

La Navegación del Orinoco, materia de la mayor importancia.

Como es de celebrarse patrióticamente el acierto de la Junta Militar de Gobierno al decidirse por la ejecución del DRAGADO Y CANALIZACION DEL ORINOCO, en vez del Ferrocarril del Orinoco al Mar, decisión que quedó al Criterio del Gobierno, según el Contrato respectivo para la explotación de la Mina de Hierro del Cerro Bolívar en Guayana, por la Compañía Orinoco Mines Company, caben aquí las siguientes consideraciones sobre tan vital materia de Economía Nacional resuelta así atinadamente por la presente Administración. La realización de tal obra, desideratum del país desde la Independencia, aportará los más grandes beneficios a la Nación.

(De Venezuela ECONOMICA).

Por Rafael Martínez Mendoza.

ANTE EL LARGO Y FATAL ABANDONO DEL ORINOCO

A la verdad que da pena la indiferencia y el abandono en que hemos tenido la riqueza fluvial del país, siendo esto uno de los descuidos más reprobables de todos los tiempos y de todos los gobiernos; en ningún país civilizado se registra nuestro caso del absoluto desconocimiento en esta materia; en los presupuestos de rentas y gastos públicos pasados y presentes no suele verse la menor apropiación destinada a tal obra de carácter permanente en bien de nuestra natural arteria fluvial; ni aún en los tiempos que alcanzamos de extraordinaria bonanza fiscal; pero ni la ya vulgar y vacua frase de sembrar el petróleo se ha apli-

cado a esta capital cuestión de economía nacional; ni en los miles de toneladas de periódicos, los más, llenos de literatura y poesía de nuestros grandes pensadores se ha registrado prédica alguna sobre la canalización, dragado o simple limpieza del Orinoco, de cuya suerte y de cuyo curso sólo se ocupa la providente naturaleza, exactamente lo mismo que cuando llegó a esta tierra el conquistador hispano.

En "El Universal", periódico en que algunas veces nos ha sido dable tocar ingentes cuestiones de economía nacional, como a otros consignar sus profundos conocimientos en diferentes materias de otra índole, y en edición de 9 de noviembre de 1945, nos ocupamos de la presente materia en artículo intitulado: *La utilización científica de nuestros ríos*, siendo tal artículo, para el mismo periódico, como para los demás, la voz en el desierto, por la conocida falta de colaboración, en cuestiones y puntos que se presentan sobre trabajos económicos y por más interesantes que estos sean, actitud sin solución de continuidad. Aunque era y es deber primordial de la prensa la sistemática consideración de asuntos como el de que se trata, insistiendo y recalcando la necesidad de que se atiendan preferentemente las cuestiones económicas de la magnitud y el alcance que desde un principio ha tenido y tiene el dragado y la canalización de nuestro gran río.

Por eso, ha sido frecuente que ni gobernantes ni gobernados consagren ninguna atención, ningún interés, ningún tiempo a la ingente materia hidrográfica, ni tampoco se haya gastado un centavo para el mejoramiento y utilización científica de nuestro rico sistema fluvial.

REPARAR EL FATAL ABANDONO DEL ORINOCO, PREFIRIENDO
SU DRAGADO Y CANALIZACION AL FERROCARRIL

La tardía y hoy festinada propaganda pro-ferrocarrilera, en mala hora viene hoy a estorbar la realización de la obra que por más de un siglo y resignadamente ha es-

perado para su bien toda Guayana y todo el país, esto es, el dragado, el acondicionamiento hidráulico de Boca Grande, o bien del Macareo, obra de que depende la prosperidad y la vida misma de tan vasta región de la República.

Principalmente, Ciudad Bolívar, recibiría el golpe de gracia si tal propaganda prevalece contra la sana razón y la conveniencia general y en esta ocasión decisiva para la suerte de Guayana, si en vez de preferirse la canalización y el dragado del Orinoco se opta por la construcción del ferrocarril que ya piden intereses relativamente pequeños comparados con los generales y grandes que implica la normal navegación del Orinoco y la cual hace tiempo debía ser exponente de orgullo de la economía nacional: dejar de aprovechar la oportunidad que hoy debe celebrarse de que la explotación del hierro de Guayana favorezca y traiga consigo la navegación del Orinoco, mediante la canalización y los trabajos consiguientes, y que esto lo haga en colaboración con el país la propia compañía explotadora del mineral, sería en extremo inconcebible, con la continuación del error, de considerar al ferrocarril como se consideraba antes y estimarlo mejor aún que la vía fluvial que en todo caso tiene que superarlo, lo mismo que a todo otro medio de vialidad.

Que los bolivarenses pidan a Dios no se consuma semejante error y si se consume, resignación para seguir siendo económicamente los parias que hasta hoy, y en la necesidad de emigrar a Caracas en la que sí pueden gastarse millones en lo útil o superfluo, y los que no se puedan gastar en la navegación del Orinoco.

MILES DE INGENIEROS, MILES DE MILLONES DEDICADOS A
ESTA OBRA HARIAN EL MAYOR BIEN AL PAÍS.

Si suma igual a la que cuestan las toneladas de papeles que se han publicado en el país y el tiempo y el trabajo que se han gastado en eso, la hubiéramos invertido en el dragado, ora de la Boca Grande del Orinoco o siquiera del de

su caño Macareo, sin duda, que hubiéramos hecho obra más útil y trascendental y a estas horas el Orinoco estaría dando toda la riqueza que de su sola navegación por las naves de todas las banderas puede producir inagotablemente, al igual que desde remoto tiempo lo hacen los demás grandes ríos del mundo.

Mil, cuatro mil ingenieros, venezolanos o extranjeros, a quienes se hubiere pagado cientos de millones para realizar todos los estudios pertinentes y solucionar toda suerte de problemas contra la normal navegación y utilización de esta gran vía fluvial y precioso don natural, habrían sido un relativo pequeño gasto, comparado con el resultado seguro, esto es el surgimiento de pueblos y ciudades a cada una de sus márgenes, y con Ciudad Bolívar como centro y augusta señora de esos pueblos. Sin embargo, nada hemos hecho hasta hoy en tal sentido, y por lo contrario, con nuestra indiferencia hemos propendido al aumento y multiplicación de las dificultades que aparecen para la entrada y salida de grandes barcos por su cauce natural, o sea, su Boca Grande.

Y cuando la misma naturaleza incansable en prestar a esta tierra toda suerte de bienes, hace brotar del suelo de Guayana, y no del subsuelo, inmensos cerros, no ya de tierra y piedra, sino de puro hierro, y preséntase así con tal riqueza una magnífica ocasión para hacer a perfección el dragado del río, y no sólo a costa del Estado sino también colaborando las compañías extranjeras que explotarán las minas, se habla del dilema de abandonar el dragado para preferir la vía ferroviaria, pretendiéndose la mayor utilidad de ésta, ante la innegable, conocida y explotable vía fluvial, o sea el propio Orinoco, que botará al mar con fletes mínimos billones de toneladas de hierro, enorme transporte para el cual tendrá el ferrocarril más costoso flete, pues mientras se deslicen aguas abajo con enorme carga grandes barcos, esto, no podría hacerlo, sino penosamente y lentamente el ferrocarril.

POSPONER LA NAVEGACION DEL ORINOCO NO ES POSIBLE.

A juzgar por el absoluto descuido con que hemos visto al Orinoco, parecería que este emporio de riqueza fluvial no hubiera sido nunca nuestro. La China con su atraso millenario en hidráulica, sin duda, cuidará y explotará debidamente sus grandes ríos, no así nosotros el Orinoco. Pasa el tiempo y pasan gobiernos, guerras y dictaduras; entran y salen Presidentes en el pasado y en el presente; aumentan fabulosamente los ingresos del Tesoro que en estos tiempos han llegado al máximum, hasta para botarse; se embellece y hay gran bulla de modernización y de industrialización en Caracas; el extranjero saca miles de millones por ganancias en el comercio nacional; el presupuesto de gastos asciende a dos mil millones de bolívares, pero en él no aparece ninguna apropiación destinada a ningún trabajo hidráulico para el mejoramiento del Orinoco.

Tampoco ni en la propia Universidad Central ha existido ni existe la cátedra especial de hidráulica indispensable para el estudio de nuestros ríos, dotada debidamente, y de la cual egresarán ingenieros especializados en hidráulica.

Y como un portento económico que la prensa acoge, vocéase un proyecto con monto de mil millones de bolívares para un fantástico canal del Orinoco al mar, no precisamente para el bien del Orinoco, si aquél fuera viable, sino para cegar e inutilizar virtualmente la inconmensurable riqueza natural que es el Orinoco, aberración esa que nos es satisfactorio haber rechazado de plano desde las columnas de "El Heraldó", de 25 de octubre próximo pasado, no con pretensiones de científico que no somos, sino profanos, pero como venezolano que desea apreciar los perjuicios que acarrearía la aberración de ese proyecto de canal más grande del mundo.

Más, con tal sugestión que cayó por su propio peso, no deja de continuar el desconocimiento del extraordinario va-

lor económico del gran río, pues la propaganda ferrocarrilista que ahora ciega a los que ayer no dijeron una sola palabra en favor del ferrocarril, exhibe y ratifica tal desconocimiento, al punto de querer suplantar la universal superioridad de la navegación fluvial por el transporte del ferrocarril, aspirándose a inducir a los influyentes para que se prefiera trasportar el hierro de Imataca por la vía férrea y no por la vía natural que es el propio Orinoco; y que en definitiva, deba prescindirse del dragado y canalización de éste, porque, mediante el ferrocarril que para ese fin se construya se podrán hacer grandes siembras de maní en la Mesa de Guanipa, quizás no solamente para el aumento de la venta de maní tostado en Caracas, sino para su provechosa exportación en grande, y así, gracias al ferrocarril se pueda comer más y más barato el sabroso cacahuete; y no hay dudas, para los ferrocarrilistas de que la potente fuerza de este argumento Aquiles en pro del ferrocarril puede bastar para que no se hable más de la navegación formal del Orinoco!

Quieren los ferrocarrilistas que se pospongan indefinidamente el dragado y la canalización del Orinoco y se ordene a las compañías del hierro que trasporten éste de las minas al mar, por la vía férrea, no ya por el beneficio que de ello se derive, sino asimismo por la explotación de la gran riqueza de la siembra del maní en los harto feraces bancos de arena de Guanipa.

MAYORES QUE LOS BENEFICIOS DEL PETROLEO PODRIAN SER
LOS DE LA NAVEGACION DEL ORINOCO

Que no se utilice el Orinoco para sacar al mar los millones de toneladas de hierro de Imataca, esto es, que para ese transporte se pospongan la vía fluvial que es la natural, a la vía férrea, pretextándose que el ferrocarril con objeto principal de cargar hierro por sí solo, vierta la inmigración y la colonización en toda la extensión inhóspita que atravesase; y que el Estado por ello, entre el ferrocarril y el Orinoco prefiera la construcción del ferrocarril al dragado

y canalización del río, persistiéndose así en el abandono centenario del Orinoco, a cuyas márgenes, sin ese abandono, ya se levantarían por centenares pueblos y ciudades con población superior, quizás a la de la nación: beneficios esos de carácter permanente y superiores a los reconocidos beneficios del petróleo.

No se puede negar que al ferrocarril queda todavía un apreciable porcentaje en la industria del transporte; pero de ahí a suponer que con el riel surjan a sus veras caseríos y pueblos, si se puede negar; y aquí mismo tenemos comprobado en el largo trayecto del gran ferrocarril Caracas-Valencia, ¿qué caserío siquiera debe su fundación al ferrocarril, digamos, de Los Teques a Maracay,: ninguno, y más parece que las viejas poblaciones del tránsito han sufrido decadencia, como El Consejo, por ejemplo, que más bien sufre sello de ruina; dedúzcase el efecto del ferrocarril en la vasta región desértica que le tocaría atravesar y compárese el efecto del dragado y canalización del Orinoco. Por lo demás, es el caso peculiar de todos los ferrocarriles a los cuales en su trayecto en veces no se deba ni un rancho, lo que se explica, porque al tren no es posible exigirle que fuera de sus estaciones, algo distanciadas, se pare en ninguna otra parte ni se conceda el más mínimo tiempo para montarse o apearse, o poder ir soltando los pasajeros a lo largo de la línea en sus respectivas casas; esa desventaja esencial tiene con respecto a la carretera, en cuyo largo trayecto de metro a metro pueda pararse el automotor.

En el dilema presentado por las compañías de que sea el Estado venezolano quien elija cuál medio de transporte del hierro al mar, sea el preferido, si el ferrocarril a Puerto La Cruz o el dragado del Orinoco, quedará demostrado para siempre el buen sentido de los dirigentes del país que quieran su progreso, declarándose por el dragado cueste lo que cueste para hacer efectiva la navegación del Orinoco, o bien declarándose por el ferrocarril que solo sería para
10 especial servicio de las empresas, esto es, sacar su hierro

al mar, considerado que este ferrocarril no se necesita, por existir ya hecha la gran carretera del Orinoco-Puerto La Cruz y la cual suple en todo al ferrocarril.

Quiera Dios que esa elección no sea una lamentable posdata a la desastrada Negociación Diplomática en mala hora concertada y realizada por unos cuantos venezolanos, sin la previa consulta de la nación. Ojalá que así sea. Amén. Así lo deseamos para bien de la Patria bienamada.

LA SUSPIRADA NAVEGACION DEL ORINOCO.

No se puede pretermitir la defensa de la navegación del Orinoco, pues ésta es y ha sido el más interesante problema que tiene Venezuela; y para esa defensa debemos aprovechar la presente excepcional ocasión que ofrece para bien general, la explotación de las minas de Himataca y que providencialmente viene a favor del por siglos abandonado gran río.

De perderse esta oportunidad pudiera confirmarse aún la frase deprimente pero algo apropiada con que se nos tilda, de indios del Caroní, porque no otra cosa hemos hecho nosotros con el Orinoco que lo que hacen con sus ríos los indios ignaros: pescar en ellos para no morir de hambre y servirse del cayuco y canaleta para surcarlos.

Pues, no obstante haber tenido Universidades y en éstas ahora, a la manera americana de las de escritores, escuelas de periodistas para perfeccionar el arte de los avisos y las noticias o sea, una parte indispensable de la prensa moderna, en tales Universidades, no ha habido ni hay y se echa de menos la cátedra de hidráulica, cuando esta Cátedra ha debido existir en ellas desde hace tiempo para el conocimiento y el dominio de nuestro inmenso y precioso sistema hidrográfico; y hasta en las paredes de salas del Ministerio de Fomento, para su mejor decoración existir a la vista de todos, planos y gráficas ilustrativas del Orinoco y sus afluentes, y no avergonzarnos ahora oyendo decir,

que el dragado y la canalización del gran río no se pueden hacer aún porque no existen ni planos, ni estudios acerca del Orinoco.

Y cuando oficinas técnicas de Hidráulica deberían existir, no solamente en Caracas, sino a todo lo largo del Orinoco desde su Boca Grande, San Félix, Tucupita, Ciudad Bolívar y también San Fernando de Apure, hasta el propio Caciquire, como lo ha demandado en todo momento la importancia de la normal navegación fluvial del país, no habiéndose hecho más que lo que han hecho en sus ríos los pobres indios del Caroní.

Para todo se ha invertido dinero e inmensos caudales, queriendo copiar el adelanto de naciones más avanzadas, hasta para la citada Escuela de Periodistas que es un adelanto en la materia de avisos y la noticia, el reportero, pero ni siquiera se ha pensado nunca en mandar compatriotas al exterior para estudiar Hidráulica en los Estados Unidos.

Universidad inmensa en Hidrología y en donde en el sólo Missisipí, hay para copiar todo cuanto se necesite en la materia, y cuando no se ha relegado al desprecio y olvido alguna que otra consideración sobre hidrografía; por todo lo cual se puede repetir que sería inexplicable no perseguir la normal navegación del Orinoco hasta verla convertida en realidad, y para esto, no desaprovechar la feliz ocasión de las minas de Imataca.

QUE NO PUEDE HACERSE AUN EL DRAGADO NI LA CANALIZACION PORQUE NO HAY PLANOS NI ESTUDIOS DEL ORINOCO.

De modo que la afirmación esa que apenas repetirla, de que por no existir planos ni estudios del Orinoco debe considerarse como razón suficiente para posponer el dragado y la canalización y que en todo caso debe preferirse la vía férrea a la fluvial para la llevada hasta el mar del hierro de Imataca. Desde luego, que este argumento no puede

ser esgrimido por las compañías interesadas en el más conveniente transporte de las minas; y debe ser de los partidarios de la vía férrea que la piden de preferencia para la producción del maní, verduras y demás en la Mesa de Guanipa.

También para el ferrocarril habría que levantar planos y practicar estudios y habría que gastarse millones como en el dragado y un determinado espacio de tiempo, y sería, por supuesto, la compañía quien nos dirá: el ferrocarril nos costará tanto y exigirá tantos años: el dragado y la canalización costará cuanto y asimismo, tantos años.

Si admitimos que el dragado costará el doble de lo que cueste el ferrocarril y que en éste no va a gastar un centavo el gobierno, así y todo, y por grande que fuera la diferencia que pagará el Estado, los beneficios que derive Venezuela rezarcirían con creces esa diferencia. Dado que, así, por fin, se realizaría la ingente obra de la más efectiva colonización de Venezuela, con la navegación formal de su gran río.

Se podrá concebir la animación y la vida de más de media Nación —ahora todo un inmenso bosque que no ha pisado aún el hombre y con la extensión suficiente para trasegar millones de inmigrantes que ahí vayan invitados por el trabajo lucrativo a labrar su propia suerte y a colaborar en el desenvolvimiento general del país.

Por el contrario, nada semejante podrá imaginarse, de permanecer como ha estado y está el Orinoco virtualmente cerrado a la navegación universal, como así también lo están sus afluentes navegables como el Apure y demás; y en vez de celebrarse la animación y la vida en la inmensidad feraz de sus riveras encantadoras, solo se verá por tiempo indefinido la selva inhóspita cubriendo el terreno sin ningún provecho ni cultivo. Comparemos los apuntados seguros beneficios que se derivarían del dragado y canalización del Orinoco con los que la vía férrea que in-

defectiblemente sería el transporte opuesto al de la vía fluvial, y podríamos anticipadamente palpar la exigüidad de los beneficios del ferrocarril al solo servicio de la compañía para botar su mineral al mar.

Ya hemos visto prácticamente y hay que recalcarlo el pobre efecto cuanto a incremento de las poblaciones y caseríos por razón de la vía férrea, con el ejemplo de las extensiones desiertas y arruinadas recorridas por nuestros ferrocarriles; Los Guayos, El Consejo, etc., son testimonios que no nos dejarán mentir y que demuestran que la vía férrea en nada es hoy más eficaz para la colonización y el aumento de la población que la vía fluvial.

Por tanto no dudamos, sino que esperamos confiados que la Junta Militar de Gobierno no pueda dejar de aprovechar la oportunidad que le da el destino para perpetuar su nombre y el de su gobierno en la historia nacional, llevando a cabo la suspirada navegación del Orinoco mediante la adopción del dragado y la canalización del gran río que es nuestro y será nuestro íntegramente, para en su oportunidad, dragado y canalizado, ofrecerlo a la libre navegación universal.

Propicia es la ocasión para impetrar que el Estado retribuya de justa manera la devoción y el interés constante de un bolivarense y gran venezolano consagrados por él durante años al Orinoco, de cuyas ondas desde su lar nativo, orillas del río, ha tenido que percibir el perenne clamor de ellas contra el inconsciente abandono con que se ha mirado a aquél. Venezuela entera sabe que ese venezolano y buen patriota es don Ernesto Sifontes, quizás el más amante y constante observador y escritor del Orinoco.

EL MAS URGENTE PROBLEMA NACIONAL.

Más de media nación privada del comercio interior y exterior y aislada de la civilización

Hay que tener como lamentable craso error considerar el Dragado del Orinoco y el Ferrocarril, desde el mismo, como un asunto regional entre Bolívar y Anzoátegui, puesto que la navegación del Orinoco es del interés de todos, es asunto vital de la Nación, habiendo Estados más perjudicados por faltar ella que los ya citados, principalmente Apure, Barinas, Portuguesa, privados como están y han estado del franco comercio interior y exterior y al margen, por tanto de la civilización del mundo y separados también de la misma Nación, no obstante la especial importancia económica, política y social que tienen.

Apure, y sobre todo, el Alto Apure constituyen, como se sabe, un verdadero emporio natural de riqueza inagotable, el último, ni siquiera explorado todavía; ahí nace y se multiplica el ganado, puede decirse espontáneamente en la libre sabana. Los verdes pastos naturales que hacen horizonte ante el límpido azul del cielo, medran y se reproducen con el solo cuidado de la Naturaleza providente, y por sobre las lluvias excesivas y los fuertes veranos que se suceden; en verano tiene el animal comida de sobra en el Bajo Apure, y en el invierno se defiende y salva de inundaciones, pastando en las altas dilatadas zonas de la región. No se exagera al afirmarse que para un desenvolvimiento ganadero intenso con el empleo de la ciencia moderna, las condiciones de Apure no son menores que las que puede ofrecer la más rica pampa Argentina y que la producción de reses que allí puede obtenerse quintuplicaría la presente producción de toda Venezuela abasteciendo el consumo nacional y con excedentes considerables para una exportación en grande escala.

Y como Apure son de incalculable valor pecuario los Estados colindantes de Barinas y Portuguesa, con tierras inconmensurables y asaz preciosas para la cría vacuna en donde levantarse y reproducirse millones de reses y con posibilidades para todo hombre de aspiraciones para trabajar y enriquecerse en la prometedor industria de la

cría que en Venezuela no se ha sabido, o mejor, no se ha podido aprovechar todavía.

Y no ha podido usufructuar el país tan profícua fuente de prosperidad, porque jamás ni gobernantes ni gobernados han prestado la menor atención al fomento de la vía fluvial, permaneciendo hasta hoy sin utilidad alguna ese potente factor natural del comercio y la colonización que es el Orinoco, aún abandonado y cerrado a la navegación universal por nuestra abulia y completo desconocimiento de lo que significa y vale para la Nación el maraviloso río.

Abulia y supino desconocimiento puestos de manifiesto hoy, cuando puede haber quienes vacilen entre el Dragado del Orinoco para hacerlo normalmente navegable mediante la ciencia hidráulica, y que proyecta la Iron Company of Venezuela para el trasporte del mineral que explota en Imatata, y el Ferrocarril del Orinoco al mar que para el mismo objeto ofrece la propia empresa; y a sabiendas de que el rechazo del Dragado implicaría el continuar indefinidamente postergada la navegación del río y el mismo abandono de esta copiosa arteria de la vida económica, con el fatal desaprovechamiento de la riqueza ganadera de Apure, Barinas, Portuguesa y demás, que seguirán comportando la miseria y la falta de todo principio de civilización, con la ansiada espera e incertidumbre del progreso que otros pueblos alcanzan e intensifican por el trabajo e inteligencia humana aplicados a la explotación de la grande industria vacuna.

EL DRAGADO DEL ORINOCO REPRESENTA TONELADAS DE ORO:
EL FERROCARRIL, TONELADAS DE PLATA.

La contratista, Iron Company of Venezuela, una de las empresas más poderosa del mundo conoce bien la gigantesca concesión minera que explotará y que seguramente no es ahora que viene a conocerla sino que la estudia de años con todos los datos y cálculos que son menester y que por ello ciertamente habrá invertido lo indispensable

ble para llevarla a cabo, porque sabe y confiesa que el hierro es de los mejores. Para el mismo objeto conocerá detalladamente todas las condiciones de la navegación del Orinoco, su lecho, su mínima bajante y su máximo de altura, sus mareas, etc., etc., y la que seguramente tendrá, cuanto plano puede necesitarse con la estadística hasta de los troncos de árboles, sus corrientes y las toneladas de arena y tierra que arrastre anualmente.

Tendrá al mismo tiempo todos los trazos y estudios de la vía férrea del Orinoco al mar, con los gastos mínimos y máximos del Ferrocarril, la inversión de los millones para éste presupuestados, incluso hasta el pago de las posibles huelgas del personal; y esa Compañía que tanto para el Dragado del gran río como para construir la línea férrea no necesita ni espera ninguna información nuestra, ha tenido, pudiéramos decir, la franca sinceridad de pedirnos que escojamos los venezolanos por más conveniente cual vía de transporte debe emplear la empresa para sacar sus docenas de millones de toneladas de hierro, si la vía fluvial mediante el Dragado y canalización del Orinoco o ya la terrestre por medio del ferrocarril.

Sabe la Compañía, no es posible dudarle, la conveniencia para Venezuela del Dragado del padre de sus ríos, Dragado indispensable para la salida al mar del mineral que explote, y el impulso que recibirá la navegación del Orinoco mediante el dragado y la consiguiente serie de beneficios de esperarse en un cercano futuro debidos a un Orinoco surcado por los barcos de todas las naciones cargados de mercancías de exportación e importación para las gentes de caserío, pueblos y ciudades que a sus orillas se establezcan.

Como también conoce la Compañía los exiguos y comparativamente menores beneficios que recibirá el país con la construcción del ferrocarril que atravesará una de las regiones menos colonizables del país por sus menores po-

sibilidades para el desarrollo de sus dos grandes industrias la Agricultura y la Cría; y entre los dos planes a escoger, el dragado y el ferrocarril, es obvio, que el más viable para ella sería el ferrocarril. Por eso, cuando la Iron Company of Venezuela deja a ésta el derecho de preferir cuál de esos dos medios de transporte debe adoptarse, implícitamente, nos dice: dada la inmensa riqueza de esta explotación por la calidad y cantidad del hierro que explotaremos, dejamos a los venezolanos que escojan entre los cientos de toneladas de oro que es el dragado y los cientos de toneladas de plata que es el ferrocarril; y desde luego, la Iron Company of Venezuela espera de nosotros como seguro, lo que el mismo sentido común dicta y no lo contrario al sentido común; y ya que éste suele estar siempre de acuerdo con la ciencia o viceversa, la ciencia casi nunca está en desacuerdo con el sentido común.

Para esa Compañía que va a explotar billones de dólares, tienen que ser desechados por pueriles los alegatos de los partidarios del ferrocarril que consideran enormes los gastos del tonelaje de los barcos que deba emplear la empresa para sacar por el Orinoco sus productos, como asimismo, el peregrino decir, que no pueda verificarse el dragado por no existir planos y estudios del Orinoco; ni por otra parte, tampoco valdrá el aducirse en pro del ferrocarril, que mediante éste se produzca mucho maní en la Mesa de Guanipa como ni aún será admisible el argumento de más aparente realidad, el de la valorización de las tierras del trayecto del ferrocarril, por la misma realidad de que estas regiones son las menos favorables para la Agricultura y la Cría, por lo que tal valorización no pasa de ser una ilusión entre los grandes terratenientes de aquellas regiones.

Mediante el dragado disfrutaremos por centenares las toneladas de oro representadas en los beneficios que recibían los Estados más inmediatamente necesitados de la navegación del Orinoco, Bolívar, Apure, Barinas, y el mismo

Anzoátegui con los consiguientes beneficios que alcanzarán todos y en especial la Venezuela desierta que es toda la margen derecha del gran río. Con el ferrocarril disfrutáranse las toneladas de plata contadas que darían las tierras menos fértiles de Anzoátegui por efecto del ferrocarril de hoy disminuído como medio de transporte en un ochenta por ciento (80%) con respecto al del ferrocarril de antes.

Porque no puede negarse que la navegación del Orinoco es el problema más urgente del país seguiremos sosteniendo la necesidad y conveniencia del dragado del gran río, hoy más posible que nunca.

Coincidiendo con las precedentes apreciaciones en pro del Dragado y Canalización del Orinoco ha sido unánimemente celebrado la Resolución del Ejecutivo al optar por esta trascendental Obra que a ojos vistas se hace indispensable para imprimir el debido impulso a la Navegación Fluvial; razón por la cual, para esta Revista de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, comprendidas en éstas las vitales materias económicas de la Nación, merece un caluroso aplauso semejante acertada decisión por el bien que entraña para el país.
