

CIUDAD BOLÍVAR Y EL PUENTE DE ANGOSTURA: MEMORIA DE UN PROYECTO

Sócrates Ramírez¹

Resumen

En el marco de la modernización, integración y crecimiento económico de Venezuela durante el período democrático iniciado en 1958, se pondrá en funcionamiento el 6 de enero de 1967 el Puente de Angostura sobre el Orinoco que permitió la incorporación definitiva de la rica región de Guayana al territorio y a la economía del país. Este trabajo pretende dar cuenta de la evolución histórica de la economía de Ciudad Bolívar en el período previo a la construcción del puente, con un hincapié en la determinación de los cambios que a lo largo de la primera mitad del siglo XX se fueron gestando en esta población y en la zona de explotación económica de Guayana. Este será el contexto que nos permitirá reflejar que el crecimiento económico de Guayana como región desde los años cincuenta del siglo XX, fue un proceso simultáneo y en gran medida causal del declive de la posición portuaria y comercial de Ciudad Bolívar sobre el Orinoco, escenario que no logró detener la construcción del Puente de Angostura con toda la carga de promesas y esperanzas de progreso que trajo para los bolivarenses. Este aporte abre la ventana a la evaluación panorámica de un siglo de historia económica local a través del estudio de los canales para la comunicación comercial, al tiempo que, deja entrar en el juego la incidencia de todo tipo de cambios a nivel de la dinámica económica nacional e internacional.

Palabras clave: Ciudad Bolívar, puente de Angostura, río Orinoco.

¹ Licenciado en Historia (ULA). Profesor Instructor por concurso en la Cátedra de Historia Económica General, Escuela de Administración y Contaduría (UCV). Cursante de las maestrías en Ciencia Política (USB) e Historia de Venezuela (UCAB). E-mail: socratesjramirezv@gmail.com / socratesjramirez@gmail.com

Recibido: 12-03-2012

Aceptado: 15-06-2012

CIUDAD BOLIVAR AND THE ANGOSTURA BRIDGE: REPORT OF A PROJECT

Abstract

As part of modernization, integration and economic growth in Venezuela during the democratic period began in 1958, will run on January 6, 1967 Angostura Bridge over the Orinoco which allowed the final incorporation of the rich region of Guayana to territory and economy. This paper seeks to explain the historical evolution of the economy of Ciudad Bolivar in the run up to the bridge, with an emphasis on identification of changes over the first half of the twentieth century were developing in this population and the area of economic exploitation of Guyana. This is the context that allows us to reflect that economic growth in Guyana as a region from the fifties of the twentieth century, was a simultaneous process and largely causal decline of the port and commercial position of Ciudad Bolivar on the Orinoco, a scenario that failed to halt the construction of the Angostura Bridge with all the burden of promise and hope of progress that led to the Bolivar. This contribution opens the window to the evaluation overview of a century of local economic history through the study of commercial communication channels, while what, let's get into the game the incidence of all types of changes at the level of economic dynamics nationally and internationally.

Key words: Ciudad Bolivar, bridge Angostura, rio Orinoco.

I. El Río: Ciudad Bolívar como escenario portuario y fluvial durante la primera mitad del siglo XX

*Puente Angostura, eras nuestra obsesión perenne:
Niños, fuiste el juguete que siempre se soñó;
y fuiste ideal bello, perenne, cuando grandes;
de todos, fuiste estrella que siempre se anheló.*

Anita Ramírez, poetisa bolivarense.²

Ciudad Bolívar despierta al siglo XX bajo un signo de pujanza económica y estratégica que parecía definido desde la centuria pasada. La ubicación que ostenta en el bajo Orinoco había determinado su configuración como puerto de primer orden, encargado de recibir la producción de Los Llanos, abastecerse de ella y servir de enlace a la exportación. Por otro lado, a su aduana llegaban barcos provenientes de Inglaterra, Holanda y Alemania con el propósito de proveer a las casas comerciales que sus nacionales habían establecido en la ciudad y que representaban un ícono de intercambio importantísimo para el abastecimiento de manufacturas, no sólo en esa localidad, sino en todo el radio de su influencia circunvecina que incluía la zona sur de Anzoátegui y Monagas, el sur de Bolívar hasta El Callao y la región de los Llanos. El de Ciudad Bolívar, antigua Angostura, parece entonces, un destino comercial infranqueable.

La posición económica de la ciudad es una derivación de la importancia comunicacional y comercial que reviste en el período la navegación fluvial del Orinoco, curso de agua fundamental en las comunicaciones entre el Llano, Guayana, el Atlántico y la costa caribeña venezolana.³ Hasta bien entrado el siglo XX, el curso del

² Verso del poema *Ciudad Bolívar y su puente*, dedicado por Anita Ramírez a *los ilustres guayanese*s Dres. Raúl Leoni, Presidente de la República, y Leopoldo Sucre Figarella, Ministro de Obras Públicas. Vid., íntegro en: Pineda, Rafael (compilador). *Santo Tomé de Guayana, Angostura o Ciudad Bolívar*. Tomo II. Caracas: Asamblea Legislativa del Estado Bolívar, Ediciones Amón, 1980.

³ Briceño, Tarcila. "La navegación por los ríos Orinoco y Apure en las primeras décadas del siglo XX". En: *Tiempo y Espacio*. Caracas, UPEL, Instituto Pedagógico de Caracas, Centro de Investigaciones Históricas Mario Briceño Iragorry, N° 10, Julio-Diciembre 1998, p. 61.

Orinoco será el canal de comunicación más importante –en cuanto tiempos y costos– entre Guayana y Caracas, siendo Ciudad Bolívar el eje de este contacto.

Eugéne André, viajero trinitario de origen francés recorrió Guayana en 1900 y contempló en sus memorias la vitalidad económica de Ciudad Bolívar, donde las sedes de todas las casas comerciales tienen sus puertas frente al río, facilitando las actividades de desembarco e intercambio, puerto que recibe mercaderías de Trinidad y que se encuentra *abierto a grandes empresas navales del mundo entero*.⁴

Durante las primeras décadas del siglo XX, la actividad naviera y comercial de Ciudad Bolívar estaba dinamizada por la explotación y venta de los mismos rubros que le habían dado importancia a su puerto durante el siglo XIX, y como ya hemos indicado, en su mayoría provenían del Llano e igualmente del sur de Guayana, en ambos casos nos referimos a: *el balatá, la sarrapia, el caucho, la pluma de garza y los cueros de res, venado y caimán*.⁵ La actividad comercial con eje en un puerto internacional condicionó otra característica de la ciudad durante la primera mitad del siglo XX, la de ser un importante centro consular. Para 1905 existían en Ciudad Bolívar diez legaciones en representación de diversos países europeos y americanos, a saber: Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Gran Bretaña, Holanda, Italia, Francia, Estados Unidos y Colombia.⁶ Si a lo anterior sumamos la reactivación del comercio del oro con el descubrimiento de las minas del Cuyuní hacia la segunda década del siglo XX, podemos imaginar a Ciudad Bolívar como la centinela del tráfico permanente de vapores, hacia el interior del Orinoco, con destino a Puerto Nutrias y hacia

⁴ Vid. Eugéne André. *Un naturalista en la Guayana*, Caracas, 1964. p. 53. Citado por: Briceño, Tarcila. "La navegación por los ríos Orinoco y Apure en las primeras décadas del siglo XX" ... p. 62.

⁵ Briceño, Tarcila. *Loc Cit.* p. 62.

⁶ *Ídem*.

el exterior, con embarcaciones que tenían como primera parada obligatoria Trinidad o La Guaira.⁷

Este escenario permanecerá invariable hasta los inicios de la década de los años cuarenta, cuando la explotación petrolera en el Oriente del país vaya haciendo más perceptible su huella, generando un viraje en los usos comerciales y en la importancia de los territorios. Es quizá la aparición de una nueva dinámica económica a la que la zona de Guayana no estaba llamada en primer orden lo que determina el mayor peso en la balanza de factores que coinciden durante esta década en la baja significativa de la economía portuaria y comercial en Ciudad Bolívar.

La explotación petrolera en el oriente favoreció la creciente importancia de Puerto La Cruz, no sólo como centro de despacho del bitumen, sino también, como enclave receptor de las importaciones provenientes de Europa y Estados Unidos. Si a ello añadimos el declive significativo de la generación de productos de exportación provenientes del Llano en razón del éxodo y la desinversión, el panorama muestra a un Orinoco que va dejando de ser una ruta estratégica en el orden comercial. En los años cuarenta esta realidad se vio reflejada en la falta de inversión en la apertura de los canales y bancos de arena que se formaban en el delta dificultando el ingreso de embarcaciones de gran calado, por tanto, resultaba más cómodo y económico establecer en la zona norte de Anzoátegui el puerto de abastecimiento de Oriente y Guayana, lo que progresivamente conllevó a que Ciudad Bolívar lograra proveerse de artículos de consumo a través de un rudimentario camino terrestre cuyo enlace inmediato era El Tigre y San Tomé.⁸

⁷ *Ibidem*. pp. 63-64. Es importante destacar la mención que se hace en el trabajo de referencia sobre el nombre de los vapores nacionales y extranjeros que desembarcaban rutinariamente en el puerto de Ciudad Bolívar a principios del siglo XX, así como también, de las principales casas comerciales con sus fechas de institución que se radicaron en la localidad, determinando por largo tiempo su prosperidad económica.

⁸ Vila, Marco Aurelio. *Monografía de Ciudad Bolívar*. Caracas: Publicaciones de la Corporación Venezolana de Fomento, 1945. p. 24.

Para mediados de la década del cuarenta, San Félix empieza a hacer sombra al porvenir económico de Ciudad Bolívar. Si bien es apenas un enclave insalubre y con inestabilidad poblacional, dependiente en servicios y abastecimiento de la vieja Angostura, presenta un crecimiento acelerado vinculado a su mayor cercanía a las zonas de explotación aurífera y a los estudios geológicos de los yacimientos férricos, lo que hizo pensar a los observadores de la realidad en el momento, que, vencidas las dificultades sanitarias y poblacionales, este puerto fluvial, río abajo, se convertirá en un centro comercial de gran competencia para Ciudad Bolívar.⁹ En el Plan Preliminar de Vialidad, presentado en 1947 por la Comisión Nacional de Vialidad adscrita al Ministerio de Obras Públicas, se recomienda la necesidad de un urgente estudio sobre las condiciones para el establecimiento de un puerto de gran calado en San Félix, estas son las razones expuestas:

Todas las perspectivas para este puerto son de un rápido desarrollo para el próximo futuro. Es la salida natural de los ricos Distritos Piar y Roscio que forman la zona de San Félix. Tan pronto se prolongue la carretera San Félix – El Pao hasta enlazarla con la de Ciudad Bolívar – Upata, toda la región de Upata, Guasipati, El Dorado tendrá en San Félix su salida natural ya que por esta vía la carga tendrá un recorrido menor de 110 km de carretera y 160 km de río que pasando por Ciudad Bolívar, lo que justifica por sí sólo la construcción del puerto con todas las facilidades, pues el construido por la Iron Mines está diseñado especialmente para el embarque del mineral de hierro. Por otra parte se está estudiando la posibilidad de construir en San Félix una fábrica de hierro y acero con capacidad máxima para 600 toneladas diarias utilizando los gases provenientes de los campos petroleros de Anzoátegui o Monagas, por lo cual

⁹ *Idem.*

al estudiarse el proyecto del puerto debe tenerse muy en cuenta esta circunstancia.¹⁰

La referencia es evidente: la hipotética construcción de un puerto en San Félix equivaldría a una reducción en el recorrido fluvial de las embarcaciones que ya no estarían obligadas a embarcar y desembarcar en el puerto de Ciudad Bolívar, además, va poniendo de manifiesto la importancia estratégica que adquiere San Félix como puerto sobre el Orinoco, en el marco de un incipiente desarrollo industrial. En la misma consideración sobre los puertos del oriente del país, el *Plan Preliminar de Vialidad* de 1947 sólo hace una mención mínima respecto al puerto de Ciudad Bolívar, comentando que había sido finalizado años atrás en el marco de un proyecto que consideró la gran variación del nivel de las aguas del río en el lugar, sus buenas condiciones y la necesidad de un proyecto que garantice su conservación.¹¹ No se le atribuye ningún carácter estratégico. En buena medida, la dinámica de la futura industrialización de Guayana terminará sellando durante la década de los sesenta esta realidad.

Marco Aurelio Vila nos refiere que a mediados de los años cuarenta el comercio de Ciudad Bolívar se encuentra dividido en tres sistemas. El primero de ellos comprende el comercio fundamentalmente urbano, determinado por la distribución de mercancías que dentro de la localidad hacen diversos grupos detallistas, que se abastecen de manufacturas producidas en el lugar, traídas de diversas zonas del país o del exterior a través de Puerto La Cruz y de las pocas embarcaciones que aún llegan al puerto de la ciudad. Un segundo anillo comercial, relaciona a Ciudad Bolívar con comarcas y pueblos cercanos, donde ésta continúa comportándose como centro de distribución. Esta actividad es llevada a cabo por mercaderes ambulantes que en pequeñas embarcaciones recorren el Orinoco o se desplazan por los llamados *caminos vecinales*, dando paso al

¹⁰ Comisión Nacional de Vialidad. *Plan Preliminar de Vialidad*. Ministerio de Obras Públicas. Caracas, 1947. [Mecanografiado]. p. 187.

¹¹ *Idem*.

establecimiento de un mercado bastante menor. El tercer anillo comercial está determinado por las relaciones que aún mantiene la ciudad con el exterior a través de su puerto sobre el Orinoco, con un breve empuje durante la Segunda Guerra Mundial, donde Estados Unidos, Inglaterra, Curazao, Trinidad y Brasil buscaron diversificar sus puertos de desembarco, lo que convirtió a Ciudad Bolívar durante el lapso del conflicto en el centro de abastecimiento de maquinarias, manufacturas y productos alimenticios para las zonas petroleras del norte de Anzoátegui y Monagas, destacando así la pervivencia de su importancia como centro de importación.¹² Este carácter define la escasa actividad industrial que mantuvo Ciudad Bolívar a lo largo del siglo XX, más allá de los pocos centros de confección textil, talleres artesanales, carpinterías, talabarterías y embotelladoras de gaseosas.¹³

El declive de las actividades comerciales vinculadas al otrora intenso tráfico de embarcaciones a través del canal de navegación del río Orinoco con epicentro económico en el puerto de Ciudad Bolívar y a su vez, la consiguiente necesidad de mantener el abastecimiento de la localidad y de los mercados menores dependientes, determinará el planteamiento del problema de las vías de comunicación como una situación a encarar con urgencia.

Eduardo Oxford López en su obra *Guayana y sus problemas* publicada en 1942, considera dentro del apartado dedicado a *El problema de las vías de comunicación*, que Guayana necesita la proyección de un sistema de ferrocarriles que le permita estar comunicada internamente. Así, trata de demostrar a través de algunas cifras el bajo costo que representa este medio frente al uso de camiones para el traslado de mercancías. Sin embargo, no enfatiza como los trenes cruzarán la región, ni como estos contribuirán el relacionamiento económico de la región Guayana bordeada por el Orinoco, que en otro tiempo había constituido su canal de comunicación por exce-

¹² Vila, Marco Aurelio. *Op. Cit.* pp. 29-30.

¹³ *Ibidem.* p. 28.

lencia y ahora mostraba su más claro perfil de barrera natural que la separaba del resto del país.¹⁴

Para mediados del siglo XX, Marco Aurelio Vila considera que en lo tocante al tema de las vías de comunicación y abastecimiento, Ciudad Bolívar presenta algunas ventajas en equilibrio con otros múltiples problemas.¹⁵ La vía de comunicación más eficiente en términos de posibilidades, tiempo y costo, es la aérea, a través de la cual se pone en contacto a la localidad con el aeropuerto de Maiquetía, mediante de una escala en Barcelona, en un máximo de tres horas. Las ventajas de este sistema se fundamentan en el espléndido campo de aviación con el que cuenta la ciudad y con los vuelos diarios de las compañías de aviación nacional que entran y salen del aeródromo.¹⁶ Según refleja el *Plan Preliminar de Vialidad* de 1947, el aeropuerto de Ciudad Bolívar es, para noviembre de 1946, el sexto con mayor actividad en el país, después del de Maiquetía, Barcelona, Maracaibo, Coro y Maturín, estando por encima de unos dieciséis aeropuertos ubicados en el interior del país. Sólo durante ese mes han sido desembarcadas en su pista de aterrizaje unas 23.458 toneladas y 832 pasajeros en un total de 300 aterrizajes.¹⁷

El problema de las comunicaciones de la ciudad se encuentra en el transporte terrestre y en el transporte fluvial. Para la década que hemos descrito, hacia el norte, Ciudad Bolívar se comunica por carretera con El Tigre, a partir de un corredor que se inicia en el muelle de desembarque de *chalanas* en Soledad, Anzoátegui. En El Tigre, esta vía se bifurca, en dirección norte hacia Barcelona y Puerto La Cruz, y en dirección oeste hacia Pariaguán y Valle de La Pascua. Desde la ciudad, hacia el sur, un camino se adentra camino al Macizo Guayanés

¹⁴ Oxford López, Eduardo. *Guayana y sus problemas*. Caracas: Cooperativa de Artes Gráficas, 1942. pp. 105-121.

¹⁵ Vila, Marco Aurelio. *Op. Cit.* p. 36.

¹⁶ *Ibidem.* p. 40.

¹⁷ *Plan Preliminar de Vialidad...* 'Tráfico aéreo de los principales aeródromos en el mes de noviembre de 1946'. [Cuadro]. p. 175.

y llega hasta El Callao. Caminos secundarios conducen a La Paragua, Guasipati y Guri.¹⁸

La vía principal, aquella que pone en contacto a la ciudad con el resto del país, con las zonas petroleras y con el comercio exterior es la que conduce al norte de Anzoátegui a través de El Tigre. La comunicación no es directa. Cruzar el Orinoco desde Ciudad Bolívar a Soledad es posible a través de un sistema de *chalanas* que transportan cualquier tipo de vehículos de una ribera a otra en un promedio de veinte minutos. Del otro lado, se inicia el camino hacia el norte, lleno de baches y en evidente mal estado: “*Esta carretera causa un perjuicio enorme a Ciudad Bolívar ya que actúa como factor de separación con las zonas petroleras en vez de servir de unión. Se va de Ciudad Bolívar al Tigre por necesidad imperiosa pero no por otra causa*”.¹⁹

Durante 1947, la recuperación del tramo llanero y oriental de esta carretera se consideró en el *Plan Preliminar de Vialidad. La Carretera número 2 o Carretera Panamericana (oriente)* uniría a Caracas con Ciudad Bolívar y Santa Elena de Uairén, pasando por Pariaguán y El Tigre, con una proyección total de 1.289 km. El estudio de recuperación se había iniciado en 1946 por una comisión de estudio organizada para ello.²⁰ La unión por vía terrestre de este tramo carretero, interrumpido en Soledad, Anzoátegui por el paso del Orinoco y continuado en Ciudad Bolívar con rumbo a Upata, no aparece reflejado como problema en el mencionado plan, contrariamente, se le considera solucionado con el uso del sistema de *chalanas* para el cruce del río entre la ribera de Anzoátegui y Bolívar: “*En el paso del río Orinoco, entre Soledad y Ciudad Bolívar, debe establecerse un servicio de barcos a motor apropiado para transportar vehículos, similar al ferri [sic] entre Maracaibo y Palmarejo*”.²¹

¹⁸ Vila, Marco Aurelio. *Op. Cit.* p. 36.

¹⁹ *Ibidem.* p. 37.

²⁰ *Plan Preliminar de Vialidad...* pp. 97-100. También, *Memoria y Cuenta del Ministerio de Obras Públicas, 1947.* Sección: Dirección de Vías de Comunicación, Estudios de Carreteras. Caracas, 1948. p. 21.

²¹ *Plan Preliminar de Vialidad...* p. 99.

Así las cosas, en 1947, al menos bajo la concepción oficial, parece prematuro y quizá poco necesario darle continuidad terrestre a la *Carretera Número 2* sobre el Orinoco.

Vila, hace referencia a la importancia del Orinoco como la *única realidad para la comunicación de Ciudad Bolívar con los Llanos y con el mar*.²² Posibilidad que había mermado por las causas ya descritas a inicio de los años cuarenta del siglo XX, que representaba un ingente beneficio para el futuro de la región y que en su momento prestaba sólo un mínimo del servicio comunicacional del que podía desarrollar. En ese sentido, parecen sus palabras esperanzadoras. Al tiempo de la publicación de su texto, Vila cree que las condiciones para la reapertura del canal de navegación del Orinoco y la reactivación del puerto de Ciudad Bolívar deberán crearse en un futuro inmediato, ya que parecen evidentes nuevos motivos que dejan atrás los que en años anteriores habían determinado la baja intensidad en la navegación río. Concretamente se está refiriendo a la importancia que empieza a revestir la explotación minera de hierro en la zona cercana a San Félix y a la explotación forestal de las zonas selváticas contiguas, por lo tanto, resultaba imperioso, a su juicio, mejorar las condiciones de navegación del río, llevando a cabo las labores que permitan el ingreso de embarcaciones de alto tonelaje a través del delta.²³

Pero hasta el momento, la actividad portuaria de la ciudad se había reducido a ocasionales desembarcos nacionales y extranjeros, haciendo mucho más rutinario el tránsito de pequeñas embarcaciones pertenecientes a los comerciantes locales y pescadores, movidas a remo o motor y en algún caso, bajo sistema mixto, a partir de las cuales se hacía el intercambio primario entre las dos riberas. Al comercio y contacto determinado por las *chalanas* que cruzan de Ciudad Bolívar a Soledad y viceversa, y a las actividades del comercio menor desarrollada por los *bongueros*, pervive el contacto e intercambio que algunas embarcaciones pueden desarrollar cruzando el Orinoco

²² Vila, Marco Aurelio. *Op. Cit.* p. 39.

²³ *Idem.*

en sentido este-oeste, manteniendo una latente actividad portuaria en Ciudad Bolívar. El cruce de estas embarcaciones genera cierta vitalidad en el comercio con los Llanos apureños de donde provienen cargamentos de *carne en conserva, pescado seco, queso, casabe, caraotas y maíz*.²⁴ A su vez, esta región recibe mercancías alojadas en Ciudad Bolívar provenientes del intermitente tráfico fluvial por el Orinoco o del uso de la vía terrestre que termina en el mar.

Para el final de los años cuarenta del siglo XX, la situación económica de Ciudad Bolívar y de la región Guayana parecía debatirse entre el reimpulso de la actividad fluvial del Orinoco, reinstituyendo su centro en el puerto de la vieja Angostura, o la búsqueda de un enclave portuario más próximo a las zonas que despuntaban como promesa económica nacional a partir de la explotación del hierro y el oro, lo que si bien, determinaría una proyección económica sin igual para la región Guayana, en un sentido más individual, representaría la merma definitiva del histórico puerto de Ciudad Bolívar y la necesidad de desarrollar -en aras de la propia supervivencia de la localidad-, una conexión por la vía terrestre con el resto del país. El desplazamiento territorial de la importancia económica de la región algunos kilómetros aguas abajo del Orinoco, terminaría sacrificando el puerto de Ciudad Bolívar por la conexión terrestre de Guayana.

II. El puente de Angostura: proyecto, construcción y realidades

Al inicio de los años cincuenta del siglo XX ya era claramente perceptible el declive del puerto de Ciudad Bolívar como eje económico del bajo Orinoco. La ciudad sólo retenía coyunturalmente una importancia como enclave comercial para las zonas petroleras del sur del estado Anzoátegui que, progresivamente, encontraron en Puerto La Cruz y Barcelona mejores posibilidades de abastecimiento. Así también, de forma momentánea, Ciudad Bolívar sirvió como sólido centro de servicios y comercio al establecimiento de las empresas extranjeras

²⁴ *Ibidem.* p. 40.

extractivas del mineral de hierro: *Iron Mines Company* y *Orinoco Mining Company*,²⁵ al tiempo que, la ciudad y el puerto de San Félix, gracias a su posición geográfica de mayor cercanía a las zonas de explotación y por su también condición ribereña sobre el Orinoco, capitalizaba para sí las opciones de conversión en nuevo centro portuario, comercial e industrial de Guayana.

En la planificación económica del país dentro del decenio comprendido entre 1948 y 1958 es asumida con especial fuerza la importancia estratégica que para el desarrollo nacional posee la región de Guayana. El Estado venezolano se asume como motor en la promoción industrial de esta región, diseñando y ejecutando planes con fines de transformar y explotar sus riquezas. Durante este período, dos serán los cimientos que contribuirán al inicio del desarrollo industrial de la región: la explotación e industrialización del hierro y el aprovechamiento del potencial hidroeléctrico del río Caroní, para ello, es creada el 21 de agosto de 1953 la *Oficina de Estudios Especiales* adscrita a la Presidencia de la República.²⁶

Como ya hemos indicado, el papel que Ciudad Bolívar jugó en medio de este proceso fue de una mediana importancia, justificado en su condición de centro comercial y portuario ya establecido. La residencia temporal en esta ciudad de la sede administrativa de la *Orinoco Mining Company* relacionó a la vieja Angostura con el negocio del hierro. Para el establecimiento de mejores comunicaciones, la empresa minera debió emprender en 1947 la construcción de un puente sobre el río Orocopiche que facilitase el traslado de personal, equipos

²⁵ En efecto, será en Ciudad Bolívar donde formalmente se constituirá la empresa *Orinoco Mining Company* el 30 de noviembre de 1949. Esta empresa será subsidiaria del consorcio estadounidense U.S. Steel Corporation. La función que cumplirá según su acta de constitución será la de la explotación, producción y comercialización de los yacimientos férricos de Guayana. Durante la década de los años cuarenta del siglo XX, la empresa *Iron Mines Company* jugó un papel cardinal no sólo en la explotación industrial primaria del hierro en Guayana, sino también, en el diseño de elementos de contacto (carreteras y puentes) entre las zonas de extracción, producción y embarque del mineral. Cfr. Cabello Requena, Hildelisa. *Historia Regional del Estado Bolívar*. Caracas: Corporación Venezolana de Guayana, Italgráfica, 1996, p. 358.

²⁶ *Ibidem.*, pp. 357 y 365.

y maquinarias hasta el *Cerro Bolívar* ubicado a unos cien kilómetros de Ciudad Bolívar.

La participación de esta localidad en la actividad de explotación férrica se mantendrá hasta mediados de la década de los cincuenta, momento en que la sede administrativa de la empresa explotadora se radique en Ciudad Piar, en la base de las minas a cielo abierto del Cerro Bolívar y El Pao. Manteniendo ya una importancia ligada al orden de un centro comercial secundario que sirve a las distantes nuevas áreas industriales, en 1954 la *Orinoco Mining Company* concluirá una carretera que facilita las comunicaciones entre Ciudad Bolívar, Ciudad Piar y San Félix.²⁷

Aquella promesa que representaba Ciudad Bolívar de gran centro comercial y portuario de cara al Orinoco ya parecía enteramente sacrificada. A mediados de los años cincuenta la actividad de gran calado en su puerto había desaparecido casi por completo, conservando únicamente el intercambio menor que se hacía con la ribera sur de Anzoátegui a través del sistema de chalanas debido a la carencia de una vía terrestre de comunicación. Tan evidente fue el declive del puerto de la ciudad que “...entre 1957 y 1963, tan sólo en el tramo Matanzas-San Félix funcionaban seis puertos importantes, a saber: Siderúrgica, Venezolana de Cementos, Phillips Petroleum C.A., Orinoco Mining Company, Iron Mines Company y San Félix”.²⁸ Todos ubicados aguas debajo de Ciudad Bolívar, vinculados a la actividad industrial de Guayana y evidentemente, fuera de su área de influencia.

El rol que cumple Ciudad Bolívar como centro comercial y de abastecimiento para los enclaves industriales cercanos ubicados al este y al sur del Orinoco será completamente desplazado a finales de los años cincuenta. El cambio del rumbo político de Venezuela iniciado en enero de 1958 no revertirá los proyectos y programas que la dic-

²⁷ *Ibidem.*, p. 360.

²⁸ *Idem.*

tadura militar había emprendido en Guayana, contrariamente, los profundizará. A partir de la creación de la Corporación Venezolana de Guayana²⁹ el 29 de diciembre de 1960 se establecieron las condiciones para la fundación del Distrito Industrial del Caroní cuya capital sería Ciudad Guayana, una conurbación formada por el puerto y la población de San Félix, y la ciudad que crearía la C.V.G. para servir de centro administrativo, comercial y de impulso al desarrollo industrial del área donde confluyen los ríos Orinoco y Caroní: Puerto Ordaz. Así, el escaso margen de importancia comercial y de servicios que aún mantenía Ciudad Bolívar en el área, también termina mudándose aguas abajo del Orinoco.

El reimpulso de la actividad industrial en Guayana, la fundación de un nuevo y moderno centro operacional y la institucionalización del proceso de explotación hidroeléctrica, siderúrgica y del aluminio en torno a la C.V.G., no sólo contribuirán a la concentración en el área de Puerto Ordaz de toda la importancia estratégica de la región, sino también, a la incesante búsqueda y diseño de la estrategia para mantener en contacto permanente este nuevo centro industrial y económico, promesa para toda el país, con el resto del territorio nacional.

Es así, como al contacto por vía fluvial y marítima de los puertos de Ciudad Guayana con Puerto La Cruz, Barcelona y La Guaira se

²⁹ En la fase primaria de su plan de acción, la CVG tenía como proyecto, la profundización del estudio y desarrollo del potencial hidroeléctrico, férrico y la explotación del aluminio en Guayana. Para ello dispuso la creación de empresas específicas dedicadas a cada ramo, donde el Estado se reservaba la mayor parte de las acciones. Estas serán: Electrificación del Caroní (Edelca), fundada el 29 de junio de 1963, la Siderúrgica del Orinoco (Sidor), fundada el 1 de abril de 1964 y Aluminios del Caroní (Alcasa) que inicia operaciones el 14 de octubre de 1967. Los centros industriales de estas empresas estarían ubicados entorno al área geográfica de la confluencia de los ríos Orinoco y Caroní.

A propósito de un conocimiento menudo del *Estatuto Orgánico de la CVG* y de los objetivos de la corporación, Vid. Cabello Requena, Hildelisa. *Op. Cit.*, pp. 381-385.

También Vid. "X Aniversario de la Fundación de Ciudad Guayana". *Construcción*. Revista de la Cámara Venezolana de la Construcción. N° 209, 1971. Este volumen editado a propósito del décimo aniversario de la fundación de Ciudad Guayana posee una importante compilación informativa sobre los inicios del proceso de industrialización de Guayana, la significación económica de este proceso para la región y el país, así como también, las incidencias en la planificación y construcción de Puerto Ordaz.

le endosará la importancia de una necesaria vinculación terrestre que facilite las comunicaciones a nivel interno entre dos grandes centros productivos e industriales del oriente del país, el petrolero al norte y el siderúrgico - hidroeléctrico al sur. El requerimiento de esta conexión terrestre en el sistema de ampliación de la esfera económica de todo el oriente venezolano se fundamenta en la necesidad de abastecer a Guayana de manufacturas, recursos industriales, alimentos y todo tipo de productos para el consumo masivo, elementos de fácil desembarque en los puertos marítimos de oriente y por otro lado, la visión, alimentada por el Estado venezolano, de que desde la zona industrial del sur fuesen trasladadas las toneladas de acero necesarias para la construcción de oleoductos y gasoductos. Entiéndase que el proceso de construcción de un parque industrial y urbano de las dimensiones con las cuales fue concebida Ciudad Guayana requería de una facilidad de contacto y comunicación donde ningún canal parecía superfluo.

Son estos factores los que justifican el estudio, diseño y construcción de un puente que permita la conexión terrestre de Guayana con el resto de Venezuela, saltando la barrera natural que a ese respecto representaba el Orinoco.

Las primeras noticias que encontramos sobre el planteamiento gubernamental y social de la necesidad de un puente con las características referidas data del año 1958, cuando el gobierno del estado Bolívar presidido por Horacio Cabrera Sifontes junto a los Concejos Municipales de Ciudad Bolívar y Soledad proyectaban la realización de un puente sobre el río Orinoco con recursos propios de sus instituciones, plan que ya había sido consentido por la Junta de Gobierno instalada después del derrocamiento de Marcos Pérez Jiménez. En consecuencia, la empresa *Demag Ag*, realizó por cuenta del gobierno de Bolívar un proyecto de obras civiles con miras a la construcción de un puente por el sitio denominado *El Degredo*. Sin embargo, ese proyecto fue desechado posteriormente por el gobierno constitucional, en vista de que los mejores terrenos para la construcción se encontraban cinco

kilómetros aguas arriba de la ciudad, es decir, entre Punta Chacón y Playa Blanca.³⁰

De modo que, este dato si bien es fidedigno, parece estar un tanto desconectado con la secuencia del proceso que venimos reconstruyendo. Por un lado, en este caso, la proyección del puente está asociada a los organismos del gobierno local de Ciudad Bolívar y su zona circunvecina, que como ya hemos descrito había quedado progresivamente fuera del área de influencia fundamental del proceso de industrialización de Guayana. El *fervor popular*³¹ con el cual se expresa en Angostura la necesidad de construir un puente sobre el Orinoco frente a ella, parece más bien estar determinado por la necesidad circunstancial y local de favorecer las comunicaciones con la otra ribera, que de enmarcarlo en el plan de desarrollo de la región entera.

La misma existencia de ese *fervor popular* en torno a la necesidad de un puente a finales de los cincuenta podría permitirnos la inferencia de que este estado de sensación colectiva pudo haber sido conducido o creado previamente, es decir, que el manejo corriente de la necesidad de esta estructura haya sido previo a la fecha a la que hemos sido remitidos por nuestra fuente. Si hacemos énfasis en esta lectura podríamos determinar como posible, el hecho de que, la necesidad de un puente sobre el Orinoco ya había sido estudiada y proyectada durante la década militar, tomando en cuenta que dentro del *Plan Preliminar de Vialidad* de 1947 levantado en tiempos de la Junta Revolucionaria de Gobierno tal obra no se había considerado.³²

³⁰ Fernández, Américo. "Listo para entrar en servicio el Puente sobre el Río Orinoco". *El Nacional*. Caracas, 5 de enero de 1967., p. D-2.

³¹ *Idem*.

³² Conocemos que en el año 1951 la Gobernación del estado Bolívar desarrolló un *Plan de Vialidad* para la región. El documento, al que por razones burocráticas no hemos podido tener acceso, reposa en el Archivo Histórico de Miraflores, Serie E, caja 59, carpeta 3, doc.2. Si dentro de este plan se considera la necesidad de construir un puente sobre el Orinoco justamente al frente de Ciudad Bolívar, estaríamos ante la demostración de que tal proyecto ya había sido concebido en tiempos de la dictadura militar, entre tanto, los primeros gobiernos de la democracia lo habrían insertado en el plan de desarrollo de Guayana convirtiéndolo en una obra significativa para el país bajo el patrocinio del Estado. De esta forma pudiésemos demostrar la hipótesis que en el cuerpo de este trabajo hemos esbozado.

Empero, es fundamental destacar que la aceptación de la importancia y necesidad de la obra, sobre todo en cuanto a ubicación, lógicamente estuvo determinada por estudios donde factores asociados al costo y su relación con el dominio de la naturaleza fueron determinantes, ello con toda seguridad incidió en la escogencia de las riberas del Orinoco ubicadas al frente de Ciudad Bolívar como la zona más propicia para levantar la estructura.

En 1962 el Ministro de Obras Públicas, Leopoldo Sucre Figarella hizo un llamado a licitación para adjudicar la competencia de construcción del puente sobre el río Orinoco. Diecinueve firmas constructoras presentaron proyectos y sólo tres lograron satisfacer la cotización solicitada por el gobierno nacional, estas fueron: *United Still International*, el consorcio alemán *Demag Krupp* y la empresa *Precomprimido y América C.A.* La comisión de licitación se pronunció a favor de que el Ejecutivo considerase la concesión de buena pro al consorcio *Demag*, sin embargo, el Ministro de Obras Públicas declaró desierta la licitación y convino posteriormente en que fuese la empresa *Precomprimido y América C.A.*, la encargada de construir el puente. Las razones alegadas por su despacho estaban vinculadas al financiamiento y al aparente compromiso de la citada empresa en comprarle a la Siderúrgica del Orinoco las veinte mil toneladas de acero correspondiente al peso total de la estructura del puente.³³

El miércoles 19 de diciembre de 1962, Rómulo Betancourt, Presidente de la República, coloca la primera piedra de lo que se había denominado *Puente sobre el río Orinoco*, en Punta Chacón, jurisdicción del estado Bolívar, acto que simboliza la orden de ejecución de una obra *sentida en las aspiraciones de los pueblos de Anzoátegui y Bolívar*.³⁴

En esta oportunidad, el presidente Betancourt declara que “...*este puente se convertirá sin posible duda en el eje vial sobre el cual girará todo*

³³ *Idem.*

³⁴ Copia facsimilar del acta que declara iniciados los trabajos de construcción del *Puente sobre el río Orinoco*. [Rubricado]. En: *Puente de Angostura*. Caracas: Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Vialidad, Oficina de Inspección y Coordinación de Obras Puente sobre el Río Orinoco, 1967.

*el desarrollo industrial y económico que alcanzará Guayana y Oriente en los próximos años.*³⁵ Semejante expresión nos demuestra como a nivel del Estado venezolano habían logrado conectarse un conjunto de realidades y problemas vinculados a un mismo contexto pero percibidos como inconexos siendo vistos desde dos áreas locales: por un lado y con importancia cardinal, la necesidad de conectar a Ciudad Guayana y todo lo que económicamente representaba para Venezuela con el resto del territorio y fundamentalmente con el oriente del país, y por otro lado, la resolución de los problemas del tráfico naviero menor de mercaderías y vehículos en el Orinoco al frente de Ciudad Bolívar.

Proyecto y construcción

La construcción del Puente sobre el Río Orinoco quedó finalmente proyectada entre Punta Chacón, estado Bolívar y Playa Blanca, estado Anzoátegui, luego de haber sido consideradas dos ubicaciones alternativas apoyadas en enclaves rocosos en el río, a saber: un hipotético paso por la llamada *Piedra del Medio* y otro por la *Isla de El Degredo*. Ambas propuestas fueron desestimadas por razones similares. En el primer caso se consideró inviable debido a razones urbanísticas. Construir el puente en esta zona hubiese requerido la reubicación casi total del centro histórico de la ciudad, creando a posteriori serios problemas de tránsito. El segundo caso también comparte la inviabilidad urbanística del primero, sumándosele su poca rentabilidad económica, ya que la construcción del puente en la zona de *El Degredo*, debido a la mayor amplitud del cauce del río, hubiese determinado la edificación de una estructura que doblase la longitud de la finalmente proyectada.

Tomando en cuenta las anteriores variables y considerando *modernos criterios urbanísticos* que plantean la conveniencia de que los grandes pasos carreteros estén ubicados perimetralmente con respecto a las áreas urbanas, siendo el puente sobre el Orinoco netamente carretero y servido por un conjunto de arterias a manera de vías de acceso,

³⁵ Vid. Fernández, Américo. *Loc. Cit.*

terminó considerándose el sitio de Punta Chacón y Playa Blanca como el más apto para el levantamiento. Otras razones justifican esta escogencia: la ausencia de problemas relacionados a reubicación poblacional y expropiaciones, la reducción del costo de la obra debido a la menor longitud que el puente debía tener en esta área, la condición rocosa del lecho del río en la zona, factor que facilitaba el proceso de fundación de las pilas y torres y, finalmente, la posibilidad de apertura a la población y desarrollo del sector oeste de Ciudad Bolívar, revalorizado con la puesta en servicio de la obra.³⁶

Un dato que resulta interesante en medio de la gran cantidad de variables que determinaron la construcción del puente sobre el Río Orinoco es que según la justificación económica del proyecto que levanta el Ministerio de Obras Públicas, las consideraciones parecen minúsculas y desconectadas del proceso de industrialización y crecimiento de Guayana como después será recalcado por demás autoridades nacionales, incluso por el Presidente Leoni al momento de inaugurar la obra.

Según el MOP en el estudio económico sobre la factibilidad de construcción de este puente se consideraron tres aspectos fundamentales: costos de construcción de la obra, costos en mantenimiento de las estructuras y dependencias y beneficios directos a los usuarios, sobre todo en lo relacionado a la reducción en el tiempo de traslado y costo del servicio. El valor total de la construcción del puente ascendió a Bs. 177.512.000, los costos de mantenimiento de estructuras se estimaron en Bs. 603.000, y en relación al beneficio inmediato generado por el puente se comparó la tarifa a pagar por vehículo liviano y pesado por el uso del servicio con la tarifa hasta la fecha aplicada

³⁶ *Puente de Angostura. Op. Cit.* Sección: Ubicación del puente.

También *Vid.* "Puente de Angostura sobre el Río Orinoco". *Construcción*. Revista de la Cámara Venezolana de la Construcción. N° 156, 1967. Este número de la *Revista Construcción* está dedicado a ilustrar gráfica y pormenorizadamente detalles técnicos del trabajo de construcción del Puente de Angostura. La información que acá hemos encontrado sobre el despliegue del proyecto es similar a la que nos brinda la publicación oficial del Ministerio de Obras Públicas al concluir la obra, razón por la cual hemos privilegiado el uso de ésta última fuente.

por el sistema de ferris. Cuando un vehículo pesado paga Bs. 20,42 en la *chalana* por cruzar el río, en el peaje del puente pagaría Bs. 9,69; mientras que en el primer caso un vehículo liviano pagaba Bs. 5,36, por el uso del puente erogaría Bs. 1,90. Los cálculos gruesos estiman que bajo este esquema tarifario comparado, teniendo como base un tráfico anual de 1.111.060 vehículos livianos y 475.960 vehículos pesados, el puente permitiría ahorrar alrededor de Bs. 8.951.319 cada año, en relación al costo del traslado bajo el sistema de ferris. El cálculo de estos beneficios primarios no incluye el estudio de la relación costo-beneficio de la construcción del puente en relación al aumento del flujo de las transacciones comerciales de Guayana con el resto de país, ni a la reanimación de las actividades vinculadas al sector agropecuario, industrial, comercial y de servicios de esa región y de sus zonas de influencia.³⁷

La construcción formal de la obra se llevó a cabo entre enero 1963 y diciembre 1966.³⁸ El puente construido es netamente carretero y de tipo mixto, es decir, la parte principal es colgante, mientras que los tramos de acceso norte y sur descansan en bases de concreto pretensado. Posee una longitud total entre estribos de 1678,5 metros, de la cual, 1272 metros corresponden a la sección colgante, de cuyo espacio, 712 metros forman parte de la zona colgante entre las torres. Posee un ancho total de 16,60 metros, distribuidos en cuatro canales de circulación de 3,65 metros cada uno, más dos aceras de un metro cada cual. En el tramo colgante, el puente posee una altura libre de 57 metros sobre el nivel de aguas mínimas del Orinoco lo que representa 41 metros de altura sobre el nivel de aguas máximas, respetando las normas internacionales para el tránsito naviero bajo la estructura.

³⁷ *Puente de Angostura. Op. Cit.* Sección: Justificación económica del proyecto.

³⁸ *Vid. Memoria y Cuenta del Ministerio de Obras Públicas, 1966*, Tomo I. Sección "Puentes construidos". Caracas, 1967.

En la presentación de esta Memoria y Cuenta, el Ministro de Obras Públicas, Leopoldo Sucre Figarella enfatiza ante el Congreso Nacional: "*Entre las obras más importantes recientemente concluidas figuran el Puente de Angostura sobre el Río Orinoco que contribuirá al desarrollo de la promisoriosa región de Guayana, incorporándola al resto del país y permitiendo la continuidad del sistema vial que une las regiones separadas por el mencionado río.*" (*Vid.*, en la transcripción de la presentación anexa al físico del volumen I de la Memoria).

La elevación del *Puente de Angostura*, nombre que recibe según decreto presidencial del 27 de diciembre de 1966,³⁹ implicó el diseño y construcción de una red vial complementaria que sirviese como canal de acceso y conexión entre la estructura y las localidades ubicadas alrededor. Por el norte se construyó el acceso que une al puente con la carretera Soledad – El Tigre, este tramo cuenta con una longitud de 5,146 kilómetros. Igualmente fue construido el tramo vial que conduce directamente desde el puente al pueblo de Soledad. La longitud de este tramo es de unos 2,907 kilómetros.⁴⁰

Por la parte sur fue construida la Avenida Perimetral y el acceso directo al centro de Ciudad Bolívar. La vía perimetral posee unos 15,4 kilómetros de longitud y en la primera fase de su construcción se conecta con la Avenida La Paragua, sirviendo también como vía de acceso a la ciudad y como punto de conexión con la carretera que conduce hasta Puerto Ordaz y Ciudad Piar. La conclusión del proyecto incluye el diseño y construcción de una autopista entre ambas localidades que termine conectándose con la Avenida Perimetral de Ciudad Bolívar y así con el Puente de Angostura. El acceso al casco urbano tiene una longitud de 6,3 kilómetros, representando la vía más corta y rápida para comunicar a Ciudad Bolívar con el puente y así con el resto del país.⁴¹

El Puente de Angostura fue abierto al servicio público inmediatamente después de ser inaugurado por el Presidente de la República, doctor Raúl Leoni el viernes 6 de enero de 1967.⁴² En el discurso inaugural, Leoni plantea que el propósito de construcción del puen-

³⁹ Fernández, Américo. *Loc.Cit.*

⁴⁰ *Puente de Angostura. Op. Cit.* Sección: Vialidad complementaria.

⁴¹ *Ídem.*

⁴² Al menos desde el lunes 2 de enero de 1967, la prensa nacional se muestra cargada de publicidad patrocinada por el Ministerio de Obras Públicas informando al país sobre los más resaltantes detalles técnicos de la obra, su importancia en la economía y geografía nacional e invitando al acto de inauguración a celebrarse el viernes 6 de enero. Expresiones como la siguiente son comunes en estas secciones: "*La realización del Puente de Angostura, monumental expresión del poder creador del hombre, hará sentir sus efectos en todo el país no solamente al alterar la naturaleza, sino también contribuyendo al desarrollo integral de Guayana*". Vid. Publicidad. *El Nacional*. Caracas, 2 de enero de 1967, p. D-10.

te obedeció a la necesidad de conectar a Guayana con el resto de Venezuela, propósito enmarcado en el plan de vencimiento del aislamiento nacional, política sistemática de los gobiernos *emanados del pueblo*.⁴³ Todo el discurso constituye una pieza esperanzadora sobre lo que la obra entregada representa para Ciudad Bolívar y Guayana entera en el marco del plan de desarrollo regional que a través de la Corporación Venezolana de Guayana adelantaba el Estado nacional.

Consideraciones finales

La conexión terrestre de Guayana con el resto de Venezuela a partir de la inauguración del Puente de Angostura en 1967 representa un hito en el proceso de integración territorial del país, en la incorporación formal de la industria pesada de Guayana a la producción nacional y en la complejización de los proyectos de ingeniería civil llevados a cabo en Venezuela durante el período democrático. Al menos sobre estos aspectos ha existido consenso histórico cuando se ha intentado obtener un balance sobre el conjunto de beneficios logrados para el país y para la región Guayana tras la puesta en funcionamiento de aquella estructura.

Sin embargo, paradójicamente, Guayana en su amplitud parece sólo reducida al centro de provecho y dinamismo económico que desde los años cincuenta del siglo XX se ha formado en la zona alrededor de la confluencia de los ríos Orinoco y Caroní. El Puente de Angostura, un tanto distante de Ciudad Guayana representó en mayor medida un beneficio económico y demográfico para la ciudad en construcción, al tiempo que, sus espacios adyacentes si bien han visto crecer su población, plantean un evidente panorama de ausencia de progreso e inversión económica, matizado por un desdén generalizado. Esta expresión pretende nuclear la realidad de Ciudad Bolívar tras la construcción del Puente de Angostura. En los siguientes aspectos intentaremos concentrar el proceso que devino en este contexto.

⁴³ Discurso pronunciado por el Ciudadano Presidente de la República, doctor Raúl Leoni en el acto de inauguración del Puente de Angostura. *Vid. Puente de Angostura. Op. Cit. Apéndice.*

1. Ciudad Bolívar constituyó hasta casi la mitad del siglo XX, un importantísimo centro económico y comercial al sur de Venezuela gracias a su condición de enclave estratégico de cara al Orinoco. Su tiempo de pujanza como establecimiento portuario estuvo condicionado por el carácter intensivo de la producción agrícola y pecuaria de Los Llanos durante el siglo XIX, actividad económica que necesitaba del Orinoco para trasladar y comerciar su materia prima, al igual que como canal para la obtención de manufacturas. Así, la vieja Angostura se perfiló no sólo como centro portuario sino también, como enclave comercial y de servicios, condición que le permitió sobrevivir a la ruina progresiva del agro a principios del siglo XX y a la aparición de una nueva dinámica económica en el oriente del país impulsada por las concesiones petroleras.

2. La fiebre del petróleo en el oriente venezolano permitió la prolongación del dinamismo económico de Ciudad Bolívar ya que los campamentos que se establecieron en Anzoátegui y el sur de Monagas encontraron en ella un centro comercial proveedor de bienes, servicios y manufacturas formalmente establecido. La misma suerte vieron en ella los mineros buscadores de oro en el sur y las empresas inglesas y estadounidenses que iniciaron su asentamiento en Guayana a propósito de la explotación del hierro durante los años cuarenta del siglo XX.

3. En la medida en que la posibilidad de provisión de manufacturas y servicios se desplazó a otros enclaves, a saber: Barcelona y Puerto La Cruz para la zona petrolera oriental y San Félix para las áreas de explotación aurífera y férrica de Guayana, Ciudad Bolívar va perdiendo la importancia que como centro comercial y portuario había detentado. Tal parece que desde la década de los años cincuenta del siglo XX ya estaba delineada su futura condición de enclave secundario en la región.

4. El carácter intensivo de la explotación del hierro y del oro durante los años cincuenta, los inicios de la planificación de una urbe que concentrase las áreas administrativas, económicas, comerciales y

portuarias de estas actividades y la concreción de este proyecto a partir de la década de los sesenta, harán de Puerto Ordaz y San Félix la gran conurbación que conocemos como Ciudad Guayana, pensada como el nuevo eje económico del sur de Venezuela.

5. Si bien la cercanía de Ciudad Bolívar al nuevo eje económico de Guayana pudo plantear que aquella se hiciese tributaria de los beneficios que generaría en la región la explotación del hierro, el aluminio y los recursos hidroeléctricos con el Estado a la cabeza, la realidad construida a lo largo de las últimas décadas del siglo XX da cuenta de un proceso inverso.

6. Cuando en 1962 el presidente Betancourt da inicio formal a la construcción del Puente de Angostura no deja de recalcar los beneficios que a Guayana en general traería la feliz culminación de la obra, indicando qué, los bolivarenses tendrían tras el puente una reducción de los tiempos en el cruce de ribera a ribera, una reducción en el coste económico del traslado y una enorme facilidad para la reactivación comercial de la ciudad al facilitar el contacto terrestre con el resto del país. Una impresión similar tuvo el presidente Leoni al inaugurar el puente el 6 de enero de 1967, misma que fue recogida en la prensa de la época, en las síntesis oficiales sobre la naturaleza y desarrollo del proyecto y en la opinión de los lugareños.

7. Lo evidente es qué, después de la apertura del puente al servicio público murió la única actividad portuaria que había logrado permanecer activa en Ciudad Bolívar: la del embarco, desembarco y tránsito de *chalanas* entre ribera y ribera. Desde entonces, su antiguo puerto, es sólo un enclave de vigilancia fluvial de la Armada venezolana. No volvió a ser posible la reactivación de la vida comercial de antaño, aquella que trascendía los límites geográficos de la misma ciudad. Sus antiguos mercados habían migrado sus ojos a otros puertos. Ciudad Bolívar pasó a ser un centro comercial para sí misma, embestida cada vez más por la competencia que le plantea la próxima Ciudad Guayana, incluso, ni su condición de capital de estado le ha permitido equilibrar este conjunto de fuerzas.

8. El cierre del siglo XX nos permite evidenciar como Ciudad Bolívar pasó de ser un centro económico nodal en el Orinoco a una ciudad de paso entre Guayana y el resto del país, concentrando ahora su importancia en el valor histórico que posee y en su cada vez más menguada capitalidad. En la actualidad, es un gran centro residencial donde la pauta expansiva de la ciudad la ha marcado la ausencia de planificación, la improvisación, la invasión y la pobreza. Mantiene un dinamismo económico medio ligado a las actividades de comercio y servicio para su propia población, donde la informalidad parece cada día cobrar mayores espacios. Es además sede de un núcleo académico de la Universidad de Oriente, de otras universidades oficiales experimentales y también privadas. Su gente suele guarecerse y dormir cada vez más temprano.

FUENTES

a. Primarias.

Oficiales:

Memoria y Cuenta del Ministerio de Obras Públicas, 1947. Caracas, 1948.

Memoria y Cuenta del Ministerio de Obras Públicas, 1966. Tomo I. Caracas, 1967.

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

Puente de Angostura. Caracas: Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Vialidad, Oficina de Inspección y Coordinación de Obras Puente sobre el Río Orinoco, 1967.

b. Secundarias.

Bibliográficas y Hemerográficas:

Briceño, Tarcila. 'La navegación por los ríos Orinoco y Apure en las primeras décadas del siglo XX', *Tiempo y Espacio*. Caracas, UPEL, Instituto Pedagógico de Caracas, Centro de Investigaciones Históricas *Mario Briceño Iragorry*, N° 10, Julio-Diciembre 1998, pp. 61-68.

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

Fernández, Américo. "Listo para entrar en servicio el Puente sobre el Río Orinoco". *El Nacional*. Caracas, 5 de enero de 1967., p. D-2.

Oxford López, Eduardo. *Guayana y sus problemas*. Caracas: Cooperativa de Artes Gráficas, 1942.

Pineda, Rafael (compilador). *Santo Tomé de Guayana, Angostura o Ciudad Bolívar*. Tomo II. Caracas: Asamblea Legislativa del Estado Bolívar, Ediciones Amón, 1980.

"Puente de Angostura sobre el Río Orinoco". *Construcción*. Revista de la Cámara Venezolana de la Construcción. N° 156, 1967.

Vila, Marco Aurelio. *Monografía de Ciudad Bolívar*. Caracas: Publicaciones de la Corporación Venezolana de Fomento, 1945.

"X Aniversario de la Fundación de Ciudad Guayana". *Construcción*. Revista de la Cámara Venezolana de la Construcción. N° 209, 1971.