínimas de acondicionamiento tal como se habían emprendido en varios similares a lo largo del país. Del puerto se suele destacar, quizá como el rasgo más resaltante a lo largo de todo el gobierno perezjimenista en relación a su existencia, que fueron concluidas las obras correspondientes al edificio de la Capitanía de Puerto dependiente del Ministerio de Comunicaciones.⁴¹

Como confirmación de una reminiscencia de su importancia comercial atribuida en la región, Ciudad Bolívar será considerada por la CVF al establecer en ella una sede del *Banco de Fomento Regional Guayana* inaugurado a inicios de 1955.⁴² También se le considerará en el marco del llamado *Plan Nacional de Gasificación* que durante el año 1956 contemplaba una conexión para el surtido de gas que partiría desde El Tigre hasta Ciudad Bolívar y desde allí hasta Puerto Ordaz.⁴³

Más allá de oficios puntuales de obras públicas, la ciudad parece negada incluso en sus propias celebraciones. Una revisión al detalle de las publicaciones de la prensa nacional sobre los sucesos más destacados en el interior del país, cobertura que para la época solía ser bastante amplia, revela cómo ni siquiera los aniversarios de la ciudad —cada 22 de mayo— lograron dar cita a la inauguración de obras y al esbozo de planes para la localidad. La única actividad de este orden referida por la prensa, y eludiendo la significación de la fecha, se hace para informar al país del viaje que la esposa del presidente Pérez Jiménez, Flor María Chalbaud Cardona, y demás damas esposas de miembros del gabinete ejecutivo, realizarán a la ciudad tras la invitación de la *Sociedad*

Memoria es presentada por el ministro Oscar Rodríguez Gragirena. En su exposición inicial al Congreso se excusa de la parquedad del escrito ya que pertenece a una gestión que no le tocó dirigir, habiéndose apenas incorporado a la dirección de ese despacho el 16 de febrero de 1956.

⁴¹ Memoria del Ministerio de Obras Públicas (MOP) presentada al Congreso Nacional en sus Sesiones Ordinarias de 1957. Caracas, 19 de abril de 1957. Tomo I, p. 76.

⁴² Ministerio de Fomento. Memoria correspondiente al año 1955 y Cuenta del período administrativo 1° de julio de 1954 al 30 de junio de 1955. Caracas, 1956. Introducción, Sección de la Corporación Venezolana de Fomento, p. XXXXVII [sic].

⁴³ Ministerio de Fomento. Memoria correspondiente al año 1956 y Cuenta del período administrativo 1° de julio de 1955 al 30 de junio de 1956. Caracas, 1957, p. 276.



Bolivariana de Damas, seccional Bolívar para cumplir un deber de orden social: la inauguración de la *Casa-Hogar “2 de diciembre”*. La ocasión es referida por un rotativo caraqueño como toda una oda de la farándula política del momento, que además de la inauguración, incluyó junto a otras visitas de orden *social* al *Asilo San Vicente de Paúl, Orfanato Bolívar, Instituto de Orientación de Menores*, reuniones de noche con el gobernador del estado Bolívar, el obispo de la ciudad y los mandos militares locales.⁴⁴

La obra material no habla por sí sola. Su ponderación, además de la visión de la huella en cualquier tiempo, requiere la apreciación de quienes se suponen sus beneficiarios directos, esos que en todo caso valorarán sus alcances y darán fe del modo cómo lo hecho impactó en alguna medida en la construcción de su normalidad.

De ese modo, y siendo conscientes de la parcialidad que subyace a la actividad de las imprentas, el único número rescatado de una publicación local de la época adquiere para nosotros una elocuencia especialísima por diversos motivos.⁴⁵ Como antesala a su comentario debe destacarse que el ejercicio de sus editores no sólo reviste una apreciación a distancia de los alcances materiales de *ese* tiempo, sino también una labor de reflexión sobre la ciudad, ergo, una forma local de *pensarla*.

Lo primero que salta a la vista en la apreciación del ejemplar de *La Espiga*, publicado en febrero de 1952, es la forma como refiere una sensación colectiva de atraso y melancolía por el pasado en pleno inicio de la década de los cincuenta del siglo XX. Así, la ciudad parece sucumbir en una suerte de letargo intelectual que puede apreciarse en las muestras que van dando sus habitantes de la poca preocupación —comparada con el pasado— que otorgaban en el entonces a la cultura y las buenas maneras. Así se expresan desde *La Espiga*:

⁴⁴ “Casa-Hogar “2 de Diciembre” Inaugurará hoy en Ciudad Bolívar la esposa del Presidente de la República”. *El Nacional*. Caracas, 22 de mayo de 1955.

⁴⁵ Nos referimos a *La Espiga*. Órgano Oficial de la AVAP [?]. Nro. 1. Ciudad Bolívar: Casa Editorial Publicidad Guayana, febrero de 1952. Director: José E. Sánchez Negrón. En adelante y después de especificar el artículo correspondiente nos referiremos a esta publicación simplemente como *La Espiga*, lo cual siempre remitirá al Nro. 1. Este es el único ejemplar de publicación periódica editado en Ciudad Bolívar durante la década de los cincuenta del siglo XX que se conserva en la Biblioteca Nacional de Venezuela. Forma parte de la llamada Colección Febres Cordero.

Hablar de la cultura de Guayana es una cosa igual que criticar a la persona X que asistió a la reunión social “tal”, tiene mucho que decir. Anteriormente Ciudad Bolívar iba dando un ejemplo prometedor de avance intelectual. Veladas, recitales y otros programas se elaboraban; el pueblo paulatinamente iba gustando de ellos. Pero de repente concluyó aquella época, en la pantalla de los cines se dejó ver la guaracha, la rumba, y últimamente el mambo, echando por tierra aquel incipiente interés cultural. Muchas y diversas instituciones existen en Ciudad Bolívar, pero jamás se le ha visto a ninguna elaborar un programa verdaderamente educativo. Apenas en algunos institutos docentes se realizan pequeños actos de esta índole.⁴⁶

Es también el grito de una visión de la localidad que pugna con nuevas costumbres y usos, enfrentándose a la necesidad de guardar tradiciones domésticas y familiares ante la impronta de un tiempo nuevo. Ese texto en específico forma parte de un llamado a los padres para velar por la rectitud de sus hijos, por la adecuada educación y por el cultivo de valores como el respeto y la honradez, que en idea de quienes escriben, han sido embestidos por *la civilización*. Visto desde hoy, aunque lógico, resulta un modo pacato de leer *su* entonces.

Desde estas críticas páginas se aborda el tema del *hierro* con la particularidad de relacionarlo a la realidad de la ciudad. Se invita a comparar la falta de correspondencia entre el alborozo vivido por la exportación en cantidad de mineral férrico y la ausencia de beneficios concretos en la localidad. En las palabras siguientes, la espera parece haber dado paso a un cuadro franco de desilusión:

La esperanza de toda Venezuela se empina en el sur del vasto territorio que ocupa geográficamente la parte norte de la América del Sur. Allí donde los aventureros de la vieja Europa en la época de la conquista perdieron sus vidas y sus ambiciones, está la mirada fija de los inversionistas extranjeros.

Hace algunos días los cintillos de los diarios nos daban la noticia de la llegada a puertos norteamericanos del primer cargamento de hierro venezolano, la noticia la leyó nuestro pueblo con aire de triunfo económico y vio reflejarse en el horizonte un porvenir preñado de

⁴⁶ J. M. GUZMÁN, “Guayana y su cultura”. *La Espiga*, p. 4.



incontables realidades. Aquí en Guayana, teatro del hierro y..., brilló la alegría y el optimismo, los comerciantes hacían grandes pedidos para sus negocios, los caseros refaccionaban sus viejas casas y solicitaban terrenos para construir [sic] nuevos apartamentos, en las casas humildes se entonaban canciones de aleluya al buen tiempo y se abrían los brazos para acoger en sus senos generosos al viajero que en busca de nuevas perspectivas venía a fijar residencia. Unos hacían sus preparativos y otros sus planes mentales para cuando llegara la cosecha del hierro. Los números del almanaque fueron quedando atrás y con ellos las esperanzas. La cosecha llegó y todos se preguntan: para cuándo será? [sic].⁴⁷

A parte de lo descrito, otro elemento se desprende de los fragmentos seleccionados: la consubstanciación local de Ciudad Bolívar con Guayana, una muestra de aquel primer carácter de región total que ya se había enunciado. Aunque el cuadro de desesperanza parece finalmente unido a *la ciudad*, cuando se habla previamente del hierro exportado y de los beneficios que de él se espera en lo inmediato, se hace considerando a Ciudad Bolívar como un enclave que merece importancia en Guayana, incluso, como Guayana misma.

Hay un espíritu en estas líneas que da cuenta de la concepción de merecimiento de la localidad frente al beneficio nacional y regional que siente brindar. En ello se ampara la equiparación de Ciudad Bolívar a Guayana y se justifican los no tan velados reclamos. Los mismos también suelen relativizar el orden de las realizaciones sociales que se han mencionado como único ámbito realmente perceptible en la acción material del gobierno militar en la ciudad. Al respecto resulta sumamente expresivo el siguiente extracto dedicado a criticar la desasistencia de los niños que habitan las márgenes del Orinoco:

Observando, en reciente viaje, la niñez en las márgenes del Orinoco en uno de sus trayectos más importantes —Ciudad Bolívar-Caicara— por su densa población, por sus grandes trabajos agrícolas y por sus bellezas naturales, donde se admira desde el apacible y bucólico paisaje de las siembras en sus islas y riberas, verdes de plantíos y pintorescos “ranchos” de paja, hasta el abrupto, imponente y bravío “Paso del Infierno” o “La Vuelta del Torno”: fosa fluvial con lápida cristalina y burbujeante, lecho eterno de muchos navíos que se atrevieron a sofocar su furia. Estos sitios son la rebeldía del Gran Río pareciera que allí se perpetúa una leyenda

⁴⁷ J. E. ROJAS RUÍZ, “Guayana, teatro del hierro y...”. *La Espiga*, p. 2.

de Titanes, de hombres fuertes y sanos. Es lo contrario de otra fuerza que se levanta a sus orillas: la niñez empobrecida y famélica de ojos grandes, hondos y somnolientos que esperan la mano pródiga que les dará salud y fé [sic] para crecer y llegar a ser útiles a su Patria, a su Tierra.

Desde un punto de vista sanitario tendríamos que convenir que el futuro de esta regsión [sic] tendrá que ser decadente ya que su célula primordial El Niño, está constantemente expuesto al contagio de toda clase de enfermedades por el modo de vivir que tiene, sin tomar en cuenta las más elementales reglas de higiene, viviendo y jugando alrededor de charcas que a medida que el río cumple su proceso de bajada van quedando inmediatas a las chozas o “ranchos” veraneros de los isleros, donde también se incuban los propagadores del combatido Paludismo, el cual habrá sido eliminado en las estadísticas pero no en realidad del campo venezolano, donde aún la plaga es el principal azote no solamente del niño sino de los adultos también.

El régimen alimenticio sin las suficientes calorías y vitaminas para ayudar al crecimiento infantil es también deficiente. Da sentimiento ver como comen estos niños. Mugrientos, agachados en el suelo y los animales domésticos disputándoles la poquísima comida. Con niños levantados así, nunca se llegarán a tener hombres capaces para resistir las faenas primitivas y el clima inclemente. Se está contribuyendo a la degeneración física del venezolano. La regeneración empezaría por aquí primero. Paradójico es que al lado de una demostración de superioridad, de grandeza, de provenir promisor, se dé otra de miseria y dolor en la salud del niño del Orinoco. Cuán lejos están los años en que la sonrisa franca y sincera, expresión de salud e inocencia, adorne las caritas tristes y pálidas de los niños del Orinoco. ¿Cuándo romperán las carcajadas infantiles preñadas de vida como rompen las olas contra los riscos de ira?⁴⁸

Para inicios de 1952 y a juzgar por lo apreciado en *La Espiga*, Ciudad Bolívar continúa siendo de algún modo un centro donde convergen informaciones de la región. Tal como el caso de los niños desatendidos en las riberas del Orinoco entre esta ciudad y Caicara, el panorama al otro lado del estado, hacia el Caura tampoco resulta alentador:

Informes recibidos del Caura dan cuenta que aquella región está quedando totalmente desolada. Innumerables familias han desocupado aquel lugar

⁴⁸ Luis Vicente GUZMÁN M. “El Niño de las Riberas del Gran Río”. *La Espiga*, pp. 8-9.



por la falta de trabajo que existe en ella. Dicen que el Banco Agrícola y Pecuario está negando rotundamente los créditos para el cultivo de la agricultura, y la producción de este año se dice que está perdida porque se considera en un setenta por ciento menor a los años anteriores. [...] Así viene sucediendo en el Caura desde hace tiempo. La rica región de Guayana que en otros tiempos elevaba su producción agrícola a considerable cifra y donde sus habitantes miraban en el panorama del futuro un horizonte grande y amplio, han visto reducirse y encontrar cerca una bancarrota para su entusiasmo y espíritu.⁴⁹

Hay en esta publicación una mención directa al desacuerdo de cómo las políticas del Estado respecto al desarrollo de Guayana han perjudicado la pujanza económica de la ciudad y la han dejado de lado en la futura generación de beneficios. Contrariamente a lo expuesto por Perkins en su ejercicio de visión sobre la ciudad y su futuro indivisible ligado al río, desde estas páginas que comentamos, quienes las escriben, no parecen persuadidos de ello, desestimando que el dragado del río pueda reactivar la actividad comercial en una sección del Orinoco que había sido ya desplazada por la ubicación estratégica de otros puertos. Desde *La Espiga* se pronuncian por el favor que le haría a la ciudad el paso por ella del puente que comunique a Guayana con el resto de Venezuela además de una vía férrea que sirva a la industria siderúrgica:

El Dragado del Orinoco y la construcción de Ciudad Ojeda y Puerto Ordaz comenzarán muy pronto tal como lo declaró a la prensa caraqueña el Presidente de la Orinoco Mining, señor Mc. Lake. El Dragado del Río y el puente sobre el mismo eran dos caminos que se le presentó en su ruta al pueblo guayanés. El puente sobre el río Orinoco hubiera representado para Guayana el paso agigantado hacia una era de prosperidad y hubiera sido una labor de grandes beneficios para el País. El Dragado del Orinoco no era más que profundizarlo mientras exista el interés extranjero en un tiempo ya determinado: Cuarenta años. El Gobierno Nacional quiso ser neutro en la solución y prefirió escuchar la voz del conglomerado. Una pequeña representación bastó para ello y venció el camino del Dragado. Doña “Sutana” y el señor “Fulano” hablaron en nombre del pueblo: Queremos el Dragado!!! Ese no era el sentimiento de los habitantes porque veía mayor porvenir en el puente

⁴⁹ A. V. LLANO. Sección “Comentando”. *La Espiga*, p. 14.

Tiempo y Espacio. N° 63. Enero-junio, 2015.

Sócrates Ramírez. *Ciudad Bolívar en el marco del desarrollismo militar (1952-1958)*, pp. 231-259.

y el ferrocarril ya que ello traía para la región progreso y acercamiento de pueblos. Dios quiera exista error en la voz del conglomerado! pero lamentablemente no es así.⁵⁰

Esta es una evidencia importantísima porque indica el cambio de signo en el modo de pensar la vida económica de la ciudad que había ocurrido con la exposición del portento industrial de Guayana. De ese modo, Ciudad Bolívar reclama para sí grandes obras, que en lo inmediato generen empleos y en el futuro beneficios tributarios, además de que terminen uniéndola a la mejor suerte que han ido significando los planes de desarrollo en la región. También, y aunque esto sea una sugerencia provisional necesitada de otros contrastes, al menos en el sentir público, la ciudad parece haber dejado de mirar su futuro de cara al río uniéndolo a una esperada vía terrestre que la convierta en la antesala de la industria guayanesa.

Todos los fragmentos seleccionados permiten otras deducciones. Dos parecen sugerentes. En primer lugar, ilustran la percepción local de que los beneficios que habían empezado a endilgársele a Guayana en relación a la economía del país no parecían revertidos a la región o al menos, no a todas las zonas. Cada fragmento expresa la sensación de que el nuevo tiempo pregonado no llega a todas partes. En segundo lugar, este ejemplar parece fuera del lugar que se ha construido en el imaginario venezolano sobre el carácter de las publicaciones periódicas durante la década militar y con mayor propiedad durante el tiempo del gobierno personal de Pérez Jiménez; pues se emiten algunos juicios incómodos al poder en pleno fragor de la planificación y solidificación de la acción económica y emprendedora del Estado. No tenemos noticias de la suerte posterior de esta publicación, pero para otras inferencias resulta elocuente el hecho de que sólo un número se conserve en los repositorios.

Consideración final

Dos tipos de evidencia testimonial dan cuenta de la separación de Ciudad Bolívar de los beneficios del proceso industrializador de Guayana en el decenio comprendido entre 1948 y 1958. Estos son: la huella material propiamente

⁵⁰ *Ídem.*



dicha y el alegato social. Durante el período del gobierno militar, la ciudad es un escenario donde termina consolidándose un perfil que ya parecía claro desde inicio de la década de los cuarenta del siglo XX: el de su estancamiento comercial y económico.

Después de la coyuntura bélica mundial que le dio un temporal vigor al puerto de Ciudad Bolívar, ésta no pudo recobrar el cariz de centro motor del comercio en el Orinoco, aunque se comportó como una suerte de emplazamiento desde donde se articulaba un nuevo proceso de desarrollo económico de gran envergadura. Diversas fueron las razones: la disminución de la producción de Los Llanos con fines de exportación, la imposibilidad de navegar buques de gran calado por el Orinoco hasta tanto no se hiciese un dragado del canal, la poca estima que en el ánimo de los lugareños y del gobierno local se le daría al transporte fluvial con fines altamente comerciales, pero sobremanera, el establecimiento de un nuevo puerto que cobraría una importancia cardinal con los proyectos del desarrollo hidroeléctrico del Caroní, con la explotación de hierro en el Cerro Bolívar y el Pao, y con la planificación de una industria siderúrgica nacional en la confluencia de los ríos Orinoco y Caroní, por lo tanto, más cómodo en factibilidad comunicativa con la región industrial en desarrollo y con el Delta del Orinoco.

Por otro lado, a ello hay que añadirle la intensificación de la producción petrolera del oriente del país, con lo cual, Puerto La Cruz, al norte del estado Anzoátegui, no sólo se consolida como un puerto en el ramo, sino igualmente como enclave para el desembarco de mercadería importada, sustituyendo de esta forma el papel que Ciudad Bolívar había tenido hasta entonces como centro receptor de importaciones y como núcleo distribuidor de las mismas en Guayana y el oriente de Venezuela. En términos generales, este es un panorama que ya aparece dibujado pocos años antes de iniciarse el gobierno militar y a cuyo cierre es una certeza.

Ahora bien, pese a lo que finalmente ocurre, Ciudad Bolívar está inserta, al menos desde la insinuación, en los planes de desarrollo de Guayana. Es una mención que en primer lugar evidencia una comprensión total de Guayana en el marco de las posibilidades económicas de la región, sobre todo en lo concerniente a la generación de beneficios, y que luego se muda al señalamiento de las especificidades que caracterizarían el nivel de participación de las áreas

periféricas en este proceso de planificación y crecimiento económico que había sido radicado aguas abajo del Orinoco que hace frente con Ciudad Bolívar. Esto significa que al menos en el proceso de pensar el aprovechamiento económico de la región, durante este decenio no se le dejó de lado, se le incluyó, y ello tomando siempre en cuenta su condición de enclave comercial y ciudad portuaria con la que definitivamente se había destacado sobre todo desde el siglo anterior. Tal como en su oportunidad referimos, este aspecto se encuentra ejemplificado en las observaciones de Perkins: en sus sugerencias, Ciudad Bolívar no parece tener un destino diferente al de beneficiarse de su cercanía al río.

En la tarea de pensar la ciudad en el marco de un tiempo nuevo, se ve su puerto aparejado al de San Félix constituyendo una suerte de corredor necesario para el embarco y desembarco, en un canal plagado de industrias. Se le estima también como un puerto necesario para la recepción de mercaderías creadas por una industria secundaria ligada a la potenciación productiva de Los Llanos y a la posibilidad creativa de manufacturas de todo tipo. Pero en esto no parece existir un claro interés local. Las fuentes conexas revelan como una especie de sentir colectivo no la supervivencia de un destino ligado al cauce del río, huelga decir, a la reactivación de su vida fluvial, sino a la modernización a través de los rieles y el asfalto. Así se quiere ver pues a Ciudad Bolívar: como antesala a Guayana a partir de la comunicación terrestre. Desde la observancia local, esta es la exigencia que sigue proyectándose más allá de la década del cincuenta, y que como contribución de la obstinación ciudadina, deriva en el levantamiento del Puente de Angostura en 1967.

Durante el gobierno militar ni una u otra cosa termina consolidándose a favor de la ciudad. El cese de la relación económica entre la ciudad y el río termina materializándose, pero ello no da paso a una nueva forma de relacionamiento óptimo con los planes y las concreciones materiales y económicas de la primera hora ligadas al desarrollo de Guayana. Los modestos beneficios no van más allá de la generación de empleo a los locales y del desarrollo de algunas obras públicas ligadas fundamentalmente al sector educativo y de salud, que incluso no resultan unánimemente apreciadas por la población, quien sigue destacando el estado de atraso que evidencia el contexto en contraposición a los deseos de un mayor vigor que creen merecer gracias al influjo del mito de



la riqueza, también total, que ha desatado la explotación de hierro en la región. De este modo, Ciudad Bolívar patenta su carácter periférico en la producción y captación de beneficios, ya no en el proceso de *pensar* sino de *hacer* una nueva Guayana para Venezuela.

Este no ha sido un ejercicio que persigue el señalamiento de responsabilidades; es decir, el objetivo de estas líneas no ha sido ubicar en una escala de culpas al gobierno militar frente a lo ocurrido con un proceso que bien pudiésemos destacar como de franco declive de la ciudad si lo comparamos con su suerte a principios del siglo XX. Nuestro propósito ha sido el de ubicar el estado de este proceso durante la década señalada, tomando en cuenta, tal como quiso dejarse claro al inicio de este trabajo, que como en muchas de las realizaciones, en ésta, que no la es, durante el período militar tiene continuidad un proceso que en ambos límites temporales termina trascendiéndolo.

Fuentes

Primarias

Documentos de Archivo

Archivo Histórico de Miraflores (AHM).

“Report on the Venezuelan Economy. Confidential until published by the Venezuelan government”. September 19, 1958. Sección: Inventarios, Serie B-36, Carpeta: 14, Documento: 13.

Publicaciones oficiales

Comisión Nacional de Vialidad, *Plan Preliminar de Vialidad*. Caracas: Ministerio de Obras Públicas, 1947. [Mecanografiado].

Memoria del Ministerio de Obras Públicas (MOP) presentada al Congreso Nacional en sus Sesiones Ordinarias de 1955. Caracas, 19 de abril de 1955. Tomo I.

Memoria del Ministerio de Obras Públicas (MOP) presentada al Congreso Nacional en sus Sesiones Ordinarias de 1956. Caracas, 19 de abril de 1956. Tomo I.

Memoria del Ministerio de Obras Públicas (MOP) presentada al Congreso Nacional en sus Sesiones Ordinarias de 1957. Caracas, 19 de abril de 1957. Tomo I.

Ministerio de Fomento. Memoria correspondiente al año 1955 y Cuenta del período administrativo 1° de julio de 1954 al 30 de junio de 1955. Caracas, 1956.



Tiempo y Espacio. N° 63. Enero-junio, 2015.

Sócrates Ramírez. *Ciudad Bolívar en el marco del desarrollismo militar (1952-1958)*, pp. 231-259.

Ministerio de Fomento. Memoria correspondiente al año 1956 y Cuenta del período administrativo 1° de julio de 1955 al 30 de junio de 1956. Caracas, 1957.

PERKINS, Milo, *Por el desarrollo y la estabilidad de Venezuela. Principios de acción. 2 ed.* Caracas: Banco Central de Venezuela, 2010.

Publicaciones periódicas de la época

BLANCO, Jesús, “El caucho en Venezuela”. *Revista de las Fuerzas Armadas*. Vol. 11. Nro. 62. Mes 8. Año 5. Agosto, 1951, pp. 142-148.

“Casa-Hogar “2 de Diciembre” Inaugurará hoy en Ciudad Bolívar la esposa del Presidente de la República”. *El Nacional*. Caracas, 22 de mayo de 1955.

GUZMÁN, J.M. “Guayana y su cultura”. *La Espiga*. Órgano Oficial de la AVAP [?]. Nro. 1. Ciudad Bolívar: Casa Editorial Publicidad Guayana, febrero de 1952, p. 4.

GUZMÁN M., Luis Vicente, “El Niño de las Riberas del Gran Río”. *La Espiga*. Órgano Oficial de la AVAP [?]. Nro. 1. Ciudad Bolívar: Casa Editorial Publicidad Guayana, febrero de 1952, pp. 8-9.

LLANO, A.V., Sección “Comentando”. *La Espiga*. Órgano Oficial de la AVAP [?]. Nro. 1. Ciudad Bolívar: Casa Editorial Publicidad Guayana, febrero de 1952, p. 14.

PAOLI CHALBAUD, Leopoldo, “Hierro”. *Revista de las Fuerzas Armadas*. Vol. 11. Nro. 61. Mes 7. Año 5. Julio, 1951, pp. 13-17.

ROJAS RUÍZ, J.E. “Guayana, teatro del hierro y”. *La Espiga*. Órgano Oficial de la AVAP [?]. Nro. 1. Ciudad Bolívar: Casa Editorial Publicidad Guayana, febrero de 1952, p. 2.

VOGELSANG, E.G., “Mapa de Guayana de Sir Walter Raleigh (1595)”. *Revista de las Fuerzas Armadas*. Vol. IV. Nros. 131-132. Mayo y Junio de 1957, pp. 18-19 y 44.

Secundarias

BARRIOS, Sonia, *El moderno estado intervencionista en Venezuela. El caso de la Corporación Venezolana de Fomento*. Caracas: Centro de Estudios del Desarrollo (CENDES), Universidad Central de Venezuela, 1998. (Col. Luis Lander, 5).

BETANCOURT, Rómulo, *Venezuela, política y petróleo*. (1956). 2 ed. Caracas: Monte Ávila Editores y Fundación Rómulo Betancourt, 2001.

CABELLO REQUENA, Hildelisa, *Historia Regional del Estado Bolívar*. Caracas: Corporación Venezolana de Guayana, Italgráfica, 1996.

RAMÍREZ, Sócrates, “Ciudad Bolívar y el Puente de Angostura: memoria de un proyecto”. *Mañongo*. N° 38. Vol. XX. Enero-Junio, 2012. pp. 61-87.

RINCÓN N., Fredy, *El Nuevo Ideal Nacional y los planes Económico-Militares de Pérez Jiménez 1952-1957*. Caracas: Centauro, 1982.

