

## ESTUDIO SINOPTICO

POR LUIS ALBERTO UNCEÍN TAMAYO

DATOS HISTORICOS DE LA NAVEGACION DEL RIO ORINOCO Y SUS AFLUENTES, Y DE LAS RIQUEZAS DEL ESTADO BOLIVAR (GUAYANA) Y DE LOS DEMAS ESTADOS Y TERRITORIOS BAÑADOS POR EL ORINOCO Y SUS AFLUENTES NAVEGABLES, EN APOYO DE LAS PONENCIAS ENVIADAS POR LA CAMARA DE COMERCIO DE CIUDAD BOLIVAR

En 1813, se concedió el primer contrato para la navegación del Orinoco, al Coronel James Hamilton, contrato que no cumplió ni pagó la multa que le correspondía.

En 1816 se contrató la navegación con el Almirante Luis Brión, en consideración a sus servicios a la Armada Republicana. No poseemos datos del desarrollo de dicho Contrato, ni del desenvolvimiento de esa navegación hasta el año 1839 en que ya era Cd. Bolívar (Angostura) el Tercer Puerto Importador del país, y que aparecen ya navegando dicho río y algunos afluentes, y para el Exterior, 220 buques nacionales y 56 extranjeros, gdes, y peq.

Desde 1833 el Gobierno había concedido franquicia a los buques construidos en el país, y reintegrarles a los constructores los montantes de Derechos de Imp. a los artículos y manufacturas empleados en las construcciones, reparaciones, y equipos en toda clase de buques. Ya los Gobiernos regionales se obligaban a limpiar los cauces de los ríos navegables afluentes del Orinoco y del Apure. Y se abrió en la Aduana de Angostura el tránsito para mercaderías con destino a Nueva Granada, por los ríos Meta y Arauca; y en el mismo año se decretó la prohibición de exportar por quince años las maderas de Cují, Bototillo, Cañada, Dividive, y las trozas de Vera, Curarire y Canalete.

En 1845 ya se invertían miles de pesos en las limpieas de los ríos; y en la Provincia de Barinas se retiraron este año 30 mil pesos sobrantes de lo gastado en dichas limpieas en los afluentes, Apure y sus tributarios. Estas limpieas se hacían por contratistas. Se esperaban para este año vapores para esa navegación que se venía haciendo en barcos de vela y a cabo. Para este año viajaba de Cd. Bolívar para New York el bergantín nacional "Orinoco", su Capitán H. W. Forster, y para Hamburgo el bergantín nacional "Cesar, su Capitán H. Jansen. Con estos dos buques habían veinte de construcción guayanesa con 850 Ton., que hacían el co-

mercio marítimo y con el Exterior, y veintisiete menores para el Orinoco y sus afluentes. Se pidió en este año al Gobierno, el establecimiento de un astillero, &, en el Orinoco para la construcción de los barcos, y se apoyaba dicha solicitud en que existía ya en Angostura un aserradero de propiedad alemana, que botaba un pie de tabla por minuto (esto dá un promedio anual de m/m 200.000 metros de tablas).

En 1846, 31 de Mayo, el Congreso Nacional dió el nombre de C. Bolívar a la ciudad de Angostura. Y en el mismo año se exportaron por su puerto: 2.760 novillos y 110.000 cueros de res; y se importaba azúcar de Maracay y de Colombia. El mismo año se decretó la Ley de Sanidad y Cuarentena para "preservar a los habitantes de ciertas enfermedades".

En 1849 se exportaban para Martinica tres mil novillos anuales, además de los para Trinidad y otras partes. Y en este año surcó las aguas del río Apure por primera vez, el vapor "Venezuela" propiedad del norteamericano Turpin.

En 1854 se exportaban por Ciudad Bolívar: Novillos, Caballos, Mulas, Yeguas, Burros, Carne salada, Quesos, Cueros de res, de venado, de tigre, de caimán y de chivo, Astas de res y de venado, Tabaco de cura seca, Añil, Aceite de Copaiba y de Carapa, Almendras (almendrones), Algodón en rama, Café, Cerdos, Cable de Rionegro, Cebo, Tejidos de Bejucos como cestas, canastos, guapas, &, Bejucos de esterilla, Chiquichique, Pitas, Castañas de Pará, Manteca de caimán y de tortuga, Dividive, Resinas de varias clases, Cortezas y razuras de maderas entre éstas: Ciraruba y Quina, Cenizas, Cacao, Caraña, Frijoles y otras menestras, Suela, Sombreros de Girón, Vainilla, Serrapia, Puchery, Palmeras, Aceite de Zazafrás, Trozas de madera, diversas clases de tablas entre éstas: Caoba, Cedro, Zazafrás. Entre las maderas finas "Palo de oro", Brasil y otras, Cebadilla, Zarzaparrilla, Cortezas amargas, Semillas de merey (caugil). Poco tiempo después se enviaron cien toneladas de Cristal de Roca de las minas de Moitaco a orillas del Orinoco, a un día de Cd. Bolívar aguas arriba, y se constituyó una Comp. para explotar las minas de oro del mismo lugar, caucho, balatá y chicle. El tabaco exportado por Ciudad Bolívar provenía de los siguientes lugares: Barinas, Araure, Ospino, Guanare, San Felipe, Barquisimeto, Trujillo, Escuque, Tocuyo, Carora, de Apure, de Guasdalito y Bancolargo, y de Upata en el interior de Guayana, y de Cumanacoa.

Ya se navegaban los ríos Portuguesa y Cojedes, por el primero hasta cerca de la ciudad de Guanare.

La exportación de algunos de los productos mencionados, fue así en los siguientes años:

Año:	Cueros res Unidad:	c/venado Unidad:	Copaiba Libras:	Sarrapia Q. Q.:	Tabaco Pacas:	Algodón Balas:	Café Sacos:
1856:	361.350	154.640	1.030	82	2.220	114	780
1857:	255.650	64.970	4.025	697	4.470	—	750
1858:	247.650	71.900	9.870	334	6.500	100	4.180
1859:	192.810	37.660	13.140	548	5.450	—	3.500
	1.057.460	329.170	28.065	1.661	18.640	214	9.210

Los mismos artículos se exportaron en la siguiente década, así:

Año:	Cueros res Unidad:	c/venado Unidad:	Copaiba Libras:	Sarrapia Q. Q.:	Tabaco Pacas:	Algodón Balas:	Café Sacos:
1860:	147.271	13.685	11.830	98	—	—	49
1861:	191.424	7.678	31.900	28	222	—	—
1862:	179.431	8.544	17.401	175	5.324	—	6
1863:	120.539	13.047	14.226	591	1.211	1.801	607
1864:	184.237	56.296	11.548	290	3.888	1.954	554
1865:	140.551	92.325	12.763	627	3.688	1.580	1.380
1866:	120.483	75.110	13.327	155	741	1.180	1.859
1867:	79.186	77.207	27.961	132	3.213	3.796	4.041
1868:	111.110	81.318	37.772	727	2.657	3.023	3.904
1869:	103.810	68.267	70.129	448	7.549	2.833	3.408
	1.378.083	493.875	248.866	3.270	28.473	15.667	15.808

La primera exportación de caucho se hizo por Cd. Bolívar en 1862.

En 1865, ya existía el "Club del Comercio" de Cd. Bolívar.

Para estos años que hemos descrito, los vapores tocaban en los siguientes puertos del Orinoco aguas arriba de Cd. Bolívar: El Almacén, Borbón, Moitaco, Mapite, Las Bonitas, Caicara, Cabruta, La Urbana, más la navegación por los ríos Apure, Araura y Meta, siempre que el valor del flete o pasaje no bajara de cinco pesos (Bs. 20).

Estos dos cuadros demostrativos, como se ve, no incluyen los demás artículos de exportación anotados al principio de esta página, que se exportaban con toda regularidad. Ya se exportaba bastante oro, pues en 1868 se introdujeron a las minas de Guayana las primeras máquinas de pilones para triturar cuarzo de oro, y se exportaron en este mismo año: 17.100 onzas de oro en barras. En 1869 el número de pilones triturando era de 770 y este año se exportaron 52.000 onzas de oro bruto. Las Comp. explotadoras de oro eran: "Explotadora y Minera del Orinoco", "South American Minning Co", "Genverskchaft", "Hansa", "Mi-

nera Caratal". En 1870 se estableció la Comp. Minera El Callao, y repartió su primer Dividendo en Dicbre. de 1875 a razón D\$ 1.000 por Acción, las cuales tenían un valor de D\$ 10.000 c/u, exportó en este año 75.500 onzas oro en barra. Rindió 3 y ½ onzas por Ton. de cuarzo que según los expertos es más que lo que rinden las minas de oro del transvaal. Del 1875 al 1881, exportó 380.000 onzas de oro. Además de las Comp. nombradas, existían las subsidiarias: "Eureka", "Callao Bis", "Potosí", "Chile", y otras. La minera "El Callao" tenía un personal de 9.700 hombres, entre éstos 660 carpinteros y 108 herreros. El Superintendente ganaba un sueldo de Bs. 102.000.00 anuales, más sus gastos.

Para los años descriptos existían en Cd. Bolívar las siguientes casas

*Imp. - Exp.:*

Möch, Hellman & C<sup>o</sup>  
 J. B. Dalla Costa e hijos  
 J. Negreti e hijos  
 M. Calderón e hijos  
 Calderón, Contasti & C<sup>o</sup>  
 E. Salom  
 Porral & C<sup>o</sup>  
 Andrés Jesús Montes  
 Luis Sprick & C<sup>o</sup>  
 Aristeguieta Hermanos  
 H. Courlander  
 A. S. Palazzi  
 J. Montes Salas

D. M. Battistini  
 Juan Dalton & C<sup>o</sup>  
 M. R. Montes & C<sup>o</sup>  
 C. Vicentini  
 Foocke, Meyer & C<sup>o</sup>  
 Vinner, Winter & C<sup>o</sup>  
 Juan Wulff  
 Ernesto Hahn  
 Blohm, Krohn & C<sup>o</sup>  
 Plessmann, Franzins & C<sup>o</sup>  
 A. Vogelius & C<sup>o</sup>  
 Krogh, Lorenzen & C<sup>o</sup>

En 1869, el Congreso sancionó una Ley declarando la libre navegación del Orinoco y sus afluentes y el Lago de Maracaibo y sus tributarios, para todos los barcos del mundo.

La navegación de los ríos afluentes del Apure podía hacerse por vapores de poco calado, así:

Por el río Uribante, hasta Puerto Teteo; por el río Canaguá, hasta Pedraza; por el río Pagüey, hasta Totumal; por el Santo Domingo, hasta Barinas pasando por Santa Lucía y Obispos; por el Masparro, hasta Masparro tocando en Dolores, Libertad, Santa Rosa y La Luz; por el río Guanarito, hasta Guanarito y Morrones; por el Portuguesa, hasta cerca de Guanare y Ospino; por el caño Turén, hasta Araure y Acarigua; por el río Cojedes, hasta Cojedes pasando por el Baúl; Por el río Tinaco, hasta cerca de San Carlos y El Tinaco; por el río Pao, hasta el Pao; por el Tiznado, hasta Guardatinaja; por el río Guárico afluente del Orinoco, hasta El Sombrero pasando por Calabozo. (El vapor "Confianza" de la casa H. Ligerón, de San Fernando de Apure, hizo este viaje hasta el Sombro-

ro, en junio de 1892, cuando la revolución de Joaquín Crespo, llevando al campamento revolucionario al Gral. Adolfo Guzmán.

Las exportaciones de Cd. Bolívar, de los artículos que hemos venido discriminando, fueron así en el siguiente quinquenio:

<i>Año:</i>	<i>Cueros res Unidad:</i>	<i>c/venado Unidad:</i>	<i>Copaiba Libras:</i>	<i>Sarrapia Q. Q.:</i>	<i>Tabaco Pacas:</i>	<i>Algodón Balas:</i>	<i>Café Sacos:</i>
1870:	122.159	94.960	47.801	1.046	5.038	5.289	655
1871:	95.236	93.520	46.164	199	13.760	7.611	1.452
1872:	103.976	55.229	24.535	78	7.476	5.528	3.698
1873:	66.875	47.321	97.657	1.334	7.570	4.476	5.089
1874	36.238	71.592	65.758	981	10.416	5.997	4.787
	424.434	362.622	281.195	3.639	44.260	28.901	15.691

En 1874, el Gobierno hizo uno de los contratos con el señor Juan Francisco Pérez, para limpiar, canalizar y mejorar la navegación del Orinoco, Apure, Uribante, Meta, Portuguesa y el Masparro y le contrató la navegación a vapor en los ríos Uribante y Masparro.

En 1883, se hizo el primer contrato para construir el Ferrocarril de Atures a Maipure, que no se cumplió. En 1885, propuso el insigne compatriota Dr. Jesús Muñoz Tébar, entre otros proyectos para salvar el paso de los raudales, la construcción de un canal de Atures a Maipures, o el Ferrocarril por una de las márgenes del río (Sur); y cuarenta años después, casi por el mismo trazado, construyó otro insigne Ingeniero venezolano el recordado Dr. Don Santiago Aguerreverre, la carretera en dicho punto cumplimiento del trazado de la frontera en aquellos lugares por el laudo suizo.

En 1886, propuso una Comp. Francesa de París, denominada La Haute & C<sup>o</sup>, la construcción del Ferrocarril desde el puerto de San Félix en el Orinoco, hasta las regiones mineras del Yuruari pasando por Upata, Guasipati, &.

En 1886, se calculaba una existencia de ganados en Venezuela de 5.800.000 cabezas, pero en 1888 fue rectificado el cálculo a 8.500.000 cabezas.

En 1897, se exportaron dos mil (2.000) Toneladas de hierro de Imataca, en el vapor "Mercedes" para U.S.A., y en 1901 4.000 Toneladas de la misma mina de Imataca, sacadas por el caño Corosimo; y 148 balas de cueros de caimán. En 1899, en mayo, se constituyó la compañía minera "Real Corona", para explotar las minas de Oro de Moitaco a orillas del Orinoco a un día de navegación, en vapor, de Cd. Bolívar aguas arriba. En 1901, ya se exportaban asfalto y petróleo del Delta Orinoco por la Comp. "Asfaltos del Orinoco". Y se exportaron de Moitaco, ya nombrado, cien toneladas (100) de Cristal de Roca, por el Sr. Eugenio Barletta. En este mismo año el Ingeniero norteamericano Francisco B. Loomis, recomienda las riquezas mineras del valle del Orinoco "para ahora y para el futuro", riquezas constatadas por

él en viajes de 550 kilómetros, y cita especialmente entre las minas las de hierro de Imataca a 75 kilómetros de la boca del Orinoco.

En 1896, se contrató con los Sres. Ramón Betancourt Marcano y Luis Courlander, la limpia, canalización y navegación de los ríos Canaguá, Pagüey y Santo Domingo del Estado Zamora, afluentes del Alto Apure.

Los vapores que navegaban el Orinoco y sus afluentes y para la mar, eran para estos años y los inmediatos anteriores descritos, los siguientes:

*Nacionales:*

Bolívar	Caroní	Progreso
Bolívar II	Macareo	Caura
Meta	Nutrias	Boyacá
El Confianza	Libertad	Bermúdez
Río Chico	Centenario	Apure
Reivindicador	Masparro	Orinoco
Libertador, (luego Arauca)	San Fernando	Arturo
	Héroe	Guanare
Manzanares	Héroe de Abril	Socorro (que le cambiaron

el nombre por el de Amparo, en la primera década de este siglo cuando una tropa del gobierno de Castro asesinó al Gral. Antonio Paredes).

*Extranjeros:*

Tubalkaín (después Jazmín)	Jean Amirail	Dien Merci
Linn O'Dee	Craighill	River Clyde
Lady Berta	El Callao	Caratal
Odin	Stamford	Victoire
	Elgiva	

y las barcas alemanas de tres a cinco mástiles llamadas: Doña Zoila, Willermina, Doña Evelina; la Francesa: Panerf, y la inglesa: Indiana, más una danesa y una noruega. Además habían cuatro vaporcitos río arriba de los raudales de Atures y Maipures, de la Comp. Francesa de Mr. Morgan.

*Total:* 26 Nacionales y 14 Extranjeros, más las barcas y los cuatro de Mr. Morgan. Surcaban a la vez las aguas del Orinoco y por el mar en nuestras islas y costas, los buques de vela nacionales m/m cincuenta entre goletas de dos y tres palos y faluchos, pairos y balandras, botes y lanchones de 100 a 200 Ton., que subían Orinoco-Apure hasta Puerto de Nutrias, y eran de las casas Bauditz & Gorrin, y otras. Los Vapores Bolívar y Delta hacían la línea de Ciudad Bolívar-Trinidad e intermedios, el primero recibía 360 novillos en cubierta y el segundo 300. El vapor Guanare subía por el río Meta hasta Orocué y Pto. Barrigón y

traía lotes de 150 novillos de la casa Ramón Real, para Ciudad Bolívar. Este último puerto es cercano a Bogotá. Estos eran los barcos hasta fines del pdo. Siglo, y se agregaron: El Manzanares, y en 1900 el vapor Alianza para el Orinoco y el Withney para la línea de Ciudad Bolívar-Trinidad-La Guayra e intermedios.

En 1898, que empezó el Gobierno de Cipriano Castro, los vapores nacionales de las líneas descritas eran los siguientes:

Apure	Progreso	Boyacá
Bolívar	Caura	Táriba
Orinoco	Perla	Casanare
Gral. Berrío	Forzoza	Héroe
Gral. Heres	El Caimán	Masparro
Isabel	Nutrias	Liberal de Guayana
Adela	Socorro	Gral. Rivas
Guanare	Manzanares	América
Libertador		<b>Bárima</b> (éste fue hundido en el primer bombardeo de Ciudad Bolívar, cuando el Gobierno de Cipriano Castro).

Seguidamente entraron el "Delta", "Alianza" y el "Withney", 29 vapores de varias Empresas de Navegación, más los vapores extranjeros, más los barcos de vela marítimos y fluviales.

1902: En este año principió la ruina de la navegación y de todas las riquezas descriptas hasta aquí. No obstante, la Exp., según valores declarados en la Aduana de Cd. Bolívar, alcanzaba todavía un promedio de Bs. 15.000.000 anuales. En 1905 se exportaron Kls., 1.300.000 de goma Balatá. Las exportaciones de caucho y balatá y otras gomas alcanzaban a un promedio anual de Kls., 800.000 y los cueros de res un promedio de 150.000 anuales. Las Plumas de Garza se exportaban anualmente con promedio de 3 a 4 mil Kg., anuales con valor de m/m diez a doce millones de bolívares.

En este año de 1902, el Gobierno principió por prohibir la navegación del Orinoco, y sus afluentes, cerró el puerto de Cd. Bolívar y clausuró su Aduana (Decreto del 28 de junio). En 1904, el Gobierno monopolizó totalmente la navegación fluvial y marítima y reglamentó la de barcos de vela en forma prohibitiva, y se acabó totalmente. En este año el vapor de guerra nacional: "Zumbador" echó a pique el vapor "Withney" que salió de Cd. Bolívar totalmente cargado de carga y pasajeros, en el bajo Orinoco, de noche; y se hizo vender el Alianza que era el único que, con el hundido "Withney", permanecía navegando independientemente; y subió la Tarifa de pasajes y de cargas en un 50%. En 1909, se llamó la Comp. monopolizadora "Fluvial y Costanera de Venezuela", contrato que se lo ratificaron en 1912; pero en 1916 se demandó este contrato y se liquidó la Comp. pagando el 17% de su valor, y le cambiaron el nombre por el de: "Venezolana de Navegación", y con este cambio se subió la Tarifa en un 25% más, y que por la Guerra Europea. En 1917, se reorganizó la Com-

pañía ya con muchos barcos menos, unos hundidos, otros arrumados por viejos, y otros que por la misma causa se le vendieron a la Nación, y que para Pontones y Estaciones Navales. En este nuevo Siglo, desde 1910, las exportaciones de oro, Plumas de Garza, Sarrapía, Caucho y Balatá, Diamantes y otras cosas, sólo Dios las conoce con exactitud.

De manera, que lo descripto fueron, y pueden volver a ser, realidades que destruyó la ignorancia, que las explotó hasta su agotamiento como si fueran productos de minas o de canteras y no la obra del hombre. Lo que pide Guayana hoy en esta era de reivindicaciones es el restablecimiento de todo lo que se puede y se debe reconstruir, que ahí están las bases esperando el esfuerzo y la buena voluntad. No invita hoy la Cámara de Comercio de Ciudad Bolívar secundando el clamor de todos sus hijos, al Gobierno, a que se embarque en una aventura o en proyectos ignotos, sino a rehacer lo que tuvo y fomentó en medio siglo y se lo destruyeron en 35 años. Y llevado a lo que fue por la mano del hombre bruto pero fuerte y luchador, por los hombres inmediatos sucesores de los hombres que nos dieron independencia. Hoy, que hay tanto adelanto y técnica, serían más viables y factibles muchas de aquellas obras que fueron problemas serios para los principiantes. Y, además, hay mucho venezolano que posee recursos cuantiosos relativamente hablando, para establecer empresas comerciales, agrícolas y pecuarias. Aquellas regiones son más de la mitad del territorio de Venezuela y encierran todo lo que quisiera una Nación para ser rica y grande: Aquello no es para los guyaneses solamente, sino para todos los venezolanos de todo el país, y especialmente para las regiones de los Estados: Monagas, Anzoátegui, Guárico, Portuguesa, Barinas, Apure y otros de más al centro que se acercan a la red fluvial inmensa que riega a todos los demás, y Táchira, y los Territorios Amazonas y Delta Amacuro, hasta enlazarlos con el Lago de Maracaibo.

Esa magnífica red fluvial, que son "caminos que andan", no hay más que limpiarlos de troncos, árboles, malezas y borales, y de arenas algunas "pasas" como las mencionadas especialmente en las Ponencias de la Cámara de Cd. Bolívar, como se hacía desde 1833, hasta que los monopolios leoninos lo destruyeron todo. Con estas limpiezas por medio de contratos hechos por los Estados bañados por sus aguas, ayudados por el Gobierno Nacional en parte, y en parte por los particulares, se establecerían las bases para el aumento y para la exportación, después de abastecer primero al resto del país. Y resolverían el hoy llamado fenómeno de las inundaciones de poblados y sabanas, cuando el fenómeno es, la no limpia de los ríos y caños, como se hacía antes, que se sufrían grandes inundaciones cuando las crecientes enormes de 1892/94 y una que otra. Eso se remediaba cuando la mano bruta del hombre venezolano se metía por ríos y caños limpiando y canalizando, no contemplando el desastre desde aviones para tomar fotografías. Una vez de aquel entonces, fue un vapor hasta la población de Achaguas, en el centro del Estado Apure, sin que estuvieran inundadas las poblaciones y sabanas como sucede hoy.

¿Qué venezolano, no fijará su atención en estas cosas, hoy, que hay más elementos con recursos suficientes y que se brindan tantas facilidades de medios materiales, y de dineros, para canalizarlos para empresas de grandes proporciones re-



munerativas? Ha debido observarse en el transcurso de lo que mencionamos desde el principio de este estudio, que aquellos comercios y empresas en lo que respecta a lo internacional, eran múltiples y no de la exclusiva propiedad y especulación de una o dos, siquiera, entidades, porque en esta forma no le hubieran quedado, ni hoy le quedarían, mayores proventos a Venezuela. No hay más sino que comparar lo que existía entonces, con la forma en que hoy existen cosas similares o parecidas.

Para los transportes de Guayana, lo mejor son sus vías fluviales y ferrocarriles, que son fletes diez veces más baratos que otros. Y si se agrega la electrificación, por medio del Salto del Caroní, electrificando vías férreas de transporte barato, y las carreteras que hay para enlazar con la troncal ferroviaria; para darles luz y fuerza a los poblados e industrias, para las minas, y pasarla a los Estados del norte del río Orinoco, sería el resurgimiento de Venezuela entera. Preparar todo esto para los venezolanos primero, que son los mejores "inmigrantes" que necesita Venezuela, por derecho del pueblo y por conveniencia nacional. Sería la descongestión urbana de varias ciudades invadidas desde la periferia por la mala vida y las necesidades, y el hambre. . . Hoy se pueden ofrecer en todos los rincones del país mejores comodidades y hasta diversiones.

Necesitamos retrasplantar, puede decirse, a muchos venezolanos, a sus lugares de antes; y necesitamos transplantar nuestros ganados a lugares de magníficos terrenos que tenemos para la cría, para con sementales apropiados importados, intensificar la cría mejorándola. Muchos ganados no hay más que transplantarlos en sus mismas sabanas, porque se arrochelan en puntos determinados a morir de hambre y de sed, por la incuria de los hombres de hoy, la falta de bestias y de hombres de envergadura como los de hace apenas 25 años. Ahí está la gran riqueza ganadera, abandonada, mal administrada, mal distribuida, mal atendida. No hay más que alentarla, "soplarla", para que vaya arriba como fue antes en que tuvimos hasta ocho y doce millones de cabezas de ganado vacuno. Y el ganado se acaba en todas partes del mundo. No hay que pensar sino en fomentar los nuestros mejorándolos con importaciones juiciosas, sobre todo de sementales, y la escogencia de vacas y novillas de las nuestras, e intensificar la cría que, el enraizamiento de ella viene de acuerdo con el mejoramiento del medio ambiente. Alambre, agua, pastos naturales y sembrarlos artificiales; bestias, importando caballos y yeguas y burros, no pretendiendo seleccionar únicamente animales fenomenales, pues nadie vende los mejores, sino animales útiles de silla y de trabajo.

Astilleros en el Orinoco y en Zamora, para construir cascos de madera para barcos, a máquina hoy, cuando antes los fabricaban para vela y tirarlos por cabo, a la mano. . .

Agreguemos a la navegación la electrificación de Guayana por medio del Salto del Caroní que está en las inmediaciones de Cd. Bolívar, para utilizarla en sus poblados, empresas, y para ferrocarriles de penetración. Con fletes ferroviarios, que son diez veces más baratos, y los embarcados por sus magníficos "camino que andan", que son sus ríos. Este sistema de transporte fluvial, fue lo que enriqueció aquella vez a Guayana, pero este sistema los ignorantes lo extorsionaron

todo. Agréguese los ferrocarriles y no sería posible hacerle competencia a los productos guayaneses, y los de otras regiones con acceso a su red fluvial. No olvidar el desastre en los transportes con vehículos neumáticos únicamente, en que se ha probado que es penoso y mortificante que Venezuela esté todavía importando caucho sintético teniendo inmensos bosques de caucho natural de varias calidades y clases.

Aprovechemos el interregno corto o largo de paz que hoy se inicia, para tratar de conseguir lo más posible a fin de reconstruir los territorios que aquí venimos mencionando que encierran más de la mitad de Venezuela; que encierran las grandes riquezas positivas enumeradas, no aleatorias como el petróleo (el que por cierto en ellas lo hay también, y bastante. . .). La propia Cd. Bolívar, además de otras riquezas y oportunidades, tiene una que se recomienda a las empresas que se dedican a ello: la ciega y relleno de la Laguna de Cd. Bolívar que está como un casquillo de Este a Oeste incrustado en la misma ciudad y que tiene un área m/m de mil metros de Este a Oeste y m/m seiscientos de Norte a Sur, siendo el ensanche natural de la ciudad; con cuyo relleno se haría una obra reproductiva de inmediato, parcelando, para vender, terrenos para urbanizaciones, después de los reservados por el Municipio para sus necesidades públicas. Una legítima representación ya establecida después de regir la nueva Constitución, solicitaría ayuda del Gobierno y de particulares para esta empresa igual a otras que se han realizado en otros Estados del país y en el D. F., pero, siendo ésta, a mi entender, una de las de mejores resultados positivos públicos y privados. El material para el relleno lo tiene la laguna a pocos metros de distancia, por las partes Este y Suroeste, nada más que de picarlo y hacerlo rodar a la laguna por cables eléctricos.

Para tantas empresas que pueden desprenderse del presente estudio, no se deberían contratar sino con entidades de responsabilidad y de personería reconocida, y no con aventureros como el primer contratista de la Navegación del Orinoco, en 1813, en que afortunadamente los venezolanos de aquel año reaccionaron inmediatamente y encarrilaron las cosas como debían ser, y en que se dirían: "para aventureros, pero constructivos, nosotros". . .

Pero, por sobre todo, y como obra primordial, descongestionar las poblaciones urbanas del material humano que las rebosa, antes de que se siga corrompiendo y perdiéndose, cuando que, en principio, esas masas migratorias debieran ser los "inmigrantes" preferidos, porque el venezolano ha dado prueba de ser una de las razas más fuertes de esta América, y lo que necesitan es que se les mejore el modusvivendi y se les proporcionen recursos para el trabajo, y no tanto como lo exigen las inmigraciones de extranjeros que hemos venido conociendo. Nos resulta el caso igual que con nuestros ganados: que están desatendidos como lo está el pueblo venezolano, siendo nuestros ganados autóctonos la mejor base para fomentar la cría trasladándolos de unos lugares para otros menos gastados e importando sementales apropiados para mejorarles la raza, así como a nuestro pueblo campesino entremezclarle trabajadores extranjeros que sean de su mismo oficio, y no comerciantes y pacotilleros vendedores a cuotas, sino lo que nosotros debemos entender por hombres de trabajo manual. Para aventureros, pero constructivos, no oportunistas, con nosotros nos bastaríamos.