

**UNIVERSIDAD CATÓLICA “ANDRÉS BELLO”  
FACULTAD DE HUMANIDADES Y EDUCACIÓN  
ESCUELA DE COMUNICACIÓN SOCIAL  
MENCIÓN: PERIODISMO  
TRABAJO DE GRADO**

**PUERTO ORDAZ: UNA VISIÓN DESDE SU  
GESTACIÓN HASTA SU FUNDACIÓN OFICIAL  
COMO CIUDAD**

**PAOLA M. LESSEY P.**

**TUTOR:  
RAFAEL RONDÓN RIVAS**

**CIUDAD GUAYANA, SEPTIEMBRE DE 2005**



UNIVERSIDAD CATÓLICA “ANDRÉS BELLO”  
FACULTAD DE HUMANIDADES Y EDUCACIÓN  
ESCUELA DE COMUNICACIÓN SOCIAL  
MENCIÓN: PERIODISMO  
TRABAJO DE GRADO

**PUERTO ORDAZ: UNA VISIÓN DESDE SU  
GESTACIÓN HASTA SU FUNDACIÓN OFICIAL  
COMO CIUDAD**

Paola M. Lessey P.

Tutor:

Rafael Rondón Rivas

Ciudad Guayana, septiembre de 2005

A mi familia por su apoyo incondicional, por su amor, comprensión, paciencia y aliento durante el camino recorrido hacia el logro de mis sueños y aspiraciones.

A Rafael Rondón “El Profe Rondón” por haber confiado en mí y en mi trabajo.

## **AGRADECIMIENTOS**

Le agradezco a Dios por procurarme salud y acompañarme en todo momento de mi vida.

A mis padres, Gladys y Pablo, a mis hermanos Juan Pablo y Miguel por haber sido tolerantes, cariñosos, colaboradores y por ser en parte responsables de la persona que soy hoy en día.

A Rafael Rondón “El Profe Rondón” por su cooperación, enseñanza, guía y disciplina.

A Leopoldo Villalobos, Américo Fernández, José Rivas, Héctor Núñez, Juanita Farrera y Pedro Campos por haberme recibido en sus hogares y haber compartido sus conocimientos y memorias.

A mis amigos y compañeros de clase Armando, María, Yralis, Randolph y Egdanis por haber estado allí, por hacerme reír y sonreír.

# ÍNDICE GENERAL

## ÍNDICE DE TABLAS

## ÍNDICE DE CUADROS

## INDICE DE FIGURAS

## RESUMEN

## INTRODUCCIÓN 1

## CAPÍTULO I. EL PROBLEMA 3

Planteamiento del problema 3

Objetivos 4

    General 4

    Específicos 5

Justificación 5

Delimitación 6

## CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO 7

Antecedentes 7

Periodismo de investigación 8

El reportaje 9

Reportaje interpretativo 11

La historiografía como base metodológica 12

Ciudades jóvenes en América Latina 13

    Brasilia 13

Cronología de la fundación y desarrollo de algunas ciudades y centros  
urbanos en el estado Bolívar 15

    Ciudad Bolívar 15

    Upata 16

    San Félix 16

Caicara del Orinoco	17
El Callao	17
La Paragua	19
Santa Elena de Uairén	19
Ciudad Piar	20
El Pao	21
Guasipati	21
Desarrollo económico del estado Bolívar	22
Movimiento migratorio venezolano para finales de la década del 40 y principios de la década del 50	24
Terminología básica	26
<b>CAPÍTULO III. MARCO METODOLÓGICO</b>	29
Elaboración de un reportaje interpretativo	29
Tipo de investigación	30
Diseño de la investigación	31
Unidad de análisis y operacionalización de variables	32
Población y muestra	35
Instrumentos de recolección de datos	36
Procedimiento	38
<b>CAPÍTULO IV. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS</b>	40
<b>CAPÍTULO V. EL REPORTAJE</b>	44
<b>CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b>	99
Conclusiones	99
Recomendaciones	102

<b>REFERENCIAS</b>	104
Fuentes bibliográficas	104
Fuentes hemerográficas	105
Fuentes electrónicas	106
Tesis y trabajos académicos	107
<b>ANEXOS</b>	
Anexo A. Guía de temas para entrevistas	109
Anexo B. Perfiles de los entrevistados	111
Anexo B1. Perfil de Leopoldo Villalobos	112
Anexo B2. Perfil de Américo Fernández	113
Anexo B3. Perfil de José Rivas	114
Anexo B4. Perfil de Héctor Núñez	115
Anexo B5. Perfil de Juanita Farrera	116
Anexo B6. Perfil de Pedro campos	117
Anexo C. Entrevistas	118
Anexo C1. Entrevista a Leopoldo Villalobos	119
Anexo C2. Entrevista a Américo Fernández	135
Anexo C3. Entrevista a José Rivas	141
Anexo C4. Entrevista a Héctor Núñez	150
Anexo C5. Entrevista a Juanita Farrera	158
Anexo C6. Entrevista a Pedro campos	164
Anexo D. Mapas	174
Anexo D1. Vía férrea y carretera desde Ciudad Piar hacia Puerto Ordaz	175
Anexo D2. El Puerto Ordaz de la Orinoco Mining Company	176
Anexo D3. Mapa referencial de Puerto Ordaz durante la década del 50	177

## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Operacionalización de Variables	33
Cuadro 2. Resultados	41



## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Mapa sobre las distintas opciones para transportar el hierro a Estados. Tomado de “Skillings Minig Review” del 21 de agosto de 2003, N° 34.	45
Figura 2. Titular de El Nacional. Tomado de “El Nacional” del 8 de febrero de 1952.	46
Figura 3. Titular de El Universal. Tomado de “El Universal” del 9 de febrero de 1952.	46
Figura 4. Fotografía de Elbert H. Gary. Tomada de “Skillings Minig Review” del 14 de agosto de 1999, N° 33.	49
Figura 5. Fotografía del “Spindle”, pequeño bote al lado de la embarcación. Tomado de “Skillings Minig Review” del 14 de agosto de 1999, N° 33.	51
Figura 6. Fotografía del Cerro “La Parida” la mañana del 4 de abril. Tomada de “El Minero” de 1994, N° 3.	52
Figura 7. Fotografía del campo de exploración en el “Cerro Bolívar” durante 1950. Tomada de “Skillings Minig Review” del 14 de agosto del 1999, N° 33.	53
Figura 8. Fotografía de las primeras acomodaciones en el Cerro Bolívar. Tomada de “Skillings Mining Review” del 14 de agosto de 1999, N° 33.	53
Figura 9. Fotografía de Mack C. Lake (der.) en la cima del Cerro Bolívar. Tomada de “Skillings Mining Review” del 14 de agosto de 1999, N° 33.	54
Figura 10. Fotografía del túnel de exploración en el Cerro Bolívar entre 1948 y 1949. Tomada de “Skillings Mining Review” del 14 de agosto de 1999, N° 33.	55
Figura 11. Fotografía de hombres que formaron parte del descubrimiento del Cerro Bolívar. Tomada de “Skillings Mining Review” del 14 de agosto de 1999, N° 33.	56

Figura 12. Fotografía de Mack C. Lake. Tomada de “Skillings Mining Review” del 14 de agosto de 1999, N° 33.	57
Figura 13. Fotografía de barracas para empleados. Tomada del archivo fotográfico de C.V.G. Ferrominera del Orinoco.	67
Figura 14. Fotografía de las casas tipo “H” construidas en Puerto Ordaz. Tomada del archivo fotográfico de C.V.G. Ferrominera del Orinoco.	68
Figura 15. Fotografía del área donde se ubicó el asentamiento que dio origen a la ciudad. Tomada de “El Minero” de 1994, N° 3.	69
Figura 16. Fotografía de la vista aérea de Puerto Ordaz durante 1952. Tomada de “El Minero” de 1994, N° 3.	70
Figura 17. Fotografía de Puerto Ordaz en 1952. Tomada del archivo fotográfico de C.V.G. Ferrominera del Orinoco.	71
Figura 18. Fotografía de la construcción del muelle de Puerto Ordaz. Tomada de “Skillings Mining Review” del 21 de agosto de 1999, N° 34.	73
Figura 19. Fotografía de la construcción del muelle de Puerto Ordaz. Tomada de “Skillings Mining Review” del 21 de agosto de 1999, N° 34.	73
Figura 20. Fotografía de las barracas destinadas a las primeras oficinas. Tomada del archivo fotográfico de C.V.G. Ferrominera del Orinoco.	74
Figura 21. Fotografía de las barracas de viviendas a la derecha y oficinas a la izquierda. Tomada del archivo fotográfico de C.V.G. Ferrominera del Orinoco.	75
Figura 22. Titular de El Nacional. Tomado de “El Nacional” del 10 de febrero de 1952.	76
Figura 23. Titular de El Universal. Tomado de “El Universal” del 10 de febrero de 1952.	76
Figura 24. Fotografía del acto de fundación de Puerto Ordaz. Tomada de “El Minero” de 1994, N° 3.	77
Figura 25. Acta de Fundación de Puerto Ordaz. Tomado de “El Minero” de 1994, N° 3.	79
Figura 26. Fotografía de las primeras chalanas. Tomada de	84

“Publicaciones” de 1992, N° 1.

Figura 27. fotografía del lugar en donde llegaban las chalanas. Tomada de

“Publicaciones” de 1992, N° 1.



## RESUMEN

Esta investigación tuvo como propósito analizar las condiciones físicas, políticas, sociales, económicas y culturales de Puerto Ordaz, en el período comprendido entre principios de 1947 y finales de 1952. El producto final se tradujo en un Reportaje Interpretativo, submodalidad del Periodismo de Investigación.

El estudio fue de tipo descriptivo, con un diseño que combinó la investigación documental y la investigación de campo. A la hora de recolectar los datos se consideraron dos herramientas, la compilación y análisis de datos secundarios y la realización de entrevistas no estructuradas a personas con información referente a Puerto Ordaz durante el período estudiado.

El empleo de estos instrumentos permitió concluir que las razones que motivaron a la U.S. Steel a dirigir sus exploraciones hacia esta zona de Guayana y al posterior establecimiento de la Orinoco Mining Company fueron: el conocimiento previo de la existencia de hierro en Venezuela, la necesidad de una fuente del mencionado mineral en el área del Caribe y la experiencia del geólogo Mack C. Lake en cuanto al hierro en Venezuela. A la par, el gobierno venezolano brindó su apoyo y colaboración a la compañía trasnacional y les dio muchas facilidades.

De igual forma se precisó que, en lo que hoy en día se conoce como el centro de la ciudad, se ubicó el asentamiento que dio origen a Puerto Ordaz. En cuanto a las características físicas de la localidad, todo se reducía a vegetación y arena y las vías de acceso hacia la zona eran trochas hechas por los mismos vehículos. Las viviendas pasaron de simples tiendas de campaña a barracas y posteriormente a las casas del Campo "A" de Ferrominera, las primeras residencias existentes en Puerto Ordaz. También se conoció que los primeros grupos migratorios fueron de nacionalidad estadounidense, así como venezolanos provenientes de zonas aledañas. Por último, fue posible notar que los pioneros de la zona se dedicaban a cumplir con sus actividades laborales cumpliendo un horario determinado y que en sus ratos libres disfrutaban de las pocas distracciones que se ofrecían en la naciente ciudad

## **ABSTRACT**

This investigation had like intention to analyze the physical training conditions, political, social, economic and cultural of Puerto Ordaz, in the included/understood period between principles of 1947 and final of 1952. The final product was translated in an interpretative news article, submodality of the Investigative journalism.

The study was of type descriptive, with a design that combined the documentary investigation and investigation of field. At the time of collecting the data there were two considered tools, the compilation and analysis of secondary data and the accomplishment of interviews non structured to people with information referring to Puerto Ordaz during the studied period.

The use of these instruments allowed to conclude that the reasons that motivated the U.S. Steel to direct its explorations towards this zone of Guayana and to the later establishment of the Orinoco Mining Company were: the previous knowledge of the iron existence in Venezuela, the necessity of a source of the mentioned mineral in the area of the Caribbean and the experience of the geologist Mack C. Lake in to anything related to the iron in Venezuela. At the same time, the Venezuelan government offered its support and collaboration to the trans-national company and gave them many facilities.

In a similar way, in what nowadays it is known like downtown, the establishment that gave origin to Puerto Ordaz was located. As far as the physical characteristics of locality, everything was reduced to vegetation and sand and the access routes towards zone were trails done by such vehicles. The houses went from simple tents to cabins and later to the houses of the Field "A" of Ferrominera, the first existing residences in Puerto Ordaz. Also it was known that the first migratory groups were North Americans, as well as Venezuelan originating of bordering zones. By last, it was possible to notice that the pioneers of the zone dedicated themselves to fulfil a

certain schedule with their activities and in their short times free they enjoyed the few distractions that were offered in the east city.

## INTRODUCCIÓN

La Región Guayana se encuentra ubicada al sur de Venezuela, en una de las formaciones geológicas más antiguas del planeta tierra, el Macizo Guayanés. Esta zona ocupa una extensión territorial de 458.345 kilómetros cuadrados y está conformada por los estados Amazonas, Bolívar y Delta Amacuro. La mayor concentración de población se encuentra ubicada en el estado Bolívar, específicamente en Ciudad Guayana.

En un principio Puerto Ordaz pertenecía al Distrito Heres, capital Ciudad Bolívar y San Félix pertenecía al Distrito Piar, entonces capital Upata. De la integración de esos dos sectores, conjuntamente con otros nació el Distrito Municipal Caroní, el 29 de junio de 1961, gracias a la reforma de la Ley de División Político Territorial del estado Bolívar.

Ciudad Guayana nace entonces bajo el nombre de Santo Tomé de Guayana, el 30 de junio de 1961, por medio de la unión de Puerto Ordaz, San Félix y Matanzas. Sin embargo es el 2 de julio de 1961 cuando Rómulo Betancourt coloca la primera piedra de la “Ciudad soñada”, llamada así por el New York Times.

Al pertenecer a dos distritos diferentes y haber nacido como dos ciudades separadas, tanto Puerto Ordaz como San Félix tienen una historia diferente, sus orígenes son distintos. Mientras San Félix es una población que tiene más de dos siglos de existencia y que nació como un pueblo indio perteneciente a la Misión de la Purísima Concepción de Nuestra Señora del Caroní, Puerto Ordaz es una ciudad de menos edad que nació y se desarrolló en función de uno de sus recursos más importantes, el hierro.

A pesar de la importancia que implica la fundación de una ciudad y todos aquellos acontecimientos que lo hicieron posible, existe poca información que hable acerca de los inicios de Puerto Ordaz, hay pocos datos que hagan referencia a aquellos eventos que jugaron un papel determinante en el nacimiento de esta ciudad.



No es posible afirmar el por qué de esta situación, no se trata de atribuir responsabilidades, sino más bien de encontrar soluciones. De cualquier manera, sólo se puede inferir que quizá no haya habido la organización o el interés suficiente en llevar un registro de todo aquello que ocurrió durante aquellos años, pues solo se conservan algunos datos importantes.

Al hablar de historia se hace referencia a todos aquellos acontecimientos acaecidos en el pasado. De manera que la historiografía como metodología de estudio, puede ser definida como la forma de abordar dichos eventos. De acuerdo con Germán Carrera Damas (1981), la forma para llevar a cabo un estudio de este tipo consta de tres aspectos; obtención de datos, presentación de los mismos o del discurso histórico y finalmente, procurar una estructura lógico- ideológica de la exposición.

Tomando como base esto, se aspira contribuir al enriquecimiento de la historia por medio de un trabajo de Periodismo de Investigación, que incluya una compilación de testimonios, noticias, referencias e imágenes, cuyo resultado sea un reportaje interpretativo para ser consultado por todas aquellas personas que se sientan atraídas por la historia local.

El trabajo de investigación está dividido en seis capítulos, dentro de los cuales se encuentra el planteamiento del problema, el marco teórico, el marco metodológico, los resultados, el reportaje y las conclusiones y recomendaciones.

Por medio del estudio se pretende indagar en la realidad física, política, social, económica y cultural de Puerto Ordaz, en el período incluido entre principios de 1947 y finales de 1952. Se espera tener una visión más amplia y un conocimiento mayor del contexto que contribuyó al nacimiento y posterior fundación de la ciudad.

# **CAPÍTULO I**

## **EL PROBLEMA**

### **Planteamiento del problema**

El 9 de febrero de 1952 fue el día oficial de la fundación de Puerto Ordaz, en honor al conquistador del río Orinoco y de Guayana, Diego de Ordaz. Esta importante ciudad que se extiende a lo largo de la margen derecha del Orinoco, punto de unión entre este río y el Caroní, es considerada la base de las compañías más importantes para la explotación y producción del hierro, aluminio y acero.

Sin embargo, el nacimiento de esta notable ciudad se remonta a cinco años antes de su fundación oficial, fecha en la cual fueron descubiertos los yacimientos de hierro del antiguo Cerro La Parida (hoy Cerro Bolívar).

A partir de este trascendental evento y con la posterior creación de la Orinoco Mining Company en 1949, se dieron los primeros pasos para la formación de una de las ciudades con mayor crecimiento, uno de los desarrollos urbanos más modernos y la ciudad mejor planificada de Venezuela.

Existe poca información que haga referencia a los inicios de Puerto Ordaz, trayendo como consecuencia que muchos ignoren algunos de los eventos que influyeron de manera determinante para el nacimiento y posterior fundación de nuestra ciudad. Hay que tomar en consideración que el período comprendido entre 1947 y 1952 es fundamental, pues es cuando la Orinoco Mining Company se establece en la zona, trayendo consigo al grupo migratorio que dio origen al primer asentamiento de la zona.

El hecho de que Puerto Ordaz sea una ciudad joven, quizás haya contribuido a que los datos acerca de su formación y crecimiento, no estén debidamente organizados. De igual manera, la misma dinámica de cómo ocurrieron las cosas en aquel entonces pudo ser el origen del problema. Muchos ignoraban que aquel

campamento iba a convertirse en la ciudad que es hoy en día y por ende no existió la iniciativa de llevar a cabo un seguimiento de esos significativos años.

Es importante enfatizar que el pleno conocimiento de la historia del lugar donde se está viviendo es primordial para lograr una mayor identificación y sentir regional. Todo pueblo, toda ciudad tiene su origen y resulta de vital importancia llegar a la raíz de los hechos pasados a fin de comprender el presente y esbozar el futuro.

Hay que tomar en consideración que las cosas no existen simplemente hoy, tienen un pasado y es importante estar al tanto del mismo. Al desconocer el origen de la ciudad en la que se están sembrando raíces, se está contribuyendo a la pérdida de las tradiciones y costumbres.

Por esta razón, aflora la necesidad de realizar un análisis con base en una compilación de testimonios, noticias y referencias, con el propósito de contribuir al enriquecimiento de la historia, el cual dará respuesta a la siguiente interrogante:

¿Cuáles eran las condiciones físicas, políticas, sociales y económicas de Puerto Ordaz, en el período que precedió a su fundación oficial como ciudad en 1952?

Esta investigación busca estudiar el contexto dentro del cual se desarrolló Puerto Ordaz y cuáles fueron las circunstancias que dieron pie a la fundación de esta ciudad.

## **Objetivos**

### ***General***

- Analizar las condiciones físicas, políticas, sociales, económicas y culturales de Puerto Ordaz, en el período comprendido entre principios de 1947 hasta finales de 1952.

### ***Específicos***

- Determinar cuáles fueron los motivos que llevaron a la United States Steel a escoger a esta zona de Guayana para sus exploraciones y para el posterior establecimiento de su subsidiaria, la Orinoco Mining Company.
- Establecer cuáles fueron los escenarios que propiciaron el establecimiento de la Orinoco Mining Company en esta zona de Guayana.
- Precisar la ubicación del asentamiento que dio origen a la ciudad.
- Describir las características del asentamiento entre 1947 y 1952.
- Conocer las características de los primeros grupos migratorios que llegaron a la zona.
- Conocer el tipo de vida y la rutina seguida por los primeros grupos migratorios que llegaron a la ciudad.

### **Justificación**

La razón de ser de esta investigación está orientada a complementar y organizar la escasa información acerca de los inicios de Puerto Ordaz. Se recopilará a través de diversas fuentes (bibliográficas, hemerográficas y vivas) una serie de datos e imágenes que ayuden a sustentar lo que se conoce como la historia de nuestra ciudad. Hasta los momentos, la bibliografía sobre los hechos más importantes que ocurrieron durante el período señalado (1947-1952), es insuficiente y los datos se encuentran dispersos.

La historia es importante, pues le permite a la gente conocer quiénes son, de dónde vinieron y el por qué de los acontecimientos actuales.

La investigación está pensada precisamente para contribuir al crecimiento del conocimiento histórico. Se pretende lograr un compendio de testimonios, noticias y referencias, que se conviertan en reportaje que pueda ser consultado por aquellos que se sientan atraídos por la historia. Un escrito que pudiera convertirse en un legado para las próximas generaciones, en un instrumento para afianzar el sentir regional y en un impulso para futuras investigaciones.

### **Delimitación**

La investigación trata de examinar de manera integral, las condiciones físicas, políticas, sociales, económicas y culturales que precedieron la fundación de la ciudad de Puerto Ordaz. En este sentido, se abarca específicamente el período de 6 años, desde 1947, hasta su fundación oficial en 1952. El reportaje interpretativo, fruto de la investigación, está dirigido específicamente a todos aquellos estudiantes de la Universidad Católica Andrés Bello, así como personal docente de la institución interesado en conocer cómo y por qué surgió esta importante ciudad industrial. Sin embargo, esto no es una limitante para que pueda ser consultado por cualquier persona a quien, de igual forma, le apasione la historia regional.

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

#### **Antecedentes**

Si bien es cierto que como se expresó en planteamiento y la justificación de la investigación, existe poca información que se refiera a los inicios de Puerto Ordaz, específicamente al período comprendido entre principios de 1947 y finales de 1952, durante el transcurso del estudio fue posible hallar artículos y un trabajo de grado que toca de manera ligera los temas objeto del presente trabajo investigativo.

En primer lugar están los artículos “Puerto Ordaz 25 Años en el Desarrollo de Guayana” y “Cerro Bolívar El Eslabón Principal del Desarrollo de Guayana” publicados por la revista institucional de Ferrominera del Orinoco “El Minero”, en los cuales se tantean ciertos aspectos de la historia de Puerto Ordaz.

De igual forma, en el trabajo de grado titulado “De Puerto de Tablas a Ciudad Guayana. Testimonios e imágenes de los inicios de una ciudad” dentro del cual se incluye la fundación de Puerto Ordaz, pero de manera somera, es decir, como parte del recorrido que se inició con Puerto de Tablas y culminó con la fundación de Ciudad Guayan en 1961.

Es importante señalar, que aún cuando los escritos mencionados tiene que ver con el tema de estudio, en ninguno de ellos se plantea con detalle todo lo que rodeó la gestación y posterior fundación de Puerto Ordaz.

## **Periodismo de investigación**

Esta modalidad de periodismo surgió como consecuencia del intenso trabajo realizado por los periodistas Bob Woodward y Carl Bernstein en el caso *Watergate*. El periodismo de investigación se caracteriza por ocuparse de contenidos complejos o quizá polémicos, desarrollarse con miras al esclarecimiento de un asunto en particular, tener una visión diferente de lo que es la objetividad, poseer un enfoque claro y bien definido acerca de las normas éticas y aprovechar al máximo las nuevas tecnologías (Cardoso, 2005).

Puede definirse el periodismo investigativo como “aquel tipo de periodismo que se aboca, mediante prolijas investigaciones documentales y entrevistas, a indagar sobre aspectos conflictivos de la actualidad que suelen ser ocultados por las fuentes” (Dragnic, 2001, p.214).

Este tipo de periodismo rompe completamente con la concepción básica del periodismo objetivo, pues no se queda en la simple repetición de lo que sucede en el momento. El periodismo de investigación va más allá de los hechos, busca sacar a relucir verdades, publicar lo ignorado.

Hay que destacar, sin embargo, que existen ciertas reservas con respecto a este tipo de periodismo. Algunos aseguran que no se trata de una nueva modalidad pues la investigación es un requisito indispensable para todos los géneros. Tanto para comunicar en el ámbito descriptivo, como para hacerlo en un nivel más extenso y profundo, se requiere necesariamente de una investigación previa.

Salmerón (2001) establece lo siguiente:

Periodismo de investigación, un término que parece recalcar algo obvio: que el ejercicio periodístico es por naturaleza un ejercicio de investigación, y es cierto. Hasta para reseñar un suceso aislado y sin mayor importancia el periodista debe buscar fuentes, registros de lo acontecido, descripciones del lugar o declaraciones de testigos. Siempre tiene que partir de una referencia, después viene el trabajo de escritorio (p.7).

Básicamente, el periodismo de investigación consiste en profundizar al máximo, dejando atrás lo superficial, lo vano y lo trivial, para ofrecerle a los lectores un enfoque mucho más exhaustivo de los hechos, lo cual va a permitir darle sentido a los mismos, establecer un cómo y un por qué.

Durante el proceso de investigación puede que surjan cuestiones que quizá no hayan sido consideradas anteriormente. Por medio de la revisión de material y las entrevistas, el investigador puede llegar a descubrir detalles importantes que pueden llegar a convertirse en la médula de su trabajo.

Es importante destacar el hecho de que el periodismo de investigación puede abarcar cualquier cuestión que sea de interés para la colectividad, cualquier tema que de alguna manera afecte a la sociedad puede convertirse en objeto de investigación.

Con respecto al periodismo de investigación, Cardoso (2005) establece que:

Para el común de sus cultivadores, éste se distingue del resto de las rutinas profesionales tradicionales fundamentalmente por la selección de determinados temas y su mayor profundidad en el tratamiento del objeto o asunto que se aborda, lo cual supone o es el resultado a su vez del empleo combinado de métodos y técnicas rigurosas de indagación en la búsqueda de los datos y, por supuesto, de un consumo de tiempo y otros recursos superior a la media del reportaje convencional.

### **El reportaje**

De acuerdo con Dragnic (2001) el reportaje es un “género informativo en el cual se procura presentar todos los aspectos importantes de un acontecimiento significativo. Es el más extenso y completo de los géneros periodísticos” (p.252-253).

Por su parte Marín (2004) establece que:

El reportaje es el género mayor del periodismo, el más completo de todos. En el reportaje caben las revelaciones noticiosas, la vivacidad de una o más entrevistas, las notas cortas de la columna y el relato secuencial de la crónica, lo mismo que la interpretación de los hechos, propia de los textos de opinión (p.225).



Esto implica el necesario manejo de todos los géneros periodísticos a la hora de querer elaborar un reportaje, pues finalmente se trata de una fusión de todos ellos.

Si bien es cierto que el reportaje envuelve o arropa a las demás formas del periodismo “no es un simple depósito de posibilidades múltiples o collage de géneros diversos, sin alma, esencia y componentes propios. Al contrario, es plural en elementos, diverso en orientaciones y énfasis” (Ulibarrí, 1994, p.23).

El reportaje generalmente es extenso, pues se caracteriza por descripciones minuciosas, narraciones muy detalladas y gran cantidad de información. Es un género periodístico con un alto contenido descriptivo que busca exponer el por qué de los hechos, aún cuando no tengan carácter noticioso. De acuerdo con Ulibarrí (1994) la realización del reportaje es un proceso múltiple que implica la delimitación del tema, la selección de las fuentes de información adecuadas y el análisis objetivo de las noticia.

“El reportaje exige una dedicación considerable por parte del periodista. Necesita disponer de tiempo suficiente para la consulta de las fuentes documentales y para entrevistar a todas aquellas personas que puedan aportar datos” (Dragnic, 2001, p. 253).

La elaboración de un reportaje no es una tarea fácil, ni mucho menos corta. Es necesario un trabajo exhaustivo y muchas veces agotador, para poder obtener un resultado de calidad.

De acuerdo con la metodología utilizada, las fuentes consultadas, los temas centrales y el estilo de redacción, el reportaje tiene una denominación diferente. Entre los distintos tipos de reportaje podemos encontrar: reportaje narrativo, reportaje descriptivo, reportaje demostrativo, reportaje instructivo, reportaje de acción, reportaje de citas, reportaje fotográfico o fotorreportaje, reportaje de investigación, reportaje de precisión, reportaje de entretenimiento y reportaje interpretativo.

## **Reportaje interpretativo**

Este tipo de reportaje surge a partir del movimiento llamado “Nuevo Periodismo”, estilo novedoso de periodismo que nació en los Estados Unidos en la década del 60. “El nuevo periodismo tiene como postulado principal la participación directa del autor en la percepción de los hechos y en la elaboración de la información” (Dragnic, 2001, p.188).

El reportaje interpretativo busca la explicación del cómo y del por qué de determinado hecho. No solo narra los acontecimientos, sino que profundiza en ellos y confecciona análisis.

El reportaje interpretativo mantiene una serie de diferencias con respecto al reportaje objetivo y es un combinado compuesto por elementos de los géneros informativos y de los géneros de opinión.

De acuerdo con Saavedra (2003):

Los reportajes interpretativos suelen tener una gran creatividad: la libertad lingüística es total, la estructura del relato es libre. El autor puede llegar a recrearse con su propio estilo literario buscando la originalidad. Todo, o casi todo, le está permitido siempre y cuando interese al lector.

Este tipo de reportaje presenta la estructura triádica propia de un reportaje informativo. Sin embargo, lo que va a marcar la diferencia entre ambos géneros es que en el primer caso, el periodista asume una responsabilidad mayor, pues cualquier manipulación de los datos, hecha con miras a apoyar su determinada posición con respecto al tema, resultaría en una falta de ética (Dragnic, 2001).

El reportaje interpretativo no es un género fácil, requiere de verdadera dedicación y de un trabajo exhaustivo de investigación. Asimismo, obliga al periodista a realizar un análisis con detenimiento acerca de los hechos, no basta un simple acercamiento, sino que es necesario empaparse totalmente del tema con el fin de poderlo entender desde distintas ópticas.

Para Saavedra (2003):

El reportaje interpretativo lleva noticias y entrevistas; puede reunir en su desarrollo a todos los géneros periodísticos; constituye el examen de un tema en el que se proporcionan antecedentes, comparaciones, derivaciones y consecuencias de tal manera que el asunto queda trazado con amplitud y en forma cabal.

Por otro lado, si bien es cierto que esta modalidad de reportaje se desprende totalmente del término objetividad, entendido como la simple presentación de la realidad tal y como es, esto no implica que se pueda caer en juicios y consideraciones inciertas. “En el reportaje interpretativo el periodista relata un hecho de actualidad pero introduce también determinados juicios de valor. El periodista se permite abandonar su compromiso de permanecer ausente de la información utilizando elementos subjetivos” (Saavedra, 2003).

### **La historiografía como base metodológica**

El conocimiento de la historia es imprescindible, sobre todo a la hora de comprender el presente y cuando se pretenden realizar proyecciones. La historia podría definirse como el conjunto de acontecimientos, sucesos o eventos que anteceden el presente. Mientras que la historiografía es un registro de todo eso, es la disciplina utilizada por los historiadores para reconstruir el pasado, por medio de la recopilación y el registro de datos.

De acuerdo con Carrera (1981) en el estudio de la historia es necesario llevar a cabo los “agregados de datos”, período en el cual se reúnen y compaginan los datos recogidos en fichas, ordenándolos de acuerdo al esquema inicial que se tenía pensado. Se plantea como la redacción de los resultados parciales obtenidos durante la investigación documental, es decir, cuando se hace una revisión y registro de datos secundarios. Este proceso se lleva a cabo de la siguiente forma:

Primero se obtienen los datos “una vez hecho el arqueo de las fuentes disponibles para la investigación, atendiendo a la calidad y a la cantidad de ellas, se da comienzo al laborioso trabajo de lectura crítica de las mismas” (Carrera, 1981, p.29). En esta etapa se busca localizar, siguiendo unas pautas metodológicas, los datos brutos que puedan interesar para el desarrollo posterior del tema.

El segundo paso consiste en la presentación de los datos o discurso histórico. (Carrera, 1981) “No habría exageración en decir que la presentación de los datos constituye el momento de prueba de la capacidad del historiador, si entendemos por presentación algo más que el aspecto formal del discurso histórico” (p.31). En este sentido, es importante destacar que el discurso histórico debe ir más allá de la simple redacción de un texto que contenga los datos obtenidos, debe tener una estructura diferente, la cual dependerá del hecho de haber o no asimilado la información estudiada.

Por último, se ha de procurar que el discurso histórico tenga una estructura lógico-ideológica. De esta manera, se logrará entonces un conocimiento histórico.

## **Ciudades jóvenes en América Latina**

### ***Brasilia***

La ciudad de Brasilia es la capital de la República Federativa del Brasil, el país más grande y más poblado de América del Sur y el quinto país en el mundo con mayor extensión de territorio. Esta obra del urbanista Lucio Costa y el arquitecto Oscar Niemeyer, fue construida siguiendo un diseño parecido a la figura de un avión. La ciudad fue iniciada el año 1957, durante el gobierno del presidente Juscelino Kubitschek y fue finalmente inaugurada el 21 de abril de 1960.

(Gautherot, 1966) “Pocos actos, en la Historia del país, tendrán mayores consecuencias que la decisión de construir, en pleno desierto, la ciudad más comentada del mundo contemporáneo” (p. 5).

La capital de Brasil fue trasladada de Río de Janeiro hasta Brasilia con el fin de favorecer el poblamiento y desarrollo de las regiones del interior del país. De igual manera, se buscaba disminuir y reubicar parte de la gran cantidad de habitantes existente en Río de Janeiro.

De acuerdo con (Gautherot, 1966):

La construcción de una nueva capital en el centro del país era desde la independencia de Brasil, en 1822, un tema de grandes debates y motivo de numerosos sueños. Los estadistas brasileños ya comprendieron en aquella época que se hacía necesario localizar la capital en el interior del país, sacándola de la orilla del mar y creando un nuevo epicentro en el corazón de Brasil (p. 5).

La ciudad de Brasilia se fue desarrollando a lo largo de apenas tres años. Se inició con la infraestructura y a continuación vino la construcción de los edificios.

Según (Gautherot, 1966):

La ciudad fue planeada por Lucio Costa siguiendo dos ejes que se cortan y que forman una cruz. En el eje principal, denominado Eje Monumental, se hayan situados los edificios gubernamentales, todos concebidos por Oscar Niemeyer. En el otro, llamado Eje Carretero, levemente arqueado, están las zonas residenciales, comercial y de diversiones (p. 7).

Brasilia es un ejemplo perfecto del hecho de que algunas ciudades son cuidadosamente planificadas con un propósito específico. En este caso, el claro objetivo de Brasilia era el de convertirse en la capital del gigante de Suramérica. “Es una Capital en que el espacio, la luz y el silencio - lujos supremos - se hayan a la disposición de todos: sueño de Lucio Costa y Oscar Niemeyer, la ciudad de hoy” (Gautherot, 1966, p. 9).

## **Cronología de la fundación y desarrollo de algunas ciudades y centros urbanos en el estado Bolívar**

### ***Ciudad Bolívar***

Situada en la ribera del río Orinoco, específicamente entre los ríos Cuchivero y Los Dos Hermanos, es la capital del estado Bolívar. Esta ciudad fue fundada con el nombre de Nueva Guayana de Angostura en el año de 1764 “la elección final del asentamiento de la ciudad, muchas veces antes asaltada por piratas y aventureros, fue la formación rocosa donde el río se hace más delgado y angosto, de allí su nombre Angostura” (Ciudad Bolívar Online, 2005). Sin embargo su nombre cambió el 30 de mayo de 1846, en memoria del Libertador Simón Bolívar.

De acuerdo con (Fernández, 1993):

La idea de una ciudad con el nombre del Libertador Bolívar tuvo su origen en el Congreso de Angostura de 1819, donde se sancionó la primera Constitución centralista de Venezuela, sustituida inmediatamente por la Carta Fundamental de la República de Colombia que comprendía la reunión de Venezuela, Nueva Granada y Quito (p. 159).

La capital del Municipio Heres tuvo que ser mudada en varias ocasiones hasta ser situada en el lugar en donde se encuentra en la actualidad “la ciudad originalmente se ubicó en la franja paralela al río, sobre las áreas no sujetas a inundación alrededor del fortín El Zamuro y siguiendo, como todas las ciudades fundadas por los españoles una estructura de damero” (Hernández, 1987, p.219).

“Durante el siglo XIX y comienzos del XX fue un activo centro comercial de la cuenca del Orinoco con tráfico de oro, diamantes, maderas preciosas, cuero, pieles de animales selváticos, ganado, caballos y balatá” (Enciclopedia Microsoft Encarta, 1998).

Esta importante ciudad colmada de historia y con una arquitectura colonial digna de admiración, tuvo un papel fundamental en la gesta libertadora y actualmente es una de las paradas turísticas para los viajeros que se dirigen a la Gran Sabana, igualmente es sede de la Universidad de Oriente y del Museo de Arte Moderno Jesús

Soto, uno de los artistas plásticos más importantes en el ámbito nacional e internacional y padre del Arte Cinético. De igual manera, es el centro político-administrativo del estado Bolívar.

### ***Upata***

Ciudad del estado Bolívar, ubicada entre las cuencas del río Orinoco y Cuyuní. Upata fue fundada en el año de 1762, con el nombre de Villa de San Antonio de Padua de Upata.

Para Hernández (1987):

El centro poblado surge de la necesidad que existía en la época de la conquista, de establecer un núcleo que centralizara la acción de las misiones del Yuruari. De esta forma por Real Cédula de 28 de septiembre de 1676, se permitió el asentamiento de una población de familias españolas, que comenzaron a establecerse a partir de 1762, conjuntamente con frailes e indios, quienes pasaron a constituirse en los verdaderos fundadores de Upata (p. 221).

La capital del Municipio Piar “mantiene funciones administrativas, comerciales y bancarias con su zona de influencia agropecuaria y ganadera, con algunas industrias medianas procesadoras de alimentos. Se destaca por la producción artesanal de quesos” (Enciclopedia Microsoft Encarta, 1998).

### ***San Félix***

Ciudad del estado Bolívar que fue fundada por los capuchinos catalanes en el año de 1724 con el nombre de Misión de la Purísima Concepción de Nuestra Caroní.

“San Félix de Guayana tuvo tres vidas: mientras fue pueblo indio dependiente de las Misiones del Caroní, a finales del siglo diecinueve cuando como ave fénix renace de sus ruinas y en 1961 al convertirse en capital del Distrito Caroní” (Fernández, 2003, p. 20).

A raíz de la modificación la Ley de División Político Territorial en 1961, se creó el Distrito Municipal Caroní y se estableció como capital a San Félix de

Guayana, un Distrito y un solo Municipio,, una unidad geopolítica entre el río Caroní que comprendía Puerto Ordaz, San Félix, Castillito y Matanzas.

Es importante destacar el papel que tuvo San Félix en el nacimiento y desarrollo de Puerto Ordaz, pues una vez que se inicia la construcción de la misma, sirvió como centro de recepción primaria de todos aquellos que venían en busca de trabajo. Cuando aún Puerto Ordaz no contaba con viviendas, la mayoría del personal obrero que trabajaba para la Orinoco Mining Company u otra de las empresas establecidas en la zona, tenían su residencia en San Félix y viajaban en chalanas diariamente. En la actualidad, San Félix goza de una actividad comercial importante.

### ***Caicara del Orinoco***

Localidad del estado Bolívar, fundada con el nombre de Villa de Caicara en el año de 1772, se encuentra ubicada en el margen derecho del río Orinoco y su importancia viene dada por el hecho de encontrarse a tan solo 500 kilómetros de Caracas. Por esta razón, la actual capital del Municipio Cedeño era “punto de paso de los bienes provenientes del centro que se dirigen a los centros poblados del Distrito Cedeño y a Puerto Ayacucho” (Hernández, 1987, p. 222).

La importancia histórica de este espacio reside entre otras cosas en el hecho de que fue una pieza central para los patriotas en la conquista de Guayana, siendo el eje de operaciones de la Campaña de Guayana durante 1815 y 1816.

“En el curso de su historia y desde su fundación, Caicara del Orinoco fue villa, cantón, departamento, distrito y finalmente municipio autónomo con jurisdicción sobre la Urbana, Las Bonitas y Santa Rosalía” (Fernández, 2003, p.57).

En la actualidad las actividades económicas que se llevan a cabo en esta localidad son la agricultura y la ganadería. De igual manera, en el Municipio Cedeño se realiza la explotación de bauxita y otro tipo de minería en algunos sectores.

### ***El Callao***

Capital del Municipio El Callao, cuyos orígenes están entre los años 1850 y 1860, una vez que se inicia la explotación de cuarzo aurífero en los márgenes del río



Yuruari. Sin embargo, El Callao, ubicado en la zona central del estado Bolívar, fue fundado inicialmente con el nombre de Caratal, en el año de 1853 y posteriormente fue trasladado al lugar en donde se encuentra en la actualidad.

En un principio, las técnicas utilizadas para la explotación del mineral precioso, eran bastante elementales y primitivas. Si embargo, a medida que el reloj avanzaba, se fue organizando una serie de compañías, cuyas maquinarias les permitían hacer uso de prácticas más sofisticadas. “Empresas como ‘Buen Retiro’, ‘Yuruari’, ‘Nueva Providencia’, ‘Exploradora Minera del Orinoco’, ‘Remington’, ‘Potosí’, ‘Nueva York’, ‘Nueva Hansa’, ‘Venezuela Austin’ y ‘Alianza Cicapra’ precedieron a la que luego se dio a conocer como ‘Compañía Nacional Anónima Minera El Callao’” (Corporación Venezolana de Guayana, 2002).

De acuerdo con Fernández (1993):

El Callao ha predominado hasta nuestros días y la compañía minera más importante del siglo pasado (6 de febrero de 1878) se llamó Compañía Minera El Callao fundada por la firma Juan Bautista Dalla Costa e hijos y presidida por don Antonio Liccioni bajo cuya presidencia llegó a convertirse en la más rica del mundo. En 1885 produjo 8 millones 195 mil 500 gramos de oro (p.166).

La fiebre del oro, no solo arrastró a los locales, gente de todas partes del mundo se trasladó a este pequeño rincón del Estado Bolívar, con el fin de obtener riquezas. Personas provenientes de las Antillas Inglesas y Francesas, de Norte América, Colombia, Brasil, Guyana y la India se mezclaron con habitantes de la región, evolucionando en una cultura, caracterizada por la tradición del calipso y los famosos carnavales.

“Hoy en día el Callao cuenta con carreteras, escuelas, iglesia, hospital, comercios en general, servicios de agua, luz y comunicaciones”. Este pueblo minero, pasó a ser capital del Municipio Autónomo con el mismo nombre en la década de los 90 y se ha expandido considerablemente desde su nacimiento, convirtiéndose en uno de los atractivos turísticos de la región Guayana (Corporación Venezolana de Guayana, 2002).

### ***La Paragua***

Centro minero que se encuentra ubicado en el centro del estado Bolívar. La Paragua fue fundada por los capuchinos catalanes en el año de 1770 con el nombre de San Isidro de Barceloneta.

Esta población se encuentra ubicada a unos 200 Km al Sur de Ciudad Bolívar, en jurisdicción del Municipio Raúl Leoni, cuya capital es Ciudad Piar. Se considera como una de las mejores tierras agrícolas del Estado.

Por otra parte según Fernández (2003):

A la Paragua, con una superficie de 42.647 kilómetros cuadrados y 286 msnm, se le calculan unas 100 mil cabezas de ganado vacuno, en su mayoría concentradas en el hato La Vergareña, sin duda, la principal finca pecuaria del estado y principal abastecedor de carne de Ciudad Guayana y Ciudad Bolívar (p.20).

En la actualidad, La Paragua es una localidad agrícola y ganadera y hacia el Alto Paragua se lleva a cabo la minería, especialmente de oro y diamantes.

### ***Santa Elena de Uairén***

Ciudad del estado Bolívar y capital del Municipio Gran Sabana, fue fundada por Lucas Fernández Peña el 16 de septiembre de 1923.

Según indica a-venezuela.com (1999):

Uairén significa que tiene camazas (canoas pequeñas para elaborar la bebida de yuca fermentada, kachirí). El río Uairén tiene 56 km de longitud, nace en el tepuy Chirikayén y cae en el río Kukenán. El valle del Uairén está bordeado por los cerros Akurimá, Kanaima y El Calvario.

“El nombre de la ciudad se origina de la primera hija de Lucas Fernández Peña `Elena`, en total tuvo 23 hijos” (Grupo lagransabana.com, 2005). Sus orígenes se remontan al año 1931, cuando se instalan las primeras misiones capuchinas, surgiendo de esa manera, el foco central del poblado existente hoy en día.

De acuerdo con Enciclopedia Microsoft Encarta (1998):

Es el centro más importante de la Gran Sabana y sirve de apoyo a más de 30 comunidades indígenas. Sus recursos escénicos han potenciado la actividad turística, estableciéndose diversas empresas que planifican excursiones hacia las zonas de saltos de agua, tepuy y poblados indígenas.

Adicionalmente a la actividad turística, Santa Elena de Uairén basa su economía en las actividades de los centros mineros cercanos. Por otro lado, está el hecho de que Santa Elena se convirtió en puerto libre y aduana principal, cuestiones que han contribuido a aumentar el atractivo del mercado del área

### ***Ciudad Piar***

Comunidad minera ubicada al suroeste de Puerto Ordaz, capital del Municipio Raúl Leoni. Ciudad Piar fue fundada simultáneamente con Puerto Ordaz el 8 de febrero de 1952, esta llamada “Ciudad Abierta” se inició como un campamento para el personal que realizaba trabajos en las minas de hierro del Cerro Bolívar, antiguamente denominado “Cerro La Parida”.

Como lo establece León (1987):

Cuando Mack C. Lake llegó, la Parida era una aldea que estaba compuesta por tres sectores: Barrio Nuevo, Barrio Viejo y Barrio Ajuro. En estas zonas se encontraban diseminadas unas 199 casas, que luego fueron adquiridas por los norteamericanos en el año 46 (p. 15).

Anterior a su fundación oficial, Ciudad Piar era una pequeña comunidad denominada La Parida, luego pasó a ser un campamento minero y finalmente pasó a ser ciudad. A raíz de la nacionalización del hierro, Ciudad Piar sufrió una leve evolución. Sin embargo, no ha logrado el crecimiento ni el desarrollo que ha experimentado Puerto Ordaz.

### ***El Pao***

Centro de minería de hierro ubicado al este del río Caroní, bajo la jurisdicción del Municipio Piar.

De acuerdo con Fernández (2003):

El Pao al principio no era sino cinco casitas campesinas sobre una loma llamada “El Florero”, pero a partir de 1926 cambió su suerte gracias a Tiburcio Vera y su hijo Arturo que dieron cuenta de un suceso mineralógico que geólogos verificaron años más tarde como un yacimiento de hierro de alto tenor (p. 33).

Sin embargo no es sino hasta 1933 cuando se constituye la Iron Mines Company of Venezuela, empresa transnacional encargada del aprovechamiento del hierro del mencionado centro minero. Para 1941 se comienza la construcción de la infraestructura necesaria para la explotación del mineral y en 1951 comienzan los embarques regulares hacia los Estados Unidos.

Tal como lo establece Fernández (2003):

Para 1990 cuando se cumplieron 40 años de haber bajado de la mina el primer tren cargado de mineral de hierro del cerro El Pao habían sido extraídos 111 millones 442 mil toneladas de mineral. Casi todo. Ya no quedaba nada, sino un pueblo de dos mil habitantes que dejarán de vivir de la minería para volver a experimentar su primigenia vocación agrícola (p.34).

En la actualidad la actividad minera de El Pao culminó a consecuencia del agotamiento del mineral de hierro de la mina.

### ***Guasipati***

Ciudad del estado Bolívar llamada “tierra bella” en dialecto caribe y capital del Municipio Roscio. Guasipati fue fundada por los capuchinos con el nombre de Nuestra Señora del Rosario de Guasipati, en 1757.

De acuerdo con Fernández (2003):

A simple vista Guasipati parece una calle larga que revienta en El Callao, pero no es así. Es toda una ciudad de prosapia hispana, en forma de damero, que junto con las antiguas misiones de Carapo, Tupuquén y Divina Pastora, conformaba la tierra del oro (p. 34).

En la actualidad Guasipati constituye una pieza primordial desde el punto de vista político-administrativo del cinturón aurífero y diamantífero del estado Bolívar. De igual forma se caracteriza por sus actividades en el sector agropecuario y maderero.

### **Desarrollo económico del estado Bolívar**

Para finales del siglo XIX y umbrales del siglo XX se registraron en nuestro país vestigios de actividades mineras, que incluían la extracción de significativas cantidades de oro y asfalto. Sin embargo, éstas no lograron ocupar un papel preponderante dentro de la economía de Venezuela.

Para ese entonces, el país era agro exportador, siendo sus principales productos el café y el cacao. A la par, se exportaba ganado, cueros, azúcar, papelón, maíz, sarrapia y madera.

Ya para la segunda década del siglo XX, la explotación petrolera era un hecho y Venezuela iniciaba la conversión de un país agro exportador a una nación minero-exportadora. Igualmente, se comienza a analizar el potencial petrolero de oriente y occidente y el potencial minero del país, principalmente de la región Guayana.

Como lo dijo Dempewolf (1950):

Las riberas del río Caroní, que tienen sus orígenes en las nubes que circundan las mesetas más al sur y que fluye hacia el norte a través de la selva, por la Gran Sabana (como se denomina la altiplanicie del Mundo Perdido) para luego serpentear a través de los bajos llanos y desembocar finalmente en el río Orinoco, comprenden sin duda alguna de las regiones más ricas y menos explotadas del Globo Terráqueo (p.10).

Guayana ha sido considerada desde hace mucho tiempo como una región con extraordinarias reservas minerales y fuentes energéticas. Siendo precisamente esto, el móvil de una serie proyectos industriales que contribuyeron a la transformación regional con miras a un desarrollo cada vez más armónico, equilibrado y productivo.

Los minerales pueden ser definidos como recursos naturales no renovables que se explotan con el propósito de lograr una industrialización que sirva como plataforma para el progreso desde el punto de vista social. El escudo Guayanés es considerado como la región minera más importante en el ámbito nacional, pues es allí en donde es posible encontrar los grandes yacimientos o depósitos de minerales agrícolas (mármol y travertina), minerales metálicos (hierro y bauxita), minerales no metálicos (dolomita, caolín, titanio y cuarzo), y minerales preciosos (oro y diamantes).

Cuando Dempewolf (1950) se refiere al estado Bolívar dice:

Fabulosos yacimientos de oro; poblaciones de súbita prosperidad donde cada huevo cuesta 1.20 dólares y cada taza de café un dólar; espectaculares maravillas de la naturaleza, tales como promontorios escarpados de roca de más de kilómetro y medio de elevación y cataratas que resultan gigantescas en comparación con las del Niágara; enormes depósitos minerales, los más grandes que se hayan descubierto en el mundo; diamantes que yacen en el sedimento superficial y que recogen a paladas, todo esto parece una página arrancada de la historia de la fiebre del oro en California, allá por el año 1849 (p.9).

Anexamente, Guayana cuenta con otra cantidad de recursos que han contribuido altamente al progreso en el ámbito regional y por consiguiente al mejoramiento de la economía a escala nacional. Entre estos recursos, el que ocupa el primer lugar es sin duda el agua proveniente del caudaloso río Caroní, principal recurso de la hidroelectricidad.

“La energía hidráulica del Estado Bolívar tiene una importancia extraordinaria, porque además de ser renovable es de tal magnitud, que se estima existe en Guayana el 75% del potencial bruto de Venezuela” (Hernández, 1987,

p.54). Más del 70% de la electricidad de Venezuela se produce en instalaciones hidroeléctricas, con plantas emplazadas en el estado Bolívar.

De igual forma, es importante destacar la importancia de los recursos forestales.

De acuerdo a lo señalado en áreas realmente protegidas (2005):

Venezuela cuenta con una superficie forestal de más de 50 millones de hectáreas que ocupan 54,2 % de la superficie total del país, de las cuales 30 millones presentan características que las definen como bosques de alta potencialidad para la producción forestal y con una alta diversidad biológica. La región Guayana constituye el área de mayor potencial en ambos aspectos con 67 % de este total.

Por otro lado, encontramos riquezas desde el punto de vista pesquero y turístico, sectores con alto potencial y que en un futuro cercano podrían ocupar un lugar importante dentro de la economía de la región.

### **Movimiento migratorio venezolano para finales de la década del 40 y principios de la década del 50**

Cuando se habla de migraciones se hace referencia al desplazamiento de personas o grupos de personas de un lugar a otro, pudiendo ser de una región a otra o de un país a otro. Las migraciones se dividen en internas y externas, siendo las internas cuando las personas se reubican dentro de un mismo país, mientras que las externas se refieren al movimiento de personas provenientes de un país diferente.

Las migraciones ocurren por distintas razones, la gente busca trasladarse en muchos casos para lograr mejores condiciones de vida, por razones laborales, por razones políticas o simplemente para cambiar de ambiente.

Pasando al caso particular de Venezuela hay que tomar en consideración el hecho que durante mucho tiempo, el país dependió de las actividades agropecuarias,

situación que cambió cuando en 1922 fue descubierto el pozo “Los Barrosos” lo cual marca el inicio de la explotación petrolera en el país.

Para finales de la década del 40 e inicios de la década del 50, a consecuencia de la explotación petrolera y el inicio de la explotación minera, las actividades de carácter agrícola fueron perdiendo importancia y por tal razón se produjo un cambio no solo en la estructura económica del país, sino también desde el punto de vista social.

La consolidación de la economía basada en el petróleo y la minería terminó por restarle importancia a las actividades agropecuarias por lo que ocurrió un proceso denominado “éxodo campesino”, migraciones internas de campesinos desde las zonas rurales hacia las grandes ciudades o hacia las comunidades que estaban surgiendo gracias a las nuevas actividades económicas. “La emigración más reciente y dramática hacia la fabulosa frontera de Venezuela tuvo lugar este año y fueron los preciosos diamantes la causa de ello” (Dempewolff, 1950, p. 12)

De igual manera, siendo Venezuela un país subdesarrollado, con bajo desarrollo técnico y tecnológico, se vio en la obligación de otorgar concesiones a empresas extranjeras para la extracción y comercialización del petróleo y de los productos mineros. Esto trajo como consecuencia que muchos extranjeros se establecieran en el país. De acuerdo con la Dirección Nacional de Identificación y Extranjería, entre 1948 y 1952, 382.193 foráneos ingresaron a Venezuela.

De acuerdo con lo que señala áreas realmente protegidas (2005):

El fuerte crecimiento poblacional registrado durante la segunda parte del siglo XX (de 5 millones de habitantes en 1950 a más de 25 millones en el 2000) es el resultado de una combinación de factores: alta tasa de nacimientos junto con una reducción en la mortalidad así como importantes flujos migratorios desde Europa y con la llegada de ciudadanos procedentes de varios países latinoamericanos hasta mediados de los años 80, cuando se paró súbitamente la expansión económica producida por la comercialización petrolera.

Por otro lado, el contexto político fue un factor de importancia para el incremento en cuanto a los movimientos migratorios externos. Este cambio se inició



en 1948 con el establecimiento de la Junta Militar de Gobierno y se ahonda cuando finalmente Pérez Jiménez asume el poder, se plantea la política inmigratoria del país desde otra óptica.

De acuerdo con (Torrealba & Oropeza, 1988):

En el aspecto de intencionalidad política, señalaban los documentos del régimen que `está definido que Venezuela necesita de más población, para explotar adecuadamente sus grandes riquezas naturales. De allí que se haya planteado una política de puertas abiertas, para franquear la entrada de las gentes de trabajo que quieran venir a incorporar su esfuerzo en la obra nacional, a cambio de gozar de las garantías, las libertades y la prosperidad de la patria Venezolana (p. 85).

Las migraciones tanto internas como externas de Venezuela tuvieron como destino el Oriente y Sur, en primer lugar debido a la explotación petrolera que se inició en el año 1922 y a continuación con el auge de la actividad minera, las cuales estuvieron apoyadas por la política de “Puertas Abiertas” establecida por el régimen de Pérez Jiménez.

### **Terminología básica**

***Asentamiento:*** fase concluyente de un movimiento migratorio, en la cual un grupo de personas se establece en el lugar de nueva residencia (Enciclopedia Planeta, 1993).

***Campamento:*** se define como un asiento humano, en ocasiones retirado y que está ligado a la explotación económica de algún recurso, en especial de carácter minero o industrial (Enciclopedia Planeta, 1993).

***Cerro Bolívar:*** montaña ubicada en el estado Bolívar en donde se encuentran uno de los yacimientos de hierro mas importantes de Venezuela.

***Ciudad:*** puede ser calificada como el asiento de una población numerosa que no están dedicada a las actividades de carácter agropecuario. Es básicamente un centro que combina actividades de carácter económico, político, religioso y social (Enciclopedia Planeta, 1993).

***Ciudad Guayana:*** ciudad de Venezuela localizada en el estado Bolívar. Fue fundada con el nombre de Santo Tomé de Guayana en 1961 y pasa a ser capital del actual Municipio Autónomo Caroní en 1979.

***Ciudad planificada:*** se puede definir como una localidad que se construye y desarrolla siguiendo un plan preestablecido.

***Emigración:*** proceso en el cual una u más personas se desplazan de su lugar de origen para establecerse en otro.

***Explotación:*** este concepto hace referencia a la combinación de unidades, instalaciones y operaciones, que se utilizan para la explotación de un producto (Enciclopedia Planeta, 1993).

***Fundación:*** se define como el status o denominación que se le otorga a un punto en relación con el país dentro del cual se encuentra ubicado (Enciclopedia Planeta, 1993).

***Ferrominera del Orinoco:*** empresa venezolana producto de la unión de las compañías transnacionales Iron Mines Company y Orinoco Mining Company. C.V.G. Ferrominera del Orinoco fue creada en el año de 1875, una vez que se nacionaliza el hierro en Venezuela, con el fin de explotar y aprovechar comercialmente la mina del Cerro Bolívar.

***Gestión:*** se denomina como el desarrollo o preparativos de un acontecimiento o creación (Enciclopedia Planeta, 1993).

***Orinoco Mining Company:*** empresa transnacional creada en 1949 para la explotación de la mina del Cerro Bolívar.

***Puerto Ordaz:*** ciudad de Venezuela que se encuentra ubicada en la confluencia de los ríos Orinoco y Caroní. Puerto de exportación de hierro fundado el 9 de febrero de 1952 y que actualmente forma parte de Santo Tomé de Guayana (Ciudad Guayana).

# CAPÍTULO III

## MARCO METODOLÓGICO

### Elaboración de un reportaje interpretativo

Para el logro de un buen reportaje interpretativo, lo ideal es desprenderse de la concepción de que hay que escribir una historia con un orden establecido y tratar de narrar los hechos de manera natural, con las palabras que resulten más familiares.

Daniel Saavedra (2003) sugiere una serie de pasos para la confección de este tipo de reportajes:

- En primer lugar, está la elección del tema, el cual ha de surgir a raíz de una idea.
- Segundo, es necesario el establecimiento de los objetivos y el enfoque que se le quiere proporcionar al estudio.
- En tercer lugar, se planea una programación de cómo será llevada a cabo la investigación, dentro de la cual se incluyen todos los tipos de fuentes que pueden ser de utilidad.
- Cuarto, se hace un análisis de la información a fin de escoger la que va a ser de utilidad para el trabajo final y jerarquizarla.
- En quinto lugar, se organiza el contenido y se pasa a la redacción del reportaje.
- Por último, se publica el trabajo final

De acuerdo con Saavedra (2003):

Una vez concluida la redacción total del reportaje debemos revisarlo, corregir las faltas de ortografía, redacción y contenido. Eliminar todos los ripios, todo lo que sobra y redundante. Cerciorarnos de que todos los párrafos están

perfectamente encadenados, que las oraciones y párrafos tienen sentido, que se entienden por sí solas y en el contexto. Debemos EDITAR.

De igual forma, Daniel Saavedra sugiere el rompimiento de esquemas por medio de la utilización de recursos literarios, de imágenes a través de la reconstrucción de escenas y diálogos y de otras técnicas o recursos que permiten darle vida al relato. Por otra parte, también es importante no sobrecargar al lector de información, pues en este caso el reportaje puede resultar pesado y aburrido. Para culminar, Saavedra también señala la importancia de que el reportero tenga siempre en consideración de que está escribiendo para terceros., razón por la cual no debe dejar espacios para que surjan dudas “Recordemos que escribimos para otros y esos otros no saben todo lo que nosotros sabemos respecto del tema que hemos investigado” (Saavedra, 2003).

### **Tipo de investigación**

Con el propósito de alcanzar todos y cada uno de los objetivos planteados, se llevará a cabo una investigación de tipo descriptiva. Debido a que no existe manipulación de variables y a las características de nuestros objetivos, este tipo de investigación es la que va a permitir un acercamiento más exacto al tema de estudio.

“El vocablo proviene de ‘describir’. El diccionario Larousse, establece que describir es delinear, dibujar una cosa. También dice que es representar por medio del lenguaje a personas o cosas refiriendo sus distintas partes, cualidades o circunstancias” (Márquez, 2000, p.40).

(Dankhe, 1986; cp. Hernández, Fernández y Baptista, 1998) “Los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis” (p. 60).

Este tipo de investigación resulta de gran utilidad a la hora de evaluar los diversos aspectos, dimensiones o componentes del objeto que se pretende investigar.

Por otra parte, este estudio se incluye dentro de la modalidad de Periodismo de Investigación, bajo la submodalidad de Reportaje Interpretativo.

## **Diseño de la investigación**

El diseño de una investigación podría definirse como el “planteamiento de una serie de actividades sucesivas y organizadas, que deben adaptarse a las particularidades de cada investigación y que nos indica los pasos y pruebas a efectuar y las técnicas a utilizar para recolectar y analizar los datos” (Tamayo, 1997, p.70).

En vista de lo anteriormente planteado, el diseño previsto para edificar la información de este estudio se sustenta en una combinación entre la investigación documental o bibliográfica y la investigación de campo. La decisión de escoger ambos tipos de investigación está orientada al logro de una mayor eficiencia a la hora de recoger los datos necesarios para llevar a cabo la investigación, se busca un complemento o integración con miras a un mejor resultado.

La investigación de tipo documental o bibliográfica es aquella que se fundamenta básicamente en la recaudación y estudio de referencias obtenidas en materiales impresos o de otro tipo de documentos.

De acuerdo con Sabino (1992):

El principal beneficio que el investigador obtiene mediante una indagación bibliográfica es que puede cubrir una amplia gama de fenómenos, ya que no sólo tiene que basarse en los hechos a los cuales él mismo tiene acceso sino que puede extenderse para abarcar una experiencia mayor. Esta ventaja se hace particularmente valiosa cuando el problema requiere de datos dispersos en el espacio, que sería imposible obtener de otra manera (p. 90).

Por otro lado, la investigación de campo se basa en la recolección de datos provenientes del entorno.

Para Sabino (1992) el principal beneficio de este tipo de investigación es que:

Permite cerciorarse al investigador de las verdaderas condiciones en que se han conseguido sus datos, haciendo posible su revisión o modificación en el caso de que surjan dudas respecto a su calidad. Esto, en general, garantiza un mayor nivel de confianza para el conjunto de información obtenida (p. 94).

Por último, el estudio es de tipo no experimental, pues no se va intervenir de ninguna manera en el desarrollo de los fenómenos. Hay que tomar en consideración que los hechos que van a ser tratados, corresponden a una realidad que ya pasó, por lo tanto no existe la posibilidad de inmiscuirse en ellos.

“Lo que hacemos en la investigación no experimental es observar fenómenos tal y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos” (Hernández, et al., 1998, p.184).

### **Unidad de análisis y operacionalización de variables**

Las unidades de análisis que serán tomadas en cuenta para llevar a cabo el estudio son en primer lugar, las personas con información de importancia acerca de los inicios de la ciudad o que hayan sido testigos o protagonistas de los acontecimientos ocurridos en Puerto Ordaz durante el período comprendido entre 1947 y 1952.

En segundo lugar se encuentran las informaciones contenidas en el material bibliográfico y hemerográfico.

En cuanto a la operacionalización de las variables a considerar, esto se encuentra especificado en el Cuadro 1.

<b>CUADRO 1. Operacionalización de Variables.</b>		
<b>Definición Nominal</b>	<b>Definición Real</b>	<b>Dimensión Operacional</b>
	<b>Dimensiones</b>	<b>Indicadores</b>
Condiciones Físicas Característica y distribución del espacio físico de un territorio.	Vías de Comunicación  Construcciones  Servicios Básicos	Caminos Carreteras Puentes  Viviendas Calles Oficinas  Agua Electricidad
Condiciones Políticas Conjunto de prácticas, hechos, instituciones y determinaciones del gobierno de un estado o sociedad.	Tipo de Gobierno  Relaciones Exteriores	Dictadura Democracia  Tratados Convenios Concesiones
Condiciones Sociales Relaciones entre grupos, entre clases de la sociedad.	Inmigraciones  Calidad de Vida	Internas Externas  Óptima Regular Inaceptable



CUADRO 1. *Operacionalización de Variables.*

<b>Definición Nominal</b>	<b>Definición Real</b>	<b>Dimensión Operacional</b>
	<b>Dimensiones</b>	<b>Indicadores</b>
Condiciones Culturales Conjunto de estructuras sociales, religiosas, etc., que caracterizan una sociedad.	Idiomas  Entretenimiento  Religión	Inglés Español  Cine Deporte Fiestas Otros  Católica Protestante Otros
Condiciones Económicas Conjunto de actividades de la colectividad relativas a la producción y consumo de riquezas.	Actividades Económicas  Condiciones Laborales	Agricultura Pesca Cría Minería  Salarios Horarios Reglamentos Oportunidades

## **Población y muestra**

La población es el grupo entero de unidades de las que queremos recoger datos. En este caso, la población está compuesta por todas aquellas personas con información de importancia acerca de los inicios de la ciudad o que hayan sido testigos o protagonistas de los acontecimientos ocurridos en Puerto Ordaz durante el período comprendido entre 1947 y 1952.

Por otro lado, la muestra es “una parte de todo aquello que llamamos universo y que sirve para representarlo” (Sabino, 1992, p.118).

Debido a la naturaleza de la investigación, en este caso se aplicará el método de muestreo de bola de nieve. Por medio de dicha técnica se localiza a algunos individuos, los cuales conducen a otros, y estos a otros, y así hasta conseguir una muestra suficiente. Se trata de conseguir a partir de contactos personales el nombre de personas vinculadas al tema, de acceder al grupo de personas susceptibles de ser entrevistadas.

El método de muestreo de bola de nieve se inscribe dentro de la categoría de muestras no probabilísticas. (Hernández, et al., 1998) “En las muestras de este tipo, la elección de los sujetos no depende de que todos tengan la misma probabilidad de ser elegidos, sino de la decisión de un investigador o grupo de encuestadores” (p.226).

Gracias a la utilización de esta práctica fue posible llegar a una muestra intencional de seis individuos, los cuales cumplieron con los requerimientos establecidos para ser objetos del estudio.

Las muestras no probabilísticas resultan de gran utilidad cuando se quiere cualificar. En estos casos no todos tienen la misma posibilidad de ser seleccionados como muestra, pues el investigador elige los casos que más le interesan a fin de obtener una información más completa, la cual le va a permitir hacer inferencias lógicas.

Dentro de las muestras no probabilísticas, se encuentra la de tipo intencional, la cual “escoge sus unidades no de forma fortuita sino completamente arbitraria,

designando cada unidad según características que para el investigador resulten de relevancia” (Sabino, 2002, p.84).

### **Instrumento de recolección de datos**

(Sabino, 1992) “Un instrumento de recolección de datos es, en principio, cualquier recurso de que se vale el investigador para acercarse a los fenómenos y extraer información de ellos” (p.143).

Esta investigación se sustentará en la compilación y análisis de datos secundarios, así como de entrevistas, con la finalidad de obtener de la información necesaria para el estudio.

De acuerdo con Sabino (1992):

Los datos secundarios suelen encontrarse diseminados, ya que el material escrito corriente se dispersa en múltiples archivos y fuentes de información. Pese a esto las bibliotecas son la mejor opción que se presenta al investigador, en especial en cuanto se refiere a libros, revistas científicas y boletines informativos. Tampoco deben dejarse de registrar otros lugares que pueden reunir información de este tipo: archivos y bibliotecas privadas, de organismos e instituciones públicas o privadas, librerías, puestos de ventas de periódicos, etc. (p.166).

Gran parte de la información necesaria para este estudio será proveniente de datos secundarios. De igual manera se llevarán a cabo entrevistas no estructuradas para la recolección de datos primarios. Las entrevistas no estructuradas permiten una mayor libertad de iniciativa al entrevistado y al entrevistador, pues se trata en general de una serie de preguntas abiertas, respondidas en una suerte de conversación totalmente ajena a una estandarización formal “no se guían por lo tanto por cuestionarios o modelo rígido, sino que discurren con cierto grado de espontaneidad, mayor o menor según el tipo concreto de entrevista que se realice” (Sabino, 2002, p.108).

Dentro de las entrevistas de tipo no estructuradas, se encuentran las entrevistas informales, las entrevistas focalizadas y las entrevistas guiadas o por pautas. En el caso de la presente investigación, se llevarán a cabo entrevistas guiadas o por pautas.

De acuerdo con Sabino (2002), este tipo de entrevistas:

Son aquellas, ya algo más formalizadas, que se guían por una lista de puntos de interés que se van explorando en el curso de la entrevista. Los temas deben guardar una cierta relación entre sí. El entrevistador, en este caso, hace muy pocas preguntas directas, y deja hablar al respondente siempre que vaya tocando alguno de los temas señalados en la pauta o guía. En el caso de que éste se aparte de ellos, o que no toque alguno de los puntos en cuestión, el investigador llamará la atención sobre ellos, aunque tratando siempre de preservar en lo posible la espontaneidad de la interacción (p.109).

La ventaja de las entrevistas en general está en el hecho de que “son los mismos actores quienes proporcionan los datos relativos a sus conductas, opiniones, deseos, actitudes y expectativas, cosa que por su misma naturaleza es casi imposible de observar desde fuera” (Sabino, 1992, p.154).

La naturaleza del tema a estudiar establece la posibilidad de no contar con una guía de entrevista rígida, no se tiene establecido un cuestionario con preguntas específicas, sino más bien una especie de inventario con los temas que han de ser tocados durante el encuentro (Ver anexo A). Si bien es cierto que este tipo de entrevista no está ceñida a una estructura rigurosa, hay que destacar que eso no va a significar que se le permita al entrevistado desviarse del tema.

Una vez culminadas las entrevistas y su posterior transcripción, se procederá a mostrárselas a los entrevistados a fin de obtener la validación. De esta manera se comprobará que toda la información haya sido registrada de manera correcta y sin ningún tipo de distorsión.

Posteriormente, se extraerán los puntos y aspectos más importantes y significativos de cada entrevista y se hará un compendio entre esto y los resultados obtenidos durante la investigación documental. De esta manera, será posible armar el cuerpo del reportaje interpretativo.

## **Procedimiento**

Cuando se habla de procedimiento, se está haciendo referencia al plan, maniobra o conjunto de pasos con los que se pretende obtener un resultado.

El objetivo general del presente estudio es el de analizar las condiciones físicas, políticas, sociales, económicas y culturales de Puerto Ordaz, en el período que precedió a su fundación oficial como ciudad en 1952. Dicho propósito será alcanzado gracias a la consecución de metas específicas, las cuales serán presentadas a continuación:

- Determinar cuáles fueron los motivos que llevaron a la United States Steel a escoger a esta zona de Guayana para sus exploraciones y para el posterior establecimiento de su subsidiaria, la Orinoco Mining Company. Este objetivo específico será alcanzado gracias a la revisión de material bibliográfico y a las entrevistas con Leopoldo Villalobos, cronista de Ciudad Guayana y Américo Fernández, cronista de Ciudad Bolívar.
- Establecer cuáles fueron los escenarios que propiciaron el establecimiento de la Orinoco Mining Company en esta zona de Guayana. Esta meta se logrará de igual manera, al revisar material bibliográfico y con entrevistas a Leopoldo Villalobos y Américo Fernández.
- Precisar la ubicación del asentamiento que dio origen a la ciudad. El logro de este propósito será posible gracias a una visita a la Alcaldía, revisión del material bibliográfico en la Biblioteca de la Corporación Venezolana de Guayana, por medio de la revisión de mapas y planos del sector en donde se encontraba ubicada la ciudad para ese entonces y entrevistas a los pioneros de la ciudad.
- Describir las características del asentamiento entre 1947 y 1952. Este objetivo se alcanzará por medio de entrevistas a Leopoldo Villalobos, Américo Fernández y con personas que estuvieron presentes en los inicios de la ciudad. De igual manera, se hará una visita al archivo histórico de periódicos regionales y nacionales y se hará una revisión del material bibliográfico y hemerográfico de la Biblioteca de la Corporación Venezolana de Guayana.

- Conocer las características de los primeros grupos migratorios que llegaron a la zona (origen y población estimada). En este caso se realizará una visita a la empresa C.V.G. Ferrominera del Orinoco, se hará una revisión de los censos de población, normas de empleados, orígenes y jerarquía en el Campamento de la Orinoco Mining Company y entrevistas a los pioneros de la ciudad.
- Conocer el tipo de vida y la rutina seguida por los primeros grupos migratorios que llegaron a la ciudad. Para el cumplimiento de esta meta se llevarán a cabo entrevistas a Leopoldo Villalobos, Américo Fernández y a personas que estuvieron presentes en los inicios de la ciudad.

## **CAPÍTULO IV**

### **ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS**

Como se estableció en el Capítulo III, esta investigación se sustentó en la compilación y análisis de datos secundarios, así como en entrevistas, para la recolección de la información necesaria para el logro del objetivo general.

Gracias a los mencionados instrumentos de recolección de datos se logró un importante cúmulo de datos, los cuales fueron estudiados, analizados y clasificados, para luego ser traducidos en resultados, tal y como se muestra en el Cuadro 2.

Cabe destacar que los temas para las entrevistas y los criterios para la selección de la información, se hicieron en función del cumplimiento de las categorías establecidas para cada uno de los aspectos del objetivo general. De igual manera, es importante aclarar que cada uno de los aspectos establecidos en el objetivo general (condiciones físicas, políticas, sociales, económicas y culturales) se corresponde con algún objetivo específico, lo que resulta lógico tomando en consideración que los objetivos específicos tienen como objetivo, el logro del objetivo general.

<i>CUADRO 2. Resultados.</i>		
<b>Objetivo General</b>	<b>Objetivo Específico</b>	<b>Capítulo del Reportaje</b>
		Un poco de historia (I)
Condiciones políticas y económicas.	<p>Determinar cuáles fueron los motivos que llevaron a la United States Steel a escoger a esta zona de Guayana para el establecimiento de su subsidiaria, la Orinoco Mining Company.</p> <p>Establecer cuáles fueron los escenarios que propiciaron el establecimiento de la Orinoco Mining Company en esta zona de Guayana.</p>	<p>El inicio de todo (II)</p> <p>Un gigante en medio de la nada.</p> <p>El aventurero que lo hizo todo posible.</p> <p>La escena nacional.</p>



<i>CUADRO 2. Resultados.</i>		
<b>Objetivo General</b>	<b>Objetivo Específico</b>	<b>Capítulo del Reportaje</b>
Condiciones físicas.	<p>Precisar la ubicación del asentamiento que dió origen a la ciudad.</p> <p>Describir las características del asentamiento entre 1947 y 1952.</p>	<p>Los cimientos de una ciudad (III)</p> <p>Viviendo al raso.</p> <p>Las primeras moradas.</p> <p>Condiciones del entorno.</p> <p>La infraestructura laboral.</p> <p>El esbozo de una ciudad.</p>
Condiciones culturales y sociales.	<p>Conocer el tipo de vida y la rutina seguida por los primero grupos migratorios que llegaron a la ciudad.</p> <p>Conocer las características de los primeros grupos migratorios que llegaron a la zona</p>	<p>La vida en aquel entonces (IV)</p> <p>Y vinieron de todas partes del mundo.</p> <p>“Como dice Reinaldo Armas, autóctonos”.</p> <p>La cotidianidad.</p> <p>Los criollos y los musiu.</p> <p>Y después de una dura jornada.</p>

<i>CUADRO 2. Resultados.</i>		
<b>Objetivo General</b>	<b>Objetivo Específico</b>	<b>Capítulo del Reportaje</b>
Condiciones culturales y sociales.	<p>Conocer el tipo de vida y la rutina seguida por los primero grupos migratorios que llegaron a la ciudad.</p> <p>Conocer las características de los primeros grupos migratorios que llegaron a la zona.</p>	<p>En el ámbito laboral.</p> <p>La política en ese entonces.</p>
		Reflexiones finales (V)

Los resultados obtenidos, tal como se muestran en el Cuadro 2, demuestran que por medio de la extracción de los puntos y aspectos más importantes y significativos de cada entrevista, en conjugación con los resultados obtenidos durante la investigación documental, fue posible establecer la estructura del reportaje. En la columna de la derecha (Capítulo del reportaje) se reflejan los temas y subtemas del reportaje que logra desarrollar a plenitud los objetivos específicos, que a su vez son determinantes para lograr cada uno de los aspectos planteados dentro del objetivo general. Por último es importante aclarar que el Capítulo I (Un poco de historia) y el Capítulo V (Reflexiones finales) a pesar de no cumplir directamente con alguno de los objetivos específicos, sirven como preámbulo y cierre del tema respectivamente, son un complemento de los demás capítulos.

# CAPÍTULO V

## EL REPORTAJE

### El origen de un emporio industrial

#### La ciudad del hierro

*“Lo que no hicieron el oro ni los diamantes, lo va a hacer el hierro. Se está forjando en el hierro de la aventura, un poderoso centro industrial”*

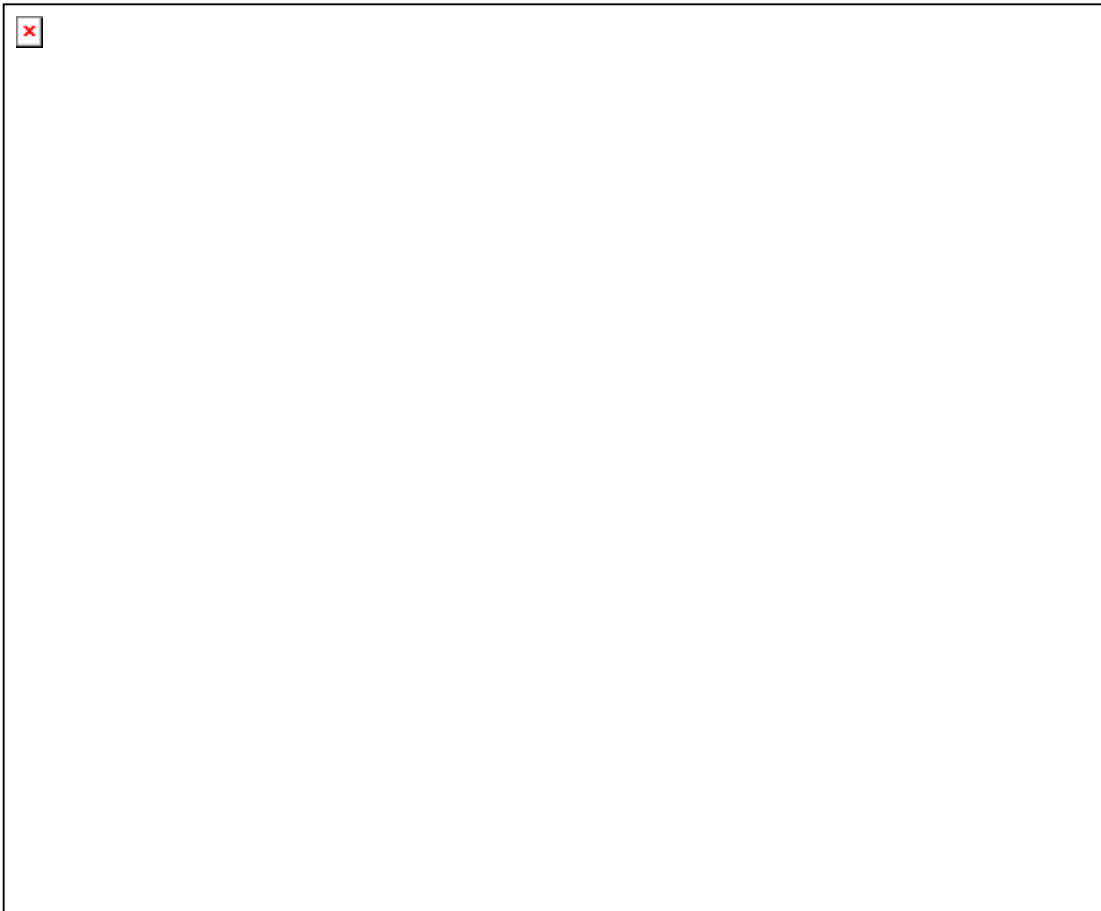
*Arturo Uslar Pietri.*

Situada en uno de los lugares más antiguos, fascinantes y valiosos del planeta tierra, el Escudo Guayanés. Su área es punto de encuentro entre el majestuoso río Orinoco y el caudaloso Caroní. En la actualidad, este sueño que se inició con rústicos campamentos de lona y oficinas prefabricadas, es hoy uno de los centros industriales de mayor importancia en el ámbito nacional e internacional. Puerto Ordaz, una ciudad que se fabricó de hierro.

Puerto Ordaz nació gracias a los estudios de una empresa internacional, los cuales determinaron que la zona poseía una serie de condiciones estratégicas que permitían transportar el mineral de hierro, desde el río Orinoco hasta los puertos de distintas partes del mundo.

Sin embargo, antes de tomar la decisión de levantar esta ciudad, se consideró la opción de transportar el hierro obtenido de la mina del “Cerro Bolívar” a través de una vía férrea hacia oriente. “Se iba a construir un ferrocarril desde la mina con un puente ferroviario sobre el río Orinoco, a través de la meseta de Guanipa, se iba a llegar a un puerto en Guanta en el estado Anzoátegui. Eran alrededor de 400 Km., para ir a los mercados extranjeros, hacia los Estados Unidos”, recuerda Leopoldo Villalobos, cronista de Ciudad Guayana.

Pedro Campos, quién trabajó en la zona en la década de 1950, recuerda muy bien que se manejaron varias posibilidades y que aparte del puerto marítimo en Anzoátegui, también se llegó a considerar una alternativa dentro de la misma zona. “La otra alternativa era la construcción de un puerto fluvial con el nombre de Puerto Caroní, en la confluencia de los dos ríos que forman un espectacular triángulo de mar y tierra frente al muelle de Palúa. La confluencia de los dos ríos traía a la memoria del viajero, el recuerdo del famoso “Golden Triangle” formado por los ríos Ohio, Alleghing y Munon” aseguró Campos.



*Figura1.* Mapa sobre las distintas opciones para transportar el hierro a Estados.

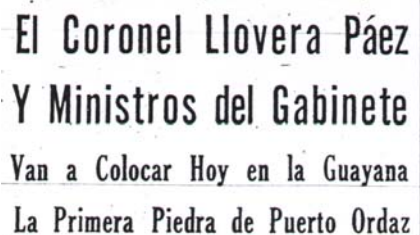
Tomado de “Skillings Minig Review” del 21 de agosto de 2003, N° 34.

Finalmente, se desechó la idea de oriente y el 9 de febrero de 1952, se fundan simultáneamente Ciudad Piar y Puerto Ordaz. El Coronel Luis Felipe Llovera Páez, quien para aquel entonces era Ministro de Relaciones Interiores y miembro de la Junta Militar de Gobierno, junto con Mack C. Lake, presidente de la Orinoco Mining Company y otras personalidades, colocan la primera piedra de lo que sería una de las ciudades con mayor crecimiento y la localidad mejor planificada de Venezuela. Así se inició Puerto Ordaz.



**En la Zona  
Del Hierro**  
**Serán Fundadas Dos Ciudades  
Y Construidos el Ferrocarril  
Un Puerto y una Carretera**

*Figura 2.* Titular de El Nacional. Tomado de “El Nacional” del 8 de febrero de 1952.



**El Coronel Llovera Páez  
Y Ministros del Gabinete  
Van a Colocar Hoy en la Guayana  
La Primera Piedra de Puerto Ordaz**

*Figura 3.* Titular de El Universal. Tomado de “El Universal” del 9 de febrero de 1952.

### *Un poco de historia (I)*

En nuestro país la existencia del mineral de hierro no es algo que resulta nuevo. A decir verdad, se conoce que este mineral ya era utilizado en la época de los españoles. Para ser más exactos, los Capuchinos fueron los pioneros en esta materia, conocieron y procesaron el hierro con unas fraguas catalanas, muy rudimentarias y tuvieron la oportunidad de elaborar algunas piezas. De acuerdo con Leopoldo Villalobos en la región de Guayana todavía existen lugares en donde es posible encontrar ruinas que sirven como testimonios de que efectivamente se procesaba el mineral.

De igual forma Leopoldo Villalobos cuenta que existen otras referencias acerca del valioso mineral. “A su paso por Guayana en 1857 Francisco Michelí Rojas hizo referencia al mineral del hierro de la zona de Guri, cuando hizo un viaje a la entonces incipiente zona de El Callao. Posteriormente en 1876, hay documentos en donde se menciona la existencia del mineral del hierro, o sea que aparte de los Misioneros con sus forjas catalanas, había conocimiento de que existía hierro en Venezuela”.

Igualmente, hubo indicios un poco más recientes de la existencia de depósitos de mineral de hierro en Guayana, de hecho la primera explotación de hierro en esta zona se realizó en el actual estado Delta Amacuro, hubo una mina en la zona de Manoa, en la orilla del Caño Corozimo. “La famosa mina llamada Imataca, la mina de Manoa en Imataca, allí se explotaba el hierro y llegaron a Estados Unidos pequeños tonelajes, pero esos tonelajes de hierro del Delta, al fin y al cabo no resultaron de una continuidad operativa, pero esa es una referencia importante porque fue la primera explotación del hierro en Delta Amacuro” rememora Villalobos.

De hecho, esta última referencia fue una de las razones que motivó a la empresa United States Steel a incluir a Venezuela en su proyecto destinado a la búsqueda de un mineral de hierro que fuera económicamente aprovechable.

## *El inicio de todo (II)*

Después que culminó la II Guerra Mundial en el año 1.945, las reservas de hierro en los Estados Unidos, específicamente en el “Mesabi”, cordillera de hierro ubicada en la frontera de este país y Canadá, comenzaron a disminuir, pues se había mantenido un consumo constante de minerales de alto tenor como consecuencia de los dos enfrentamientos bélicos. Esta fue la razón principal por la cual una gran compañía norteamericana, llamada United States Steel decide mandar a una serie de emisarios a distintas partes del mundo en busca del escaso mineral.

Hay que destacar un aspecto muy importante y de hecho determinante en esta historia, la United States Steel estaba interesada en una fuente de hierro en el área del Caribe para minimizar el costo de entrega hacia sus plantas en la costa este. De igual manera, pretendían minimizar el riesgo de un ataque submarino en caso de que se desatara otra guerra.

La Oliver Iron Mining, uno de los brazos de la U.S. Steel, encargada principalmente de todo lo referente a materiales no procesados, llevaba ya un tiempo en la búsqueda de reservas de hierro que fueran comercialmente explotables, con la finalidad de complementar y extender la duración de las reservas de los Estados Unidos. Las pesquisas se dirigieron hacia zonas como Brasil, Venezuela, Honduras, Guatemala, Puerto Rico, Cuba, México y Suecia. Pero existía especial interés por el área del Caribe, como ya se dijo.

Aún cuando Venezuela no era el único lugar del mundo que poseía reservas de mineral de hierro, existieron razones que determinaron que un gigante como la United States Steel pusiera sus ojos en una zona en particular que, para aquel entonces, había sido muy poco explorada y mandara a una de sus filiales, la Oliver Iron Mining Company.

Podría pensarse que el hecho de que la U.S. Steel Corporation considerara a Venezuela como una de sus blancos, fue algo fortuito. Sin embargo, como se señaló con anterioridad, en Venezuela existían indicios de la existencia del mineral de hierro gracias a las referencias de Sierra Imataca, lo cual resultaba atractivo para aquellos

exploradores a quienes les hacían falta simples pistas para aventurarse a recorrer zonas desconocidas en busca del metálico mineral.

Por otro lado, existe una historia que cuenta que hubo un hecho en particular que terminó por convencer a Benjamín Fairless, presidente de la United States Steel para ese entonces, de que Venezuela era el lugar ideal. El mismo Fairless comentó a la revista “Life” que un día de verano de 1945, un ingeniero geólogo graduado de la Universidad de Wisconsin llamado Mack C. Lake se presentó en su oficina y le presentó los argumentos necesarios.

### ***Un gigante en medio de la nada***

La United States Steel era para ese entonces la compañía productora de acero más importante de los Estados Unidos, elaborando en su primer año de operaciones regulares 67% de todo el acero en los Estados Unidos. Esta compañía tuvo sus orígenes en los convenios hechos por algunos de los hombres de negocio más importantes de Norteamérica, pero se considera que el principal responsable de su creación fue Elbert H. Gary, abogado, industrial y hombre de negocios nacido en Wheaton, Illinois.



*Figura 4.* Fotografía de Elbert H. Gary. Tomada de “Skillings Minig Review” del 14 de agosto de 1999, N° 33.

La U.S. Steel era considerada como una empresa de importancia en los Estados Unidos, con numerosas subsidiarias y divisiones que respondían a procesos de reorganización. Una de las empresas que pasó a formar parte de este coloso fue la Oliver Iron Mining, propiedad del industrial de Pittsburg Henry Oliver. La Oliver



Iron Mining fue creada en 1890 con el fin de aprovechar el potencial de las reservas minerales de la Sierra de Hierro de Minnesota y pasó a manos de la U.S. Steel el mismo año de la fundación de esta última.

Durante finales de la década del 40, la U.S. Steel comienza un proceso de búsqueda del agotado mineral de hierro y es cuando la Oliver Iron Company, su subsidiaria, instala su sede en La Sabanita, Ciudad Bolívar y desde allí empieza a enviar cuadrillas geológicas, siendo en el oeste del río Caroní donde se produjo el gran impacto. La búsqueda respondía principalmente a la necesidad que se tenía de asegurar abastecimiento para la industria siderúrgica.

Retomando el relato, la Oliver Iron Mining se instaló en Ciudad Bolívar, específicamente en la zona en donde se encuentra actualmente la Universidad de Oriente, una vez que adquiere los terrenos que le pertenecían a un comerciante de la zona. Ya instalada la base de operaciones, el siguiente paso era el de mandar a un grupo de exploradores y geólogos expertos, acompañados por personas oriundas de la zona, pues quiénes mejor que ellos para orientarse en el lugar. Leopoldo Villalobos cuenta que las labores de investigación se dirigieron hacia la zona del Delta y hacia la zona en donde hoy se encuentra Ciudad Piar. Las exploraciones se hacían por tierra utilizando los medios que se disponían, caballos, burros y se iban trazando los caminos a medida que avanzaban y apartaban la maleza. En ocasiones también se desplazaban por mar gracias a unas embarcaciones de la empresa que eran denominadas “*spindle*”, de igual forma hacían uso de avionetas con el fin de tomar fotografías aéreas de toda la zona que estaba siendo objeto de estudio.



*Figura 5.* Fotografía del “Spindle”, pequeño bote al lado de la embarcación. Tomada de “Skillings Minig Review” del 14 de agosto de 1999, N° 33.

A medida que se realizaban las exploraciones, se iban enviando las muestras al laboratorio ubicado en La Sabanita para ser estudiadas “preparaban muestras y las mandaban a Ciudad Bolívar, en el laboratorio de Ciudad Bolívar, el químico y su personal realizaban los análisis químicos respectivos, el porcentaje, el tenor del hierro, hay que hacer una análisis químico a ver si conviene o no explotar comercialmente”, recuerda Villalobos.

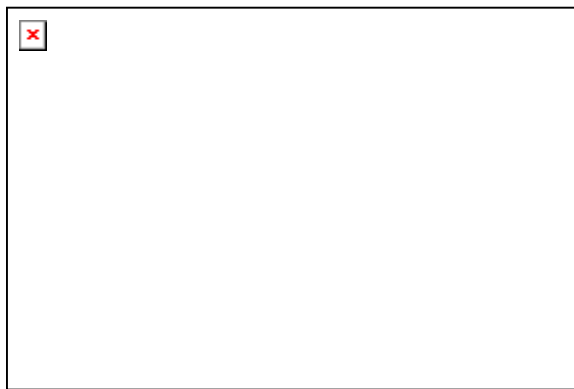
El descubrimiento en sí del antiguo “Cerro La Parida” puede atribuírsele a un hecho fortuito, fue algo accidental, pues aún cuando la zona estaba siendo objeto de estudio, se dependía básicamente de la suerte pues no se tenían señales exactas que apuntaran directamente a este lugar. Según explica Leopoldo Villalobos “después de la II Guerra Mundial, ellos obtuvieron autorización del gobierno venezolano para hacer exploraciones en Venezuela, tanto por tierra como por cartografías aéreas, aviones especializados, en la parte del oeste del Caroní, que es para donde está Ciudad Piar, no había yacimientos descubiertos en esa época, había referencias pero no una certeza”.

Después de algún tiempo de exploraciones e investigaciones y gracias a un estudio hecho por medio de fotografías aéreas, el personal de la Oliver Iron Mining se dio cuenta de la existencia de una colina de aproximadamente 12 kilómetros de largo

y 1 kilómetro y medio de ancho. Lo que estaban observado aquellos expertos era una impresionante montaña en donde se ubicaban los principales yacimientos de hierro en Venezuela, estaban admirando el “Cerro La Parida”.

La también llamada “Montaña de Fuego”, debido a que su composición metálica atraía los rayos, se encontraba próxima a un pequeño poblado denominado “La Parida”. Para la fecha del descubrimiento del hoy “Cerro Bolívar” la población de este lugar era básicamente una aldea compuesta por tres sectores, Barrio Nuevo, Barrio Viejo y Barrio Ajuro. Los habitantes se dedicaban fundamentalmente a las actividades de agricultura y ganadería.

“Cuando era La Parida, eso había hasta arriba morichales o sea, matas de moriche y tenía a su alrededor manantiales, yo llegue a ver que había una laguna arriba del cerro” recuerda Leopoldo Villalobos. Este importante lugar también tenía su fauna y flora o vegetación característica, se podían advertir ofidios y hermosas orquídeas.

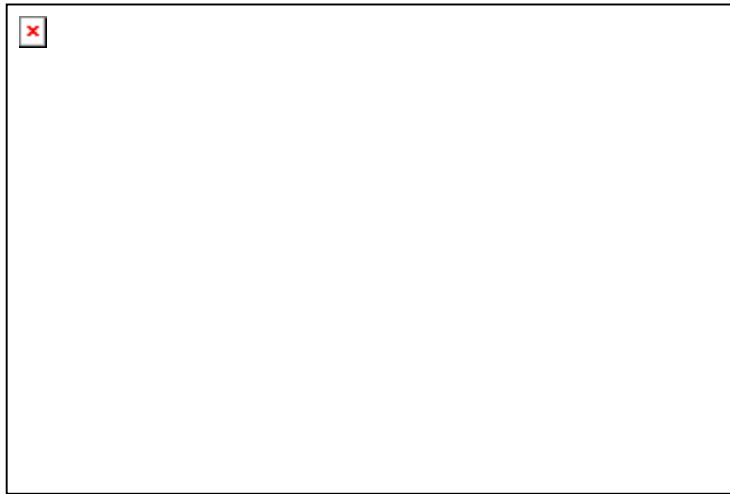


*Figura 6.* Fotografía del Cerro “La Parida” la mañana del 4 de abril. Tomada de “El Minero” de 1994, N° 3.

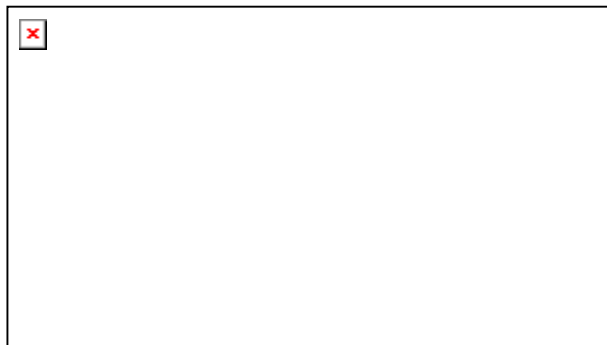
Para la mañana del 4 de abril de 1947, la historia de la población de “La Parida” cambió totalmente, un grupo de geólogos llegó al lugar y descubrió uno de los yacimientos de hierro más sobresalientes de Venezuela, “Después de caminar algunos pequeños depósitos, como los de María Luisa cerca de lo que es hoy el lago de Guri, concluyeron la jornada el 4 de abril de 1947, día en que fue descubierto el

yacimiento de “La Parida”, hoy “Cerro Bolívar”. Un gigantesco depósito que atrajo la atención hacia Guayana, como lo había hecho el reventón petrolero en los Barrosos en 1922 en el Zulia.

Una vez hecho el impresionante hallazgo, un grupo de expertos acompañados por locales instalaron un campamento encima del cerro y el paso siguiente fue la toma de muestras para ser enviadas al campamento base en Ciudad Bolívar, en donde laboratoristas y químicos tenían la tarea de analizarlas y determinar si el mineral era comercialmente explotable.



*Figura 7.* Fotografía del campo de exploración en el “Cerro Bolívar” durante 1950.  
Tomada de “Skillings Minig Review” del 14 de agosto del 1999, N° 33.



*Figura 8.* Fotografía de las primeras acomodaciones en el Cerro Bolívar. Tomada de “Skillings Mining Review”, del 14 de agosto de 1999, N° 33.

Este descubrimiento situó a Venezuela en un lugar privilegiado; el hallazgo del “Cerro Bolívar” no fue cualquier tontería, fue un acontecimiento de tal magnitud que en la edición del 15 de febrero de 1950 del Wall Street Journal, un periódico norteamericano de finanzas, es publicado lo siguiente “Las montañas de hierro de Venezuela son las más altas y ricas del mundo”. De acuerdo con Leopoldo Villalobos ese periódico financiero calculaba en 10 mil millones de dólares la valorización de esos recursos mineros.

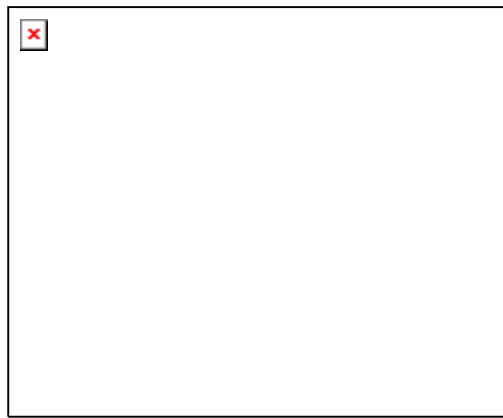
Leopoldo Villalobos, asegura que en este lugar se encontraban los yacimientos de hierro más importantes de Venezuela. Las reservas sobrepasaban los 14 mil millones de toneladas de bajo tenor y los 2 mil millones en toneladas de alto tenor.



*Figura 9.* Fotografía de Mack C. Lake (der.) en la cima del Cerro Bolívar. Tomada de “Skillings Mining Review” del 14 de agosto de 1999, N° 33.

Un hecho curioso dentro de este relato es que históricamente hablando, la Orinoco Mining Company no fue la primera en establecerse en la zona de Guayana. Para ser más exactos, en el año 1936 se descubrió el yacimiento de El Pao, cuyo mineral era mejor que el del “Cerro Bolívar” en cuanto a calidad y tenor. La Iron Mines of Venezuela se creó al año siguiente, como subsidiaria de la Bethlehem Corporation, para explotar y transportar el mineral de hierro dicha mina. Sin embargo, fue la Orinoco Mining Company la que realmente le dio vida al asentamiento y contribuyó a la creación de la ciudad.

Leopoldo Villalobos destaca que aún cuando el hierro de la mina El Pao era superior, la Iron Mines no tuvo tanto impacto. “Esta compañía utilizaba pequeños cargueros que eran llamados puntas y exportaban al año más o menos 3 millones de toneladas. Mientras que la Orinoco Mining llegó a exportar más de 20 millones, convirtiéndose en un verdadero gigante”. Por esta razón en “El Minero” publicación de la Orinoco Mining Company, se puso en una oportunidad el slogan “Pioneros del desarrollo industrial en Guayana”.



*Figura 10.* Fotografía del túnel de exploración en el Cerro Bolívar entre 1948 y 1949. Tomada de “Skillings Mining Review” del 14 de agosto de 1999, N° 33.

El descubrimiento del Cerro Bolívar tuvo como consecuencia la apertura de carreteras, la construcción de una línea ferroviaria de 146 kilómetros desde la mina hasta un puerto ubicado en el río Caroní (Ver Anexo D1) y la fundación simultánea de dos ciudades, Puerto Ordaz y Ciudad Piar.

### ***El aventurero que lo hizo todo posible***

Durante todo este importante proceso que dio pie al nacimiento y posterior fundación de Puerto Ordaz, hubo muchos que hicieron su aporte. Sin embargo, es importante enfatizar la indiscutible contribución de Mack C. Lake.

Lake ya había tenido experiencia en el país por medio de la empresa M.A. Hanna, pues esta empresa estuvo involucrada en la mina de El Pao. Lake fue el

encargado de dirigir dicho proyecto desde los Estados Unidos. Lo interesante del asunto es que de hecho Lake no llegó a pisar tierras venezolanas sino cuando se inició el proceso de exploración que tropezaría con el “Cerro Bolívar” en 1945.

Si alguien merece ser considerado como el patriarca de la Orinoco Mining Company, este es sin duda Mack C. Lake. Este veterano geólogo fue el encargado de dirigir la exploración que en 1947 encontró el yacimiento de mineral de hierro en “La Parida”, ahora “Cerro Bolívar”. “Lake estuvo acompañado por un grupo de hombres, entre los cuales estaban José Ramón Zurita, William Moyka, Sam Sergis y Fred Wright, quienes fueron testigos de las más altas lecturas alguna vez registradas por magnetómetro alguno” cuenta Villalobos.

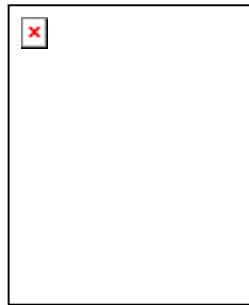


*Figura 11.* Fotografía de hombres que formaron parte del descubrimiento del Cerro Bolívar. Tomada de “Skillings Mining Review” del 14 de agosto de 1999, N° 33.

Dos años más tarde, se crea la Orinoco Mining Company, cuyo nombre hacía referencia a un elemento importante dentro de la zona en donde se estaba llevando a cabo todo este acontecimiento. La compañía fue creada para efecto de explotar la mina ubicada en el “Cerro Bolívar”. De esta manera se dio inicio al llamado “Proyecto Orinoco”, requiriendo una inversión millonaria. Los norteamericanos trajeron la tecnología y comenzaron a construir las instalaciones mineras en Ciudad

Piar y las instalaciones para el procesamiento del hierro y manejo del mineral en Puerto Ordaz.

Lake se convirtió en el primer presidente de la importante trasnacional, una vez que ésta quedó constituida en el año de 1949. El nombramiento fue indudablemente meritorio. Existen varias versiones sobre cómo Lake llegó a formar parte de este importante descubrimiento y cómo llegó a ser la cabeza de la compañía que puso los cimientos de la ciudad.



*Figura 12.* Fotografía de Mack C. Lake. Tomada de “Skillings Mining Review” del 14 de agosto de 1999, N° 33.

La primera versión de las explicaciones proviene del presidente de la U.S. Steel, para aquel entonces Benjamin Fairless y la otra del propio Mack. C. Lake y corroborada por su hijo James L. Lake.

De acuerdo con Richard Strong en su artículo “Cerro Bolivar and The Orinoco Mining Company” publicado en la revista “Skillings Mining Review” en 1999, Fairless cuenta en sus memorias difundidas por la revista “Life” que Lake se le presentó un día y le dijo: “Mi historia es muy simple. Yo creo que existe hierro en Venezuela, entre el sur del río Orinoco y el oeste del río Caroní. Nadie ha ido a averiguar o por lo menos el gobierno Venezolano no tiene conocimiento de esto. Entonces estoy interesado en encontrar a alguien que ponga el dinero para probar si estoy en lo cierto o no”. Si esto es cierto o no quizá no es posible comprobarlo, pero lo que es un hecho es que si existía hierro en el lugar descrito anteriormente.



En el mismo artículo Richard Strong comenta que tuvo la oportunidad de conocer al hijo de Mack C. Lake y que éste le planteó una historia un poco diferente a la contada por Fairless. De acuerdo con James L. Lake, fue Benjamin Fairless quien se acercó a su padre para proponerle que fuera consultor en un proyecto que estaba llevando a cabo la compañía, con el fin de rastrear reservas de hierro en cualquier parte del mundo, que fueran comercialmente explotables y que tuvieran la facilidad de traslado a sus plantas de la Costa Este.

La versión del propio Lake acerca del descubrimiento de las reservas del mineral de hierro en Venezuela es mucho más simple, en la “Revista de Minas e Hidrocarburos” del año 1950, él simplemente se limita a relatar que “Durante el verano de 1945, fue contratado el que esto describe por la Oliver Iron Mining Co., una filial de la Steel Corporation, como ingeniero consultor y con el fin de inspeccionar el examen y exploración de la región minera de hierro de Venezuela; Mr. Nixon que había tenido a su cargo la exploración de M.A. Hanna en Venezuela en 1928-30, fue empleado como ayudante”.

Leopoldo Villalobos reconoce el papel fundamental que tuvo Mack C. Lake, pues ya había tenido experiencia con respecto a las reservas de hierro en Venezuela “indudablemente que era un hombre informado, porque tuvo conocimiento previo de la zona de El Pao, en donde estuvo originariamente con una empresa llamada M.A. Hanna. El ya sabía que había mineral de hierro por las referencias que había de este sector”.

Como en todo hecho de la vida y cualquier acontecimiento de la historia, siempre van a existir versiones diferentes, puntos de vista distintos y hasta tergiversación de lo que realmente ocurrió. Sin embargo, lo importante es encontrar los puntos de coincidencia. En este caso, ambas historias coinciden en colocar a Mack C. Lake como el encargado de fijar un blanco en Venezuela. De una forma u otra, Lake tuvo la razón al sugerir un trato especial para aquella remota zona que resultó en una de las revelaciones más importantes desde el punto de vista minero.

El descubrimiento del “Cerro Bolívar” fue un acontecimiento de gran envergadura y un verdadero acierto para los Estados Unidos. Este hecho fue cubierto

por numerosas publicaciones del país del norte, tales “Saturday Evening Post”, “Business Week”, “Life”, “Newsweek”, “US News & World Report”, “The Wall Street Journal”, entre otras. Según lo establece Richard Strong en su artículo, el Saturday Evening Post publicó lo siguiente “El Cerro Bolívar asegurará que los Estados Unidos, a pesar de dos Guerras Mundiales y la creciente amenaza de una tercera, permanezca como el poder industrial más grande de la tierra”.

### ***La escena nacional***

Venezuela para la época no estaba tecnológicamente preparada, tampoco contaba con los recursos técnicos y humanos para la explotación y el aprovechamiento del hierro, de manera que se interesó por las primeras iniciativas de la United States Steel. “Primero se llevó a cabo la prospección de la cuantía de los yacimientos, la factibilidad de su explotación y una vez realizados todos esos estudios técnicos y económicos, la U.S. Steel dio paso muy importante, que fue la adquisición de los terrenos donde fueron localizados los yacimientos y finalmente solicitar ante el Estado, las concesiones respectivas” comenta Américo Fernández.

El Gobierno Nacional, no solo le concedió el permiso a United States Steel para el proceso de exploración, sino que también les ofreció la mejor de las bienvenidas y un apoyo absoluto. El Ministerio de Fomento prestó constante cooperación y ayuda a la Oliver Iron Mining, filial de la U.S. Steel encargada de la explotación del “Cerro Bolívar”, y a su sucesora, la Orinoco Mining Company.

Existía especial interés por brindar todas las facilidades posibles porque era importante para el Estado desarrollar una zona prácticamente virgen como esta. Américo Fernández cuenta que “Guayana era una selva, lo único por decirlo así habitable era Ciudad Bolívar, era la ciudad metropolitana, Upata también era un pueblo importante, sobre todo porque Upata estaba en un valle apacible pero era prácticamente la capital del Yuruari, el foco de las minas de oro, entonces Upata adquirió vida. Después de Ciudad Bolívar era Upata y lo demás eran pueblitos bastante pobres en ese sentido. Ahora una empresa como la O.M.C. aquí equivalía a una empresa como las compañías petroleras en el Zulia”.

Otro hecho es que, por ejemplo, la empresa encargada de facilitar los explosivos para la exploración del cerro le pertenecía a uno de los hombres de confianza de Pérez Jiménez. “Esa empresa de transporte era de un coronel del ejército de Pérez Jiménez llamado Pulido Barreto, se encargaba de manejar los explosivos y el armamento requerido por la Orinoco Mining Company para las exploraciones en el Cerro Bolívar. La empresa se llamaba Transporte Martín, pero era un nombre que no tenía nada que ver con ellos, para despistar de manera que no se viera tan obvio” cuenta Héctor Núñez, quien de hecho trabajaba en “Transporte Martín” durante esa época.

Las concesiones eran exclusivas para la extracción de hierro del “Cerro Bolívar”, no había transformación de la materia prima, era tomar y exportar. Pero, Héctor Núñez considera que los términos de las concesiones eran más favorables para las compañías extranjeras “El gobierno no les puso ninguna traba a los americanos, se los ofreció todo en bandeja de plata”.

Se hicieron las acusaciones y el Ministerio de Minas hizo los estudios correspondientes y una vez cumplidos los requisitos, otorgaron las concesiones. El gobierno estaba muy interesado en que esas empresas vinieran a explotar el hierro y dio todas las facilidades, indiscutiblemente después con el tiempo se pusieron más exigentes hasta el punto de que se llegó a nacionalizar el hierro.

### ***Hablando de negocios***

Las concesiones que se otorgaron para el “Cerro Bolívar” se denominaron Carla, y caducaron en 1974 una vez que se nacionaliza el hierro. De acuerdo con Leopoldo Villalobos el nombre de Carla se debe a que así se llamaba la esposa de uno de los norteamericanos involucrados con el proceso.

Cuando se obtuvieron las concesiones pertinentes y se legalizó todo el proceso, comenzó a desarrollarse todo lo referente al “Proyecto Orinoco”, un plan de grandes proporciones y que requería de una inversión millonaria. Esta importante propuesta consistía en la construcción de toda la infraestructura, tanto desde el punto

de vista industrial como civil, con el fin de poder llevar a cabo la explotación y exportación del mineral de hierro del “Cerro Bolívar”.

De acuerdo con un artículo publicado en El Universal del sábado 9 de febrero de 1952, la empresa Peter Kiewit Co. y la Morrison Knudsen que era una constructora afiliada y una de las contratistas de la Orinoco Mining Company, tenían a su cargo la ejecución de la mayoría de los trabajos de la O.M.C. Ambas empresas tenían la responsabilidad de edificar dos ciudades, un puerto en la confluencia del Orinoco y el Caroní, construir un ferrocarril, una carretera de 60 kilómetros de largo para la explotación del hierro; el capital inicial que iba a invertir la compañía alcanzaba los 400 millones de bolívares.

### *Los cimientos de una ciudad (III)*

En la época de la Colonia, en el área que corresponde hoy en día a Puerto Ordaz, existía un hato llamado San Felipe, el cual pertenecía a unos hermanos de apellido Vidal, los terrenos habían sido concedidos para el fomento del ganado vacuno. Este hato tuvo una importancia de carácter histórico pues como cuenta Américo Fernández “era enorme llegaba hasta las riberas del Caroní, fue un hato muy próspero incluso cuando Piar en enero de 1817 en la Campaña de Guayana, antes de tomar las Misiones del Caroní, al atravesar por Caruachi acampó en San Felipe y los dueños se unieron a la campaña”.

Los hermanos Vidal murieron y los terrenos fueron pasando de unas manos a otras hasta que fueron propiedad de Alejandro Uncein, un comerciante de Ciudad Bolívar.

Una vez que se descubre el “Cerro la Parida” en 1947 y pasa a ser “Cerro Bolívar” en 1948, en honor a Simón Bolívar, comienzan a plantearse ideas para poder transportar el mineral hacia el exterior. Surgieron dos ideas y finalmente se decidió la construcción de una ciudad, muchos coinciden que el Coronel Luis Felipe Llovera Páez, para ese entonces miembro de la Junta Militar de Gobierno, siendo oriundo de Guayana tuvo mucho que ver en esta decisión.

Con respecto a este tema, Lepoldo Villalobos considera que es importante destacar el papel de algunas personas aún cuando hayan formado parte de un régimen dictatorial. Asegura que al escribirse "la historia, usted puede decir que no le gustó un gobierno, pero las cosas de la historia están escritas y los documentos no se pueden destruir. Un coronel guayanés llamado Luis Felipe Llovera Páez, un guayanés fue muy determinante en la ubicación del puerto de Puerto Ordaz, porque comenzaron a manejar ideas, pudo ser por Ciudad Bolívar pero comenzaron a manejar la idea para el futuro, construir una localidad minera, dragar el Orinoco y después hacia los destinos del exterior eso trae como consecuencia la construcción de Puerto Ordaz, surge la idea de crear una ciudad” .

Ya tomada la decisión, comenzaron las negociaciones para la compra de los terrenos, que como ya se había dicho, eran unos terrenos privados propiedad de Alejandro Uncein.

Leopoldo Villalobos tuvo la oportunidad de conocer a Roberto Estévez, el abogado encargado de las negociaciones durante el tiempo en que la Oliver Iron Mining estuvo en la zona y hasta el momento de la creación de la O.M.C. y en adelante “la empresa tuvo los servicios de un bufete muy famoso en Caracas para asesorarlos jurídicamente, en todas las cuestiones legales, ese era el bufete del Dr. JM Travieso en Caracas. Se asesoraron en el caso del hierro y de Guayana, en todo lo que se refiere al ordenamiento legal, ellos asesoraron en cuanto a la compra de terrenos, en el 47 descubren el Cerro Bolívar, posteriormente se crea la O.M.C. y después ellos comienzan a negociar los terrenos”.

De acuerdo con Américo Fernández, hay una anécdota bien curiosa con respecto a las negociaciones de las propiedades, las cuales fueron realizadas en un sitio llamado La Cabaña, en Ciudad Bolívar. “A Uncein le propusieron comprar los terrenos, vino una comisión de los Estados Unidos expresamente a negociar con él y el por supuesto también estaba preparado. El pensaba vender esos terrenos por medio millón de bolívares, por 500 mil bolívares, que era bastante, sin embargo la comisión de la United States Steel venían preparados con más o menos 10 millones de bolívares”.

Por su parte, Don Arturo Saadjian, uno de los primeros empleados de la Bechtel Corporation, contó a la revista “Publicaciones” del año 1992 que “La Orinoco Mining Company adquirió los terrenos del hatu de Don Alejandro Uncein, a locha el metro” una cantidad irrisoria si se toma en consideración que la locha era una de las monedas de más baja denominación para aquel entonces.

Lo cierto es que los norteamericanos se quedaron extrañados pero por no hicieron ningún comentario y continuaron con la curiosa negociación. Años después se coló la información y el señor Uncein se enteró de la oferta que le pensaban hacer.

No se adquirieron todos los terrenos, solo aquellos necesarios para que la compañía operara, lo necesario para la construcción de áreas de oficina y viviendas.

Por ejemplo, el área de Castillito, Alta Vista y Los Olivos le siguió perteneciendo al señor Unceín, terrenos que fraccionó para posteriormente venderlos “todavía le quedaban algunos terrenos que los negoció individualmente con algunas empresas privadas, como por ejemplo Alta Vista, en donde la CVG construyó ese edificio, su sede, Castillito también, Los Olivos, todos esos terrenos él los parceló y pudo más o menos resarcirse de lo que no pudo aprovechar directamente de la empresa norteamericana” recuerda Fernández.

### *Viviendo al raso*

Una vez que parte de los terrenos de lo que hoy en día es la ciudad pasaron a manos de la Orinoco Mining Company, esta pasó a la fase de exploración de la zona. Consecutivamente, comienzan a llegar las primeras personas de la Orinoco Mining Company y de sus contratistas, la Bechtel y la Morrison, entre otras y se inicia el proceso de construcción de las primeras oficinas y viviendas preliminares para algunos de los empleados. Hay que recordar que cuando la compañía fue creada en 1949, su base de operaciones estaba en Ciudad Bolívar, al igual que en el caso de su antecesora la Oliver Iron Mining Company.

Se inicia entonces los primeros intentos de planificación. Como era de esperarse, en esta zona no existía absolutamente nada aparte de “monte y culebra” y los primeros que se aventuraron a venir a la zona tenían que dormir en cierta forma a la intemperie, pues lo único que los separaba de aquella floresta eran unas simples carpas de lona. Según cuenta Leopoldo Villalobos “las primeras carpas de Puerto Ordaz se instalaron donde están las áreas industriales de Ferrominera, por allá adentro, en donde se llama Punta Loma, eso estaba al desnudo, al descubierto” (Ver Anexo D3).

Uno de los que tuvo la oportunidad de vivir en estos campamentos de lona fue Héctor Núñez, para ese entonces un joven chileno de 19 años que vino a Venezuela de paso y terminó siendo uno de los pioneros de la ciudad. Núñez llegó a Caracas a finales del año 1951 y por casualidad comenzó a trabajar en una empresa de transporte que pertenecía al capitán Carlos Pulido Barreto: “un día tenían que mandar

2 vigilantes y un chofer para Guayana porque iban a ser vigilantes de los depósitos de dinamita, yo llegué aquí entonces como vigilante enviado por el Ministerio de la Defensa, para cuidar los polvorines que estaban en construcción, los depósitos de dinamita. Nos dieron a cada uno un machete, con el machete nosotros teníamos que defender, allí no había cercas, allí veíamos ojos de todas clases de noche, de tigres de todo”.

Núñez recuerda con una sonrisa el haber quedado absolutamente hechizado con el panorama que estaba ante sus ojos el mismo día en que piso por primera vez tierras guayanesas “me quede maravillado de ver desde allá arriba la confluencia de los dos ríos, el Caroní y el Orinoco y de allí prácticamente nos llevaron inmediatamente a los depósitos de dinamita, en Cambalache en tiendas de campaña”. Aparte de Núñez, otros dos jóvenes fueron encargados para la labor de vigilancia de los cargamentos de explosivos en la despoblada zona (Ver Anexo D3).

José Rivas fue otro de los que tuvo la valiosa experiencia de haber conocido esta ciudad cuando apenas estaba apenas en bosquejos. Comenta que se sorprende al recordar cómo era todo esto hace 55 años. El señor Rivas fue uno de los primeros trabajadores venezolanos contratados por la Orinoco Mining Company y uno de los pioneros de la zona “los que nos quedábamos en las barracas éramos los que trabajábamos en las oficinas y nos íbamos los sábados a Ciudad Bolívar a buscar ropa limpia y llevar la sucia. Llegué en carpas vi cómo se desarrolló todo esto, cuando yo llegué aquí llegué directo a Punta Loma, en donde está el molino ahorita, no había más nada pura carpa allí había un supervisor gringo que nos dijo, ustedes van a vivir aquí tengan cuidado que hay serpientes”

El campamento de lona era para alojar a aquellos trabajadores que se dedicaban a las primeras labores, tales eran el área de ingeniería y administración, por ejemplo el señor Rivas estaba a cargo de la caja, su función era la de manejar el dinero que se utilizaba para pagarle a los obreros. La situación de las carpas cambió en cuestión de poco tiempo pues ya se estaban construyendo otras facilidades. Mientras tanto, ellos seguían pernoctando allí y realizando sus labores en el área que se conoce hoy como el centro de la ciudad “nos metíamos allí y veníamos a cenar



para irnos temprano para allá, eso estaba alumbradito con postes de palo, alumbrando las callecitas que habían y más que todo las calles eran de tierra y de tablas, unas cosas de tablas para que uno llegara a sus carpas, una entradita de tablas, después se acabaron las carpitas esas y nos asignaron las barracas hasta tanto construyeron las viviendas permanentes”

Pedro Campos se considera como un verdadero veterano de carpas, pues anterior a su llegada a la zona que sería Puerto Ordaz tuvo que vivir en campamentos de lona durante su estadía en San Tomé. Recuerda con agrado aquellos tiempos y cuenta que a pesar que resulte difícil de imaginar no era tan malo como parecía “las carpas tenían sus comodidades elementales, sus buenas camas, mosquiteros, una mesa de trabajo, un escaparate, uno podía tener sus cosas, en el monte, en los chaparrales”

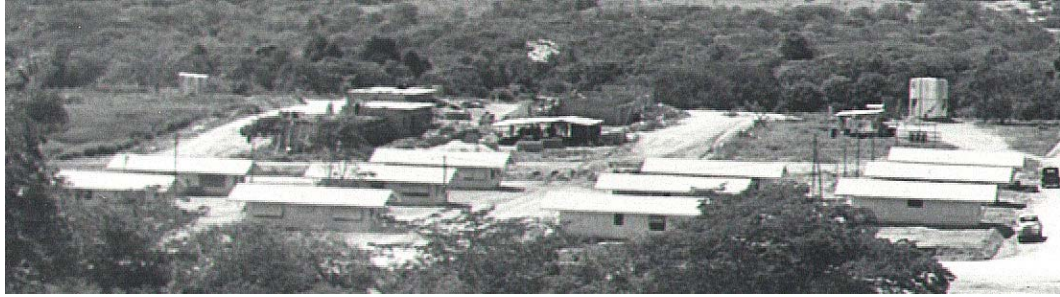
De aquellos tiempo Campos recuerda que uno de sus compañeros era José Rivas, de hecho fue por intermedio de Campos que Rivas consiguió el empleo en la Orinoco Mining Company. Ambos amigos rememoran esas épocas de aventura “fueron pocos días porque después pasamos a donde se construyó el Centro Cívico, esa es la referencia pero por supuesto para aquel entonces no existía. Las oficinas ya estaban hechas, era una cuestión de planificación, si se va a traer gente para acá hay que establecer en donde van a trabajar y luego donde los vas a alojar, donde van a comer, donde se van a divertir” comenta el señor Pedro.

### ***Las primeras moradas***

Al paso de poco tiempo comenzaron las construcciones de las barracas para alojar a los trabajadores de la Orinoco Mining Company y sus contratistas la “Bechtel” y la “Morrison”. El área de influencia de la empresa se localizó en lo que hoy en día se conoce como el centro de Puerto Ordaz.

Las barracas eran construcciones alargadas de material prefabricado. Estas sencillas residencias estaban ubicadas en la zona en donde actualmente se encuentra en centro de la ciudad, tomando como referencia el Mercado Municipal, el Centro Comercial Falcón, el Estadio y el Banco de Venezuela, el área en ese entonces no llegaba siquiera a donde se encuentra Chilemex (Ver Anexo D3). En pleno centro de

Puerto Ordaz, todo eso era el centro del campamento “Esa era la zona en donde estaban las barracas de los trabajadores y en donde se empezaron a construir las casas de cartón para los gerentes, imagínate tú, de cartón” Héctor Núñez recuerda.



*Figura 13.* Fotografía de barracas para empleados. Tomada del archivo fotográfico de C.V.G. Ferrominera del Orinoco.

José Rivas cuenta que las barracas eran de una especie de cartón y que en cada una se alojaban cuatro empleados cómodamente “eran de cartón con unas ventanas que se levantaban allí y se metía un palo para que pegara la brisa y el que podía guindar un chinchorro en un árbol lo hacía y dormía allí si quería. Ponían allí un baño colectivo y la gente se bañaba allí con un chorro de agua con una tubería que venía desde el río, a la vista de todos, no había nada nada, a la vista de todo el mundo, como era puro hombre entonces”.

Pedro Campos también tuvo la oportunidad de trasladarse de los campamentos de lona al segundo tipo de viviendas que se instalaron en el asentamiento, donde “las barracas eran como unos paneles de madera y encima le van poniendo tablas, eso se lleva todo un bloque y entonces vienen y clavan vigas de hierro y encima le clava el techo, primero ponen otra cosa de madera allí, son sólidas completamente sólidas, cogen el techo como las paredes son también de eso lo que hacen es amarrarlo tienen como bisagras en un momento quedan listos y son sumamente sólidas y allí te ponían las camas, cuatro personas pero con cuartos individuales para la gente como yo, para un oficinista como yo, los técnicos, topógrafos, los fotógrafos había mucho de esos”.

Posteriormente, se comenzó a erigir las casas tipo “H”, las cuales eran unas viviendas experimentales, hechas también de material prefabricado. Estas casas se comenzaron a construir para los jefes de la Orinoco Mining Company y llegaron a construir unas 15 de ellas, sin embargo se considera que las primeras residencias de la ciudad son las que forman el conjunto que se conoce hoy en día como el Campo A de Ferrominera del Orinoco. “Esas casas eran muy cómodas, de madera pero tu entrabas y era una belleza por dentro, pequeñas 2 cuartos, su cocina, su sala-comedor, su baño, porchequito. Las casas tipo H fueron unas que construyeron allí primero para los musiu, unas pocas casas para los jefes, las primeras casas. Eran por categorías de trabajadores, las primeras casas eran para los trabajadores de mayor rango y en el ínterin comenzaron a construir los campos de acuerdo con los rangos” recuerda Rivas.



*Figura 14.* Fotografía de las casas tipo “H” construidas en Puerto Ordaz. Tomada del archivo fotográfico de C.V.G. Ferrominera del Orinoco.

Campos considera que la construcción de toda la infraestructura, tanto de oficinas como de viviendas estaba orientada hacia el río Caroní. “Allí fue donde estuvo toda la actividad de construcción, ahí hicieron una oficina grande y luego varias oficinas y algunas casitas donde se alojaban los ejecutivos” recuerda Campos.

Así nació Puerto Ordaz, primero fueron barracas, los obreros se alojaban en barracas y a medida que se fueron construyendo las primeras viviendas, se fueron

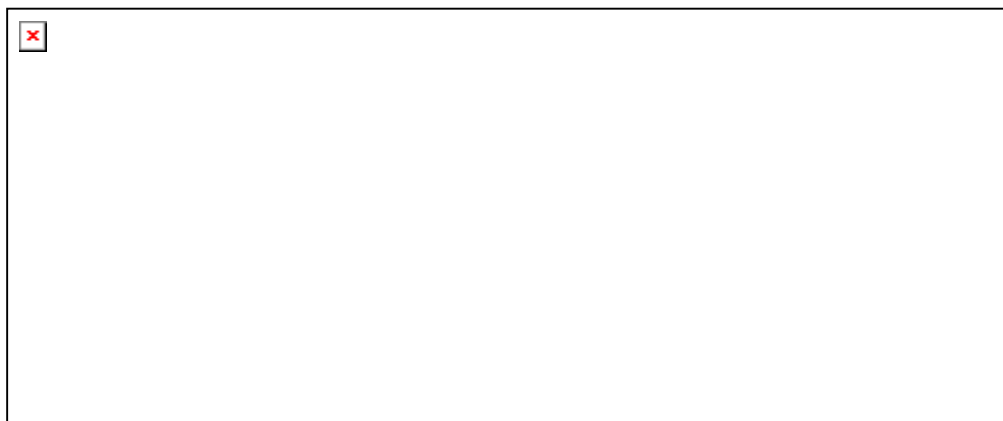
haciendo las primeras transferencias, por supuesto se le dio preferencia a los empleados de mayor rango y a los técnicos fundamentalmente.

Los que vivían y dormían aquí eran mayoritariamente los americanos involucrados en la construcción, sobre todo ingenieros, las esposas de los trabajadores todavía no podían trasladarse a la zona, más que todo eran hombres que estaban involucrados en la edificación y los demás trabajadores.

Otra de las pioneras en la región fue Juanita Farrera y aún cuando no pasaba las noches en el asentamiento, sino en Ciudad Bolívar, tiene un amplio conocimiento de lo que sucedía en la zona, recuerda que muchos de los empleados al igual que ella venían de Ciudad Bolívar y de otros lugares y que dependiendo de la labor que iban a desempeñar, eran colocados en las barracas dándole prioridad a aquellos que realizaban labores de ingeniería y planificación.

### ***Condiciones del entorno***

“Ciudad no había, esto era puro monte y la vegetación se reducía al chaparro, esto era un solo chaparral, es una mata que tiene una hoja muy áspera que la usaban antes para lavar ollas, es un árbol yo diría un arbusto que no sirve para nada, porque ni siquiera se quema, no sirve ni para leña, eso era lo que había acá en Puerto Ordaz y arena” Comenta riéndose Héctor Núñez.



*Figura 15.* Fotografía del área donde se ubicó el asentamiento que dio origen a la ciudad. Tomada de “El Minero” de 1994, N° 3.

En los inicios de la ciudad era muy poco lo que había en los alrededores, por no decir que prácticamente no había nada. Apenas había unas cuantas barracas en donde se localizaban las oficinas de las áreas más elementales. A medida que transcurría el tiempo y como consecuencia de un proceso de planificación, se comenzaron a construir poco a poco las demás facilidades para procurarle a los empleados un nivel de vida más o menos cómodo. El comedor que en un principio era una gabarra anclada en el río, fue trasladado a una de las barracas y de igual manera se fueron transfiriendo a los empleados de los campamentos de lona hacia el complejo de barracas destinado para ese fin.



*Figura 16.* Fotografía de la vista aérea de Puerto Ordaz durante 1952. Tomada de “El Minero” de 1994, N° 3.

Todos los que fueron testigos de lo sucedido durante los primeros años coinciden en afirmar que los norteamericanos eran personas muy inteligentes, habilidosas y que trataban en lo posible de sacarle el mayor provecho a las condiciones desfavorables. No eran personas que se intimidaban por cualquier cosa, al contrario buscaban la manera de sentirse lo más cómodos posible en cualquier circunstancia y contexto y buscar soluciones para cualquier situación. Pedro Campos recuerda que al principio cuando todavía no existían bombas de gasolina, lo que hacían era utilizar unos tambores y unas bombas manuales y al poco tiempo ya tenían instalado un surtidor. “Llegaron con planes, esa compañía era un fenómeno y tenían contacto con todas las especialidades e iban subcontratando”.



*Figura 17.* Fotografía de Puerto Ordaz en 1952. Tomada del archivo fotográfico de C.V.G. Ferrominera del Orinoco.

En cuanto a los servicios de salud, en una de las barracas funcionaba una enfermería bastante básica, en donde trabajaba un médico y una enfermera. En esa especie de medicatura se atendían casos leves, algún accidente menor entre los empleados y en ocasiones era necesario llevar las medicinas. En casos de extrema urgencia, los pacientes eran enviados a Ciudad Bolívar y en última instancia a Caracas.

En cuanto a la construcción de iglesias, existe confusión pues algunos como Juanita Farrera recuerda que las estructuras religiosas comenzaron a edificarse posterior al año 52. Sin embargo José Rivas asegura que para 1952 las misas eran realizadas en el área de las barracas: “venía un padre italiano que oficiaba la misa en una barraquita, en sillas de hierro plegables, un galponcito”

Por otra parte, Héctor Núñez cuenta que en las barracas existía una iglesia que agrupaba las diferentes religiones existentes en el asentamiento. “Se fundó en las barracas una iglesia interdenominacional, tu decías mira yo soy católico, soy protestante, de los testigos de Jehová” recuerda Núñez.

Con respecto a los servicios básicos, tanto el agua, como la luz y el teléfono funcionaban correctamente. Juanita Farrera recuerda que el calor era insoportable pero que aun cuando no se contaban en aquellos tiempos con aparatos, como aires acondicionados, el calor se sentía menos gracias a unos ventiladores. “Había unos grandes ventiladores, que le botaba a uno todo el papelero al suelo, pegados así de las paredes”.

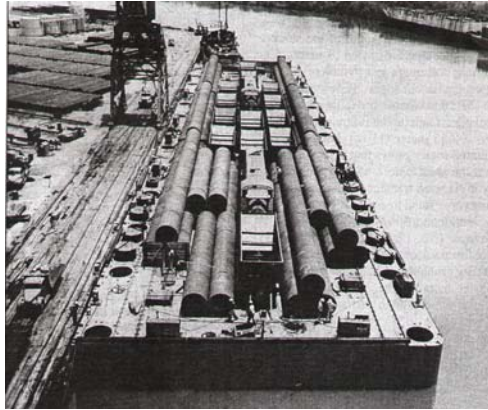
La compañía tenía una planta eléctrica que se hallaba ubicada en la zona donde hoy se encuentra el Puente Angosturita y para obtener el agua se tenía un acueducto superficial que provenía de unos tanques ubicados en la zona de Cambalache y que bombeaba el agua del propio río Caroní.

Pensar en vías y carreteras asfaltadas para ese entonces no podía estar más fuera de la realidad, todos, absolutamente todos los caminos del asentamiento y sus alrededores eran trochas hechas por los vehículos de doble tracción de las compañías. De igual forma, la carretera hacia Ciudad Bolívar resultaba una verdadera pesadilla, sobre todo en invierno cuando el arenal se convertía en un verdadero lodazal y en donde muchas ocasiones se perdía el control del vehículo. Pero al principio era aún peor, Pedro Campos recuerda que para trasladarse a Ciudad Bolívar se tenía que tomar la vía hacia Upata “por las cercanías del campamento de la Iron Mines en El Pao, hasta la carretera que unía el pequeño poblado de Altagracia con el paso Caruachi, sobre el Caroní, y unas chalanas para llegar a Ciudad Bolívar”.

Ir a San Félix resultaba un poco menos engorroso, Héctor Núñez cuenta que había que irse por un atajo que hicieron por la zona de “Los Monos” y tomar una lancha hacia el otro lado del río “allí había vehículos que los llevaban al centro de San Félix, eran cantidades irrisorias lo que se pagaba, recuerda que el dólar estaba a 3,35”

Sin embargo, cuando todavía no existía el servicio de las lanchas o chalanas, era necesario pasar por Caruachi y bajar por El Pao para lograr llegar a San Félix. Aeropuerto en esa época ni hablar, la mayoría de los viajes se hacían por medio de Ciudad Bolívar, José Rivas recuerda que “se viajaba a todas partes en avión, el pasaje de Ciudad Bolívar a Caracas costaba 125 bolívares, una maravilla”

La carretera a Ciudad Piar era un sendero y el traslado de los empleados de un lugar a otro era por medio de jeeps. De igual forma ya para principios de la década del 50 se tenía trazada la vía del ferrocarril para transportar hierro que venía del Cerro Bolívar, mientras ya se había iniciado la construcción del muelle.



*Figura 18.* Fotografía de la construcción del muelle de Puerto Ordaz. Tomada de “Skillings Mining Review” del 21 de agosto de 1999, N° 34.



*Figura 19.* Fotografía de la construcción del muelle de Puerto Ordaz. Tomada de “Skillings Mining Review” del 21 de agosto de 1999, N° 34.

En cuanto a la seguridad, para esos tiempos no había tanto problema pues todo el mundo estaba pendiente de trabajar. Sin embargo, la Orinoco Mining Company también se ocupaba de ese tema y tenía su propia vigilancia. Adicionalmente, también estaba la Seguridad Nacional que se alojaban en una de las barracas para



empleados. En cuanto a trámites legales, necesariamente había que dirigirse a San Félix o a Ciudad Bolívar “Al principio dependía todo de Ciudad Bolívar o de San Félix, por lo menos yo me acuerdo que yo me iba a sacar los pasaportes a San Félix, estaba allá una oficina de identificación”, cuenta Pedro Campos.

Las condiciones de vida podrían no ser las mejores, pero dentro de lo que cabía la gente pasaba el día a día de una manera más o menos agradable. Héctor Núñez no niega que las condiciones pudieron ser incómodas en algunos momentos, “Por supuesto no había televisión, radio o libros, no había nada que leer ni un periódico, pero había agua abundante y luz, los norteamericanos trajeron una planta de electricidad, la instalaron y funcionaba bien. Habían culebritas por supuesto, en el río habían caimancitos y no tan chiquitos, las culebras se encontraban con mucha frecuencia, aún dentro de las barracas, culebras de todo tipo”. Sin embargo asegura también que sin importar esos detalles, la vida indudablemente era más tranquila y pintoresca.

### ***La infraestructura laboral***

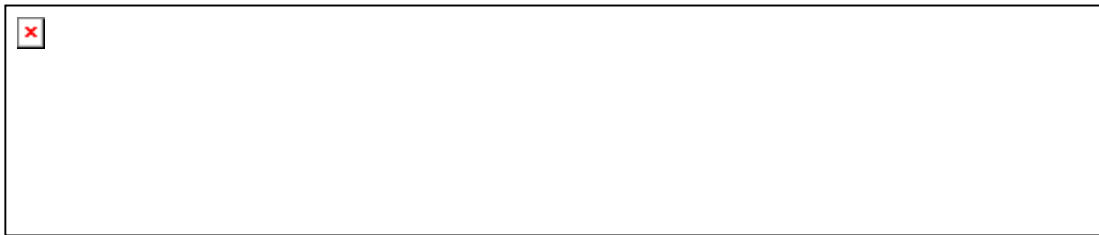
Las primeras oficinas que se instalaron fueron las correspondientes a Ingeniería, Administración, Relaciones Industriales y Administración Cívica, las cuestiones más básicas y posteriormente se fueron incorporando otras áreas. La infraestructura laboral era muy similar a la civil, pues se trataban de barracas, la diferencia residía en el tamaño.



*Figura 20.* Fotografía de las barracas destinadas a las primeras oficinas. Tomada del archivo fotográfico de C.V.G. Ferrominera del Orinoco.

Las barracas destinadas a las oficinas se encontraban ubicadas en la misma área en donde dormían los empleados, a decir verdad se encontraban unas frente a las otras. Pedro Campos cuenta: “las oficinas eran temporales, eran barracas inmensas pero dotadas de todo, cada cual tenía sus oficinas y sus cosas. Hicieron una oficina grande y luego varias oficinas, luego en esa área hicieron el mercado libre, allí donde la escuela Diego de Ordaz” (Ver Anexo D3).

Los materiales de construcción de las oficinas eran similares al de las viviendas, se trataba de bases prefabricadas, de manera que resultara lo más sencillo posible armarlas en el menor tiempo posible.



*Figura 21.* Fotografía de las barracas de viviendas a la derecha y oficinas a la izquierda. Tomada del archivo fotográfico de C.V.G. Ferrominera del Orinoco.

Juanita Farrera recuerda que los pocos departamentos que se instalaron para la época estaban agrupados en un mismo edificio, pues solo se contaba con unas cuantas barracas grandes “eran unos galpones grandes en donde estaba cada uno de los grupitos, cada cual tenía sus oficinas, que te digo que eran como unos grandes galpones de madera, allí estaban los escritorios, un grupito que era no un departamento, era una sección más o menos”.

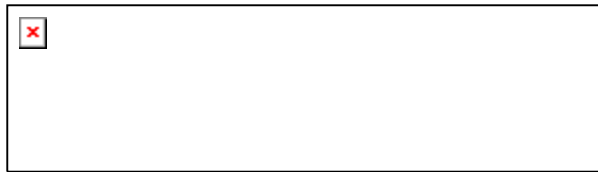
Los trabajadores laboraban a paso acelerado con el fin de culminar las obras correspondientes al edificio de la empresa, de manera que los galpones y las barracas sirvieron como asiento temporal para llevar a cabo las funciones más básicas de cualquier empresa, como lo son la parte que maneje las finanzas, el personal y todo lo referente a la planificación y ejecución de las obras que resultarían en una ciudad abierta producto del hierro.

### *El esbozo de una ciudad*

Innegablemente, el descubrimiento del “Cerro Bolívar” constituyó un acontecimiento de gran importancia para Venezuela, que recién estaba adoptando un nuevo modelo socioeconómico influenciado por el petróleo y los recursos mineros. También significó un hito en la historia del estado Bolívar.

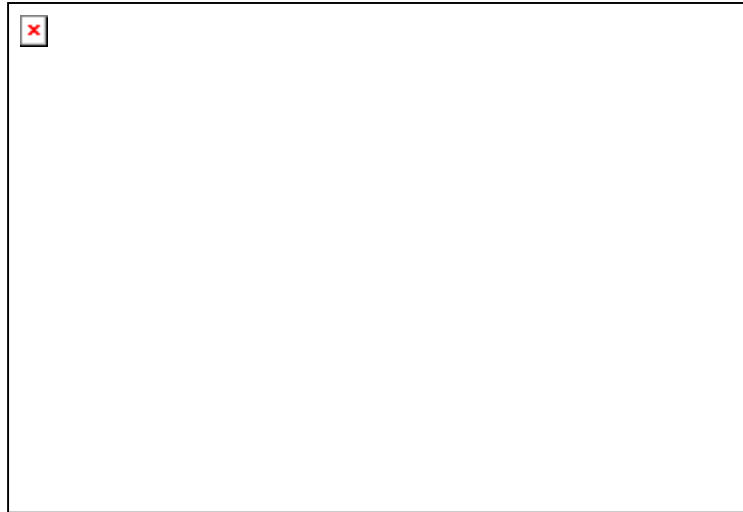


*Figura 22.* Titular de El Nacional. Tomado de “El Nacional” del 10 de febrero de 1952.



*Figura 23.* Titular de El Universal. Tomado de “El Universal” del 10 de febrero de 1952.

Este importante hallazgo trajo como consecuencia que una vasta y despoblada zona de Guayana se incorporara al proceso de desarrollo regional y por consiguiente del país. En este sentido, de acuerdo con Leopoldo Villalobos, el gran escritor venezolano Arturo Uslar Pietri dijo una vez “Lo que no hicieron el oro ni los diamantes, lo va a hacer el hierro. Se está forjando en el hierro de la aventura, un poderoso centro industrial”.



*Figura 24.* Fotografía del acto de fundación de Puerto Ordaz. Tomada de “El Minero” de 1994, N° 3.

A la una de la tarde del 9 de febrero de 1952 se inició la ceremonia, fue colocada la primera piedra de lo que se convertiría a paso acelerado en una de las ciudades industriales más importantes de Venezuela. En la celebración estuvieron presentes grandes personalidades de la vida nacional, así como representantes de la empresa responsable de lo que estaba sucediendo, y otros invitados.

El Coronel Luis Felipe Llovera Páez fue quien tuvo la oportunidad de protagonizar el simbólico acto y estuvo acompañado de los doctores Santiago Vera Izquierdo, Ministro de Minas e Hidrocarburos; Gerardo Sansón, Ministro de Obras Públicas; Raúl Soulés Baldó, Ministro de Sanidad y Asistencia Social; Carlos Tinoco Rodil, Ministro del Trabajo; el Coronel Oscar Mazzei, Ministro de Comunicaciones; doctor Federico Schloeter; Director de Gabinete del Ministerio de Relaciones Exteriores; doctor Pedro Murzi D’Alta, Director de Gabinete del Ministerio de Minas e Hidrocarburos; Mayor Jesús Marten Brito y Capitanes Pedro Briceño Ochoa y Tulio Pérez Rojas, Oficiales de la Casa Militar. De igual manera estuvieron presentes el Gobernador del Bolívar, José Gervasio Barceló Vidal, el Embajador de los Estados Unidos en Venezuela, Fletcher Warren y delegados de la Orinoco Mining Company.

Leopoldo Villalobos recuerda que alguna vez le comentaron que aquel día de la fundación de la ciudad, la Orinoco Mining Company les dio el día libre a todos los trabajadores para que pudieran asistir a tan célebre acontecimiento “también vino gente de Ciudad Bolívar y de San Félix y hubo trabajadores de la compañía, el acto fue en el Centro Cívico”.

Los invitados llegaron por vía aérea a San Félix y luego fueron trasladados en el yate “Virginia” propiedad de la O.M.C. hacia el lugar del acontecimiento. La ceremonia se inició con la colocación de la primera piedra en lo que se conoce hoy en día como el “Centro Cívico” (Ver Anexo D3). Posteriormente, el Coronel Luis Felipe Llovera Páez, el doctor Armando Travieso Paúl, en nombre de la transnacional y el embajador de los Estados Unidos, ofrecieron al público presente unas palabras. Por supuesto el acto fue bendecido, el encargado fue Monseñor Constantino Maradey, Vicario de la Diócesis de Guayana. El acto culminó cuando se izó la bandera, se leyó el documento de fundación y se depositó en la fosa respectiva.

Entre las cosas que Llovera Páez expuso en su discurso destacó el interés por evitar que en este campamento ocurriera lo mismo que en los campos petroleros. “Ha venido preocupando de modo constante al Gobierno de la República el conjunto de problemas que se han hecho crónicas en las zonas pobladas con motivo de la actividad petrolera, tanto en el Oriente como en el Occidente”.

De igual forma destacó la importancia del establecimiento de ciudades abiertas: “En lugar de los campamentos y de las poblaciones surgidas caprichosamente, habrán de desarrollarse ciudades como esta, en acuerdo con los planes establecidos por Organismos competentes del Estado, con calles, avenidas, parques y espacios para residencias y establecimientos”.

También dedicó parte de su alocución para destacar la importancia y el papel fundamental de la Orinoco Mining Company y su compromiso por cumplir con las leyes y acuerdos. Por otro lado, enfatizó que el nombre de la nueva ciudad rendía pleitesía “a uno de los más intrépidos descubridores y colonizadores de nuestro suelo patrio”.

En cuanto a la idea de ponerle Puerto Ordaz a una de las nuevas ciudades surgidas gracias al mineral de hierro, Leopoldo Villalobos recuerda que el apoderado de la Orinoco Mining Company, doctor Roberto Estévez, le aseguró que “fue el doctor Antonio Requena, conocido médico en la zona durante la administración de estos servicios en la Orinoco, y así mismo antropólogo y escritor, el que le propuso a Llovera Páez este nombre”. El nombre de la ciudad hacía honor a Diego de Ordaz, quien había sido el primer europeo que navegó el Orinoco en el año de 1531. A pesar de que la sugerencia fue de hecho tomada en consideración y aceptada, existe una controversia en cuanto al asunto, pues para muchos resulta poco acertado hacerle honor al mencionado explorador pues se conoce que cometió muchas atrocidades en contra de los indígenas.



*Figura 25.* Acta de Fundación de Puerto Ordaz. Tomado de “El Minero” de 1994, N° 3.

## *La vida en aquel entonces (IV)*

### *Y vinieron de todas partes del mundo*

La coincidencia del descubrimiento del “Cerro Bolívar” con el fin del la Segunda Guerra Mundial, pudo haber sido una de las razones por las cuales en la zona haya habido tanta afluencia de extranjeros, pues no solamente se trataba de norteamericanos, a la Orinoco Mining Company y a sus contratistas se reportó gente proveniente de casi todos los rincones del mundo. Esto aunado a la política de “Puertas Abiertas” iniciada con la Junta Militar de Gobierno y fortalecida cuando Marcos Pérez Jiménez asume el poder, le permitió a un gran número de extranjeros ver a Venezuela como su segunda patria.

Por supuesto que algunos, especialmente, los norteamericanos, vinieron única y exclusivamente a realizar un trabajo específico, muchos hicieron su aporte y se fueron, sin embargo otros decidieron seguir siendo parte de la historia de la ciudad. Los norteamericanos y los locales fueron los primeros pero la zona se convirtió de repente en un verdadero cóctel de nacionalidades, vino gente de muchas partes del mundo. No se puede aventurar y determinar el número exacto de personas que vinieron a esta zona, pues el primer censo en Puerto Ordaz ya como ciudad, se llevó a cabo en el año de 1961, algunos calculan que para el período pre-extracción quizá la población alcanzaba los 1000 habitantes y que pudo llegar a los 2000 para 1952, sin embargo los únicos datos oficiales acerca de la cantidad de población establecen que para 1950 el asentamiento que dio origen a Puerto Ordaz, conjuntamente con San Félix, contaba con 4 mil habitantes.

Pedro Campos relata que vino gente de todas partes de Europa “habían italianos, austriacos, húngaros, alemanes, rusos, franceses y americanos que por supuesto que eran la mayoría de la compañía, vino gente de todas partes del mundo y por supuesto esa gente no hablaba el idioma todavía”.

José Rivas también recuerda que no solamente inmigraron los europeos “habían de todas partes de Venezuela y de la Antillas, había trinitarios, de la Guayana

inglesa, cubanos, franceses, gente de Curazao, Aruba y trinitarios más que todo a trabajar con la compañía”.

***“Como dice Reinaldo Armas, autóctonos”***

No solamente se incrementaron las migraciones externas, sino que también una gran cantidad de personas provenientes de toda Venezuela, llegaron a esta tierra en busca de oportunidades de trabajo y de una mejor vida. Tal y como el oro y los diamantes hechizaban a la gente, el hierro parecía magnetizarla, sobre todo a aquellos provenientes de las zonas aledañas, vino gente de Ciudad Bolívar, de San Félix, del Miamo, de Guasipati, de Upata y de muchas otras zonas de la Guayana.

Tal es el caso de Pedro Campos, Juanita Farrera y José Rivas, quienes llegaron al asentamiento que dio origen a la “Ciudad del Hierro”, provenientes de la capital del estado, Ciudad Bolívar, pero todos ellos eran originarios de otras zonas del estado Bolívar.

José Rivas narra que ellos fueron los pioneros y que provenían de esta misma zona “como dice Reinaldo Armas, autóctonos”. La cercanía era una de las variables, muchos de ellos estaban a solo un paso del asentamiento. Por otro lado, los norteamericanos ofrecían muchas oportunidades a todas aquellas personas que estuvieran dispuestas a trabajar, no importaba el grado de instrucción, siempre y cuando fueran personas interesadas en aprender y colaborar.

Igualmente, poco a poco comenzó a desplazarse mucha gente desde la zona de Oriente, en fin todo aquel que estuviera dispuesto a aventurarse y venir a una zona prácticamente despoblada y que apenas estaba en período de gestación.

***La cotidianidad***

Resulta difícil imaginarse cómo era el día a día en medio del “monte y culebra”, pensando que no habían más que unas cuantas barracas rodeadas de un inmenso arenal, aquellas matas de chaparro y un sol inclemente que era medianamente mitigado por inmensos ventiladores puestos en los improvisados



departamentos, esto último para aquellos que tenían la suerte de trabajar dentro de las oficinas.

El día empezaba más temprano o más tarde dependiendo del grupo al que se pertenecía. Estaban aquellos que formaban parte de la nómina mensual de la Orinoco Mining Company y sus contratistas y que pernoctaban en el asentamiento, primero en campamentos de lona y luego en las barracas; los obreros que venían de todas partes del país y de zonas cercanas y que se alojaban en hoteles y posadas en San Félix y aquellos trabajadores de la O.M.C o de sus contratistas que se trasladaban desde Ciudad Bolívar diariamente.

Juanita Farrera formaba parte de este último grupo. Cuando comenzó a trabajar para la Bechtel, formó parte del primer grupo de mujeres que estuvo en la zona, junto con otras pocas secretarias y una enfermera. En un principio, las condiciones de las moradas no permitían que las mujeres pasaran la noche en el asentamiento, razón por la cual se veían en la obligación de trasladarse diariamente desde Ciudad Bolívar o quedarse en San Félix en alguna de las posadas o en el famoso Hotel Bolívar, frente a la plaza Bolívar.

La señora Juanita recuerda que “había que empezar a la 7 entonces uno tenía que venirse, yo por lo menos vivía en La Carioca, a la última que embarcaban era a mí, pero tenía que pararme igual a bañarme a las 3 o 3:30 para llegar aquí a las 7, esa carretera tu sabes eso era pura tierra y en la época de lluvia se formaba barro”.

Durante el viaje que generalmente duraba un par de horas o en ocasiones más, dependiendo del clima y de las condiciones de la improvisada vía, la única parada era en el kilómetro 70, en donde los impacientes pasajeros tomaban un descanso y en ocasiones hasta podían desayunar en un negocio en medio de la solitaria vía “un pan lo abría el dueño del negocio, le metía un poquito de jamón café con leche, ese era todo el desayuno y eso como que nos costaba un bolívar, 1,50, ese pan con un poquito de jamón y café con leche, allí toditos mujeres y hombres, pero te digo mujeres éramos pocas” recuerda riéndose la señora Farrera.

Generalmente, las personas que viajaban desde Ciudad Bolívar utilizaban transportes que se comprometían a traer por grupos a la gente que laboraba en las

empresas “no era transporte de la empresa, era transporte particular y hacía esos viajes, por supuesto que había varios transportes, no autobuses de esos grandes, sino camionetitas chiquitas y cada uno viajaba con el que más le gustara”, cuenta Juanita Farrera.

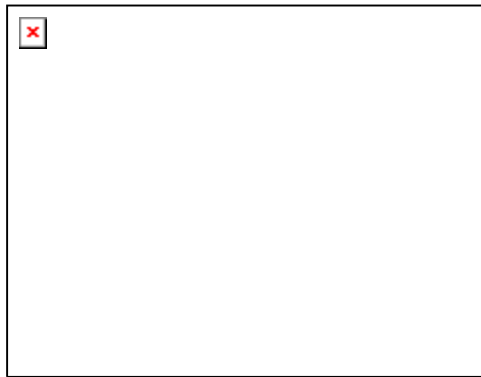
A Pedro Campos le resultaba más fácil pues no tenía que pasar por la incomodidad de un traslado diario, desde un principio fue una de las personas que estaban residenciadas en la zona. El señor Pedro comenta haber sido uno de los primeros en llegar a la zona, tuvo que pasar unos días en las carpas de lona dispuestas en Punta Loma y trasladarse diariamente hasta donde estaban las barracas con las primeras oficinas, hasta el momento cuando terminaron las casetas para los empleados “cuando estábamos en las carpas nos íbamos temprano y pasábamos el día allá y regresábamos a las 4 de la tarde. Uno de los cuentos que yo tengo de eso que yo recuerdo es que uno llegaba a las 4:10 o 4:15 por ejemplo y se quería bañar y no podía porque había tubería de agua, te ponían tuberías temporales de agua, había un baño, una carpa con una regadera pero entonces como la tubería era superficial el agua estaba hirviendo”.

José Rivas también pertenece al grupo de los que pasó por la experiencia de vivir prácticamente a la intemperie en las carpas y a merced de los animales que rodeaban la montañosa zona. Aunque también estuvo durante un período viajando diariamente pues su esposa se encontraba viviendo en Ciudad Bolívar junto con su primogénito “Todos los días viajaba en la mañanita para acá a las 4:30 de Ciudad Bolívar y llegábamos aquí a las 6:30 7:00, mi esposa se paraba aún más temprano y me hacía el almuerzo, carne mechada, arroz y plátano sancochado. La vía era mala, nos echábamos hora y media y una vez nos coleamos que el carro dio vueltas era un barro amarillo, cuando era invierno era más peligroso porque no se podía correr mucho”.

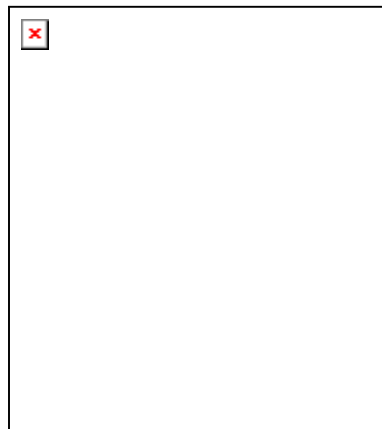
El otro grupo era el de los obreros que venían diariamente de San Félix y que pasaban la noche en el hotel Bolívar y debido a la falta de un puente se trasladaban diariamente al área de trabajo en ferry, que eran los transportes de la empresa. Generalmente, los obreros encargaban la comida para llevar para su almuerzo en

alguna posada y dejaban de igual forma la orden para su cena. En el Hotel Bolívar se pagaba con todo el servicio unos 5 Bs. diarios y la comida en las posadas con la vianda y la comida para la cena unos 50 Bs. semanales.

Aún cuando Pedro Campos no pertenecía al personal obrero recuerda muy bien que “venían en unas barcazas grandes, unos ferry con unos motores bien dotados con gran capacidad con bancos para sentarse y había lanchas más pequeñas, es decir todo un sistema de transporte entre San Félix y Puerto Ordaz, pasaban por frente a Palúa” Luego de llegar a la zona, generalmente la gente se trasladaba a pie a sus lugares de trabajo.



*Figura 26.* Fotografía de las primeras chalanas. Tomada de “Publicaciones” de 1992, N° 1.



*Figura 27.* fotografía del lugar en donde llegaban las chalanas. Tomada de “Publicaciones” de 1992, N° 1.

La zona donde se tomaba el transporte hacia San Félix era por la zona de Castillito, era una calle que se dirigía hacia el río por la zona de “Los Monos” (Ver Anexo D3). Según cuenta Leopoldo Villalobos, la empresa que se encargaba de los lanchones que transportaba a los obreros diariamente, pertenecía al Coronel Pulido Barreto.

Los empleados de la Orinoco Mining Company, así como aquellos de mayor rango en las contratistas, tenían el privilegio de desayunar, almorzar y cenar en la barraca dispuesta para el comedor, que se encontraba ubicada en la zona entre lo que es hoy en día la Carrera Upata y el Estadio. A los empleados se les daba una tiquera que equivalía a unos 300 bolívares. Héctor Núñez sonríe mientras recuerda que comían “en el comedor de la compañía que era realmente espectacular, uno podía comer todo lo que quisiera y había una gran variedad de comidas y de platos, excelente”.

Algo que resulta bastante vistoso es el hecho de que el comedor en un principio se encontraba ubicado en una gabarra que estaba anclada en el río Caroní en el sector de “Los Monos”. Héctor Núñez fue uno de los que vivió esta interesante experiencia y narra que se trataba de una embarcación traída desde Estados Unidos “allí se comía mientras la marea subía y bajaba, tenía un puente flexible y allí era en donde nosotros salíamos con comida y le dábamos a comer a los caimanes, la gabarra estaba en el sector de Los Monos y después eso pasó a tierra firme, pasó a ser el comedor”

El comedor ubicado en una de las barracas era una absoluta maravilla según lo que cuentan, se podía comer de todo y cuantas veces se quisiera y hasta se hacían apuestas para ver quien podía llegar a comer más, todo era en abundancia “nos daban una tiquera que nos costaba a nosotros 300 bolívares y entonces íbamos a almorzar allí con tique un tique valía como 10 bolívares la comida y era bien bueno, pollo bisté, sopa, jugo, todas esas cosas, se comía bien” rememora Rivas.

Para José Rivas los que tuvieron que pasar más trabajo y a quienes les tocó lo más difícil fue indudablemente los obreros pues tenían que trasladarse diariamente, pagar por el alojamiento y aparte también por su comida “esas chalanas atestadas de

gente venían de mañana y se iban de tarde, casi no podían más, incluso la gente se caía al río en ocasiones”.

Juanita Farrera recuerda que a ella tampoco se le hizo fácil la situación, pues a ella también le tocaba un viaje largo todos los días “llegábamos con esas pestañas llenas de polvo, polvorientas porque un carro iba delante del otro y el otro no se dejaba pasar, lo que le tiraban a uno era tierra amarilla, había que llegar directamente al baño lavándose la cara, siempre viajábamos con unos bichos amarrados en la cabeza, aquí no se usaban peinaditos así, no no no, nada de eso, no pelito así acomodadito, nada de eso, uno trabajaba con ropa más o menos que le sirviera”.

Farrera tampoco gozaba de los privilegios del comedor, así que igualmente tenía que traer su vianda con el almuerzo y como en aquel entonces no se gozaba de las maravillas de la tecnología como lo son los microondas, les tocaba calentar sus alimentos con una fuente natural de calor, es decir, con el implacable sol. En ocasiones tenía la suerte de que alguno de sus jefes le regalara un tique para el comedor o le trajera algo de comida.

### ***Los criollos y los musíú***

Muchos de los que presenciaron aquellos primeros años y que tuvieron la posibilidad de compartir con los norteamericanos, aseguran que la experiencia fue invaluable desde todo punto de vista, no solo por la posibilidad de conocer una cultura y una forma de vida diferente, sino por las oportunidades y el buen trato que les brindaban los afectuosamente llamados “musíú”.

Las relaciones entre los norteamericanos y los venezolanos eran excelentes, pues estaban basadas en un compromiso por el trabajo bien hecho y un profundo respeto. José Rivas recuerda con una sonrisa a todos aquellos extranjeros que tuvo la oportunidad de conocer y afirma que la convivencia no podía ser mejor. Existía mucha unión y un trato igualitario, se dejaba a un lado cualquier diferencia, los títulos universitarios, estudios superiores y las jerarquías, existía mucho respeto por supuesto, pero había mucha integración.

La idea de fundar una ciudad abierta respondía precisamente a la necesidad de acabar con esa concepción de los campamentos cerrados en la explotación petrolera. El ideal era una localidad en donde fuera posible la construcción de la infraestructura industrial, viviendas, comercios, áreas recreativas y otras facilidades de manera afiliada. Quizá fue precisamente este ideal de ciudad, aunado con el temperamento de aquellas primeras personas lo que determinó que las relaciones fueran tan humanas y fraternas, con las normas de cortesía como bandera.

Al recordar a sus viejos compañeros de labores y a sus viejos amigos, Pedro Campos se llena de nostalgia, a muchos de ellos no ha vuelto a ver a otros lleva mucho tiempo sin visitar, inevitablemente después de tantos años cada cual tomó un rumbo diferente. Pedro Campos se acuerda con mucho cariño de José Rivas, Juanita Farrera y Héctor Núñez, compañeros pioneros. Igualmente se rememora a aquellos extranjeros que lo trataron tan bien “las relaciones de trabajo eran excelentes había como una familiaridad, los americanos en eso eran excelentes yo nunca llegué a ver a un americano imperialista ni nada de eso, son gente muy sencilla, imagínate que nos prestaban plata a nosotros, cuando no nos alcanzaba el sueldo”.

Para el señor Campos el haber estado en esta zona durante su período de formación significó una experiencia invaluable y enriquecedora “eso fue sumamente constructivo porque tu te quitas los prejuicios y te olvidas de que no es bachiller, de esto de lo otro nada de eso es sencillamente una persona que viene y tu tienes la responsabilidad de ayudarla a que haga bien su trabajo y cumpla con las normas de la buena educación y del compañerismo”.

Los norteamericanos eran considerados como jefes atentos y colaboradores, siempre pendientes de las necesidades de sus subalternos. Quizá esta fue la fórmula para lograr un buen clima organizacional y para que aún hoy en día existan excelentes referencias sobre la compañía O.M.C. y sus contratistas; realmente existe un inmenso orgullo y satisfacción en las personas cuando hablan de sus tiempos de labor para dichas empresas, hubo y sigue habiendo una real identificación. “Con los gringos se trabajaba muy bien, en el concepto que yo tengo y basado en mis experiencias de

entonces las relaciones con los estadounidenses eran excelentes”, cuenta Héctor Núñez.

José Rivas tuvo igualmente una experiencia muy buena con sus compañeros estadounidenses, no tiene más que halagos hacia ellos y buenos recuerdos, que conserva como si se tratara de ayer “el norteamericano tiene la particularidad de que es un tipo práctico, a él le interesa que le hagan su trabajo como ellos lo quieren y el que no rendía era el que estaba mal con ellos, yo tuve muchos amigos norteamericanos, ellos vivían allí con todos musíú y no musíú, les gustaba mucho el temperamento de los venezolanos”.

De tantas memorias y recuerdos que parecen desvanecerse a medida que pasan los años, Rivas comenta una anécdota que lo hace reír de principio a fin, cuenta que en una ocasión en la que él y sus compañeros de trabajo se dirigían a cenar en el comedor de las barracas, estuvieron a punto de atropellar a uno de los jefes, a unos de los “chivos grandes” comenta. “Veníamos nosotros a cenar, venía Guedez, David Jones, Pedro Campos y yo en un carrito que tenía Guedez descapotable, había un señor que venía cruzando la calle, entonces Guedez no lo vio, como que lo iba a atropella y el señor se resbaló y se cayó sentado de nalgas jajajajaja, en ese asfalto se ensució y caliente se nos acercó al carro y preguntó quién es usted, y le respondimos perdón Mr. Heigs, y el dijo perdón no, tiene que manejar con cuidado por poco me atropellan” Pero el incidente no pasó a mayores y solo se convirtió en una cuento lleno de humor.

Otra de las cuestiones que reflejaban las relaciones entre los americanos y los criollos eran las facilidades que ofrecían desde el punto de vista laboral y la posibilidad de ascenso gracias al entrenamiento que estos ofrecían a todos sus empleados nuevos. No hacía falta tener grandes títulos universitarios, pues si se estaba dispuesto a trabajar y a cumplir con las normas, la oportunidad estaba allí. Juanita Farrera recuerda que ella no sabía absolutamente nada sobre trabajo de oficina cuando comenzó a trabajar para la Bechtel, sus aspiraciones eran llegar a ser mecanógrafa y tuvo la oportunidad de lograr más que eso “ellos daban bastantes oportunidades así uno no supiera, porque nadie les quería venir para acá, esto estaba

incipiente, lo que se oía es que esto era monte y culebra, más bien les interesaba que viniera gente, les interesaba enseñar, de hecho ellos enseñaron, ellos enseñan a esa gente, yo no sabía ni siquiera nada de oficina”.

Farrera comenta que no se puede quejar de los norteamericanos, pues eran excelentes personas, en cuanto a las relaciones de trabajo coinciden con sus compañeros pioneros y recalca que eran muy buenas “tu sabes que yo siempre digo que el que no ha trabajado con un americano jefe, no sabe lo que es tener un jefe bueno y a mí me critican eso. Ellos escuchaban todos los planteamientos y por eso no te iban a poner mala cara ni nada”.

### *Y después de una dura jornada*

Imagínese por un momento estar en un lugar prácticamente desabitado, rodeado de monte y de animales salvajes, pasando la noche en rústicos campamentos con la compañía de unos pocos, resulta un poco difícil pensar que podría haber alguna forma de entretenimiento. Sin embargo, estas personas, estos pioneros aprovechaban el paisaje y las noches de cielo estrellado para conversar y “echar cuentos”, por lo menos hasta que los reubicaron en las barracas y pudieron disfrutar de otro tipo de entretenimiento.

Siendo uno de aquellos que arribó cuando no había nada, Pedro Campos evoca el momento en que llegaron a la confluencia de los ríos, “a unas carpas temporalmente. Allí estaba Rivas y Virgilio Lanz, recuerdo porque él era un tipo muy pintoresco que había sido aventurero, había sido un aventurero y entonces el nos contaba esos cuentos y yo recuerdo que una de las diversiones era eso”

Una vez en las barracas, los trabajadores podían ver películas una vez por semana y hasta tomarse unos tragos en la cantina del campamento. Eran muy pocas las cosas que se podían hacer realmente, entonces los días y las noches podían llegar a ser muy monótonas si se era una persona acostumbrada al bullicio y al movimiento. “Bueno había un cine gratis en donde está el Trébol por allí, había un cine gratis, unos bancos de tablas y allí era en donde en verano íbamos a ver las películas,



viejísimas al aire libre, bueno y entonces cuando era invierno si nos fregábamos, había mucha lluvia” recuerda José Rivas.

De hecho, una vez que culminaron sus labores en Cambalache, Héctor Núñez pasó a trabajar en la única cantina del campamento, una barraca que hacía las veces de club y abría después del trabajo para que los trabajadores pudieran distraerse un poco y tomarse unas cervezas y otra bebida. Al poco tiempo de trabajar en la cantina, a Núñez le tocó encargarse de poner películas de 16mm, después de la cena en el comedor “no me acuerdo de ninguna, de la de los tiempos aquellos, imagínate Fred Aster, Ronald Colman”. En ocasiones, si la película era buena, hasta los que vivían en Ciudad Bolívar se quedaban a verla y luego pasaban la noche en San Félix, Juanita Farrera se quedaba de vez en cuando pues recuerda que no le gustaba mucho dormir en San Félix.

A quienes les resultara aburrida la película y no estaba de humor para unos tragos, le daba por leer o escribir en sus habitaciones, en ocasiones hasta unas partidas de juegos de mesa era la distracción perfecta después de una agotadora jornada, y mientras se esperaba a la hora de la cena “los primeros todos los varones en aquellos días nos manejábamos con toda informalidad, hasta el punto de que en las tardes antes de la cena en el comedor de las barracas, solíamos jugar dominó y cartas al aire libre, en ropa interior o envueltos de paños de baño, mientras esperábamos para tomar un baño de agua casi hirviendo que llegaba por tuberías superficiales, después del sol por aquellos terrenos aplanados y deforestados”.

De cualquier manera, las distracciones generalmente no pasaban de las 9:30 p.m. de la noche pues la jornada del día siguiente comenzaba a las 6:00 a.m. cuando servían el desayuno y a las 7:00 a.m. todo el mundo tenía que estar en sus oficinas o lugares de trabajo.

“No había deportes, no había nada de eso, nada absolutamente, el deporte era la caña y el otro deporte eran las visitas a San Félix a las zonas prostibularias, estaban en donde está actualmente la inspectoría de tránsito, la DIEX, esa zona por allí, todos iban, los gringos también iban” cuenta Héctor Núñez. Otra de las distracciones entonces parecía ser las mujeres, claro que esto era un secreto a voces, todo el mundo

lo sabía pero nadie lo comentaba. Héctor Núñez asegura aunque con un poco de reserva y una expresión que denota cierta picardía, que tanto él como muchos de los trabajadores de las compañías de la zona, frecuentaban lugares en San Félix en donde las féminas llevaban a cabo la profesión más antigua del mundo.

Resulta hasta comprensible imaginarse esto, tomando en consideración el reducido, sino ínfimo número de mujeres que trabajaban en la zona, las cuales ni siquiera vivían en el campamento, debido a las condiciones de la zona. Por otro lado, las esposas de los trabajadores no podían venirse a vivir con ellos hasta que la infraestructura civil fuera lo suficientemente apta. Por último, entre las normas no escritas todavía de la empresa, estaba la prohibición de relaciones sentimentales entre los empleados hombres y las empleadas “en aquella época había que respetar mucho a las damas, tu no podías tener amores descarados con una compañera de trabajo, si eras casado olvídate, porque si tu te ponías a enamorar a una muchacha y te veían y te descubrían te iban a botar”.

Otra de las cosas de las que se podía disfrutar y que resultaban recreativas eran los espectaculares paisajes naturales de lo que hoy en día es Macagua, el Parque Cachamay y La Llovizna. En esos tiempos estas eran zonas totalmente abiertas y muchas veces la gente podía ir a pescar y a nadar un poco si se tenía mucho cuidado.

### ***En el ámbito laboral***

La O.M.C. y sus contratistas no fueron empresas tan rigurosas en cuanto al manejo del personal, eran más bien muy democráticas pues se confiaba en que la gente realizara bien su trabajo. En esa época los salarios al igual que en las compañías petroleras eran muy buenos y a medida que transcurría el tiempo y aumentaba la calidad del trabajo éstos fueron mejorando.

Desde el punto de vista laboral, los norteamericanos brindaron muchas oportunidades, sin importar el grado de instrucción. Debido a lo remoto de la zona, lo importante era captar la mayor cantidad de gente posible dispuesta a trabajar. Para muchos, las labores dentro de la Orinoco Mining Company y algunas de sus contratistas, como es en el caso de la Bechtel significó una oportunidad para

aprender, una escuela que les sirvió para obtener mejores oportunidades de trabajo en el futuro.

Coincidencia o no, de los cuatro pioneros entrevistados, solamente uno había culminado una carrera universitaria cuando comenzó a laborar en la zona, es el caso de José Rivas, quien era administrador aun cuando no se desempeñaba como tal. “Como en aquella época no se encontraban suficientes técnicos o profesionales disponibles locales, se recogía gente dispuestas a aprender luego se entrenaban” cuenta Pedro Campos.

José Rivas trabajaba en Identificación en Ciudad Bolívar cuando por medio de su amigo Pedro Campos consiguió el empleo de Cajero de la Orinoco Mining Company, de hecho Rivas fue el primer cajero de la compañía. Para aspirar a cualquier cargo de la compañía, hacían una especie de test y una entrevista “a mi no me lo hicieron porque, como yo fui recomendado y me necesitaban en ese momento y yo había trabajado en Mene Grande, seguramente eso prevaleció para que me dieran el empleo, el único requisito era honradez y a lo mejor les causé buena impresión. Conversaban y si le gustabas al musiu quedabas empleado sino vuelva después”.

El horario de trabajo era muy similar para todos los empleados, a excepción de los obreros y ayudantes que trabajaban por turnos o guardias. José Rivas por ejemplo trabajaba de 7 de la mañana hasta las 4 de la tarde y tenían una hora para el almuerzo, de 12 a 1 de la tarde. Rivas recuerda que ganaba alrededor de 1100 bolívares mensuales “un sueldito pequeño, bueno pero yo podía comprar carro, yo compré carro ganándome un sueldito chiquitico, el primer carro lo compré un chevroletcito que me costó 11 mil bolívares”. El trabajo de Rivas era básicamente encargarse de manejar la nómina de los obreros “como no había banco en ese tiempo aquí en Puerto Ordaz, teníamos que ir a buscar el reembolso de esos gastos a Bolívar, el señor Arturo Tayán, que trabajaba con la Bechtel, y yo entonces yo tenía que rembolsar el dinero de los obreros que eran pocos en ese tiempo, tendríamos como venti y pico, y el iba a buscar porque el resto del personal estaba en la Bechtel”

Por otro lado, Juanita Farrera, por ejemplo, solo había realizado un curso de mecanografía cuando por intermedio de su tío, fue una de las primeras mujeres que

trabajó en la zona. La señora Farrera comenzó en el archivo y luego manejaba cuestiones referentes al personal, donde se “dedicaba al empleo de los trabajadores todo lo relacionado con los trabajadores, se retiraban allí y llegaban allí, todo lo que quisieran ellos, constancias de trabajo, cartas de amonestación, bueno todo lo referente al trabajador se manejaba allí” Farrera ganaba 500 bolívares mensuales y una ayuda extra para el viaje de 100 bolívares.

Los obreros y ayudantes, por su parte trabajaban en tres turnos, de 7 a.m. a 3 p.m., de 3 p.m. a 11 p.m. y de 11 p.m. a 7 a.m. El salario para un ayudante de mecánica por ejemplo era de 22,50 bolívares diarios. Juanita Farrera recuerda que “los obreros ganaban como 25 o 30 bolívares, algo básico y eso en esa época era real, ahora ni los muchachos del mercado lo quieren”.

En el caso de Pedro Campos también comenzó a trabajar en la compañía por intermedio de otra persona, tenía un amigo que había sido contratado por la Oliver Iron Mining como contador, éste le informó que estaban buscando empleados y le facilitó una planilla de solicitud “nos presentamos en una enorme casona en La Sabanita, la oficina principal de la empresa rodeada por varias construcciones talleres, laboratorios, almacenes, comedor, viviendas para algunos de los familiares de ejecutivos y residencias completamente dotadas para técnicos y profesionales solteros”.

Campos comenzó a trabajar en el área de Contabilidad de la Oliver Iron Mining, hasta que se creó la O.M.C. y desempeñó funciones similares bajo la supervisión de un contador norteamericano, su trabajo era el de “organizar el sistema de nóminas y pagos al personal, después contador de costos, clasificación, registro y capitalización de los desembolsos de inversión durante la construcción de infraestructura”. Pedro Campos inicialmente ganaba 600 bolívares y una vez que lo trasladaron a Puerto Ordaz su ingreso era de alrededor de 1100 bolívares mensuales y su horario de trabajo también era de 7 de la mañana a 4 de la tarde.

Héctor Núñez llegó a Venezuela siendo muy joven todavía y con la carrera de derecho a medio terminar, llegó sin muchos conocimientos, trabajó cuidando los depósitos de explosivos de la compañía por unos cuantos meses y luego pasó a

trabajar en la cantina del campamento en donde vendía cerveza y cigarros, recogía la ropa sucia y la mandaba a la lavandería, recibía el correo y lo distribuía “la cantina la manejaban un norteamericano que era el jefe y éramos 2, un muchacho venezolano y yo, despachábamos cualquier cosa, refrescos, la coca-cola costaba un medio, 25 céntimos. Se trabajaba 48 horas semanales, en ese tiempo la jornada incluía los sábados completos, 48 horas las jornadas normales de 8 horas. Mi sueldo era de 10 bolívares diarios y la comida me costaba 1 bolívar”.

En cuanto al contrato colectivo, para ese momento no se tenía estipulado a decir verdad, el primer contrato colectivo de la Orinoco Mining Company ser firmado en 1954. “Un día llamaron a Esteban Jhon de la Gerencia y le dijeron mira nosotros queremos redactar un contrato colectivo, ¿usted no estaría dispuesto a firmarlo? y Esteban Jhon fue el primero en firmar el contrato colectivo” así lo recuerda Héctor Núñez. A pesar de eso, no parece haber habido ningún inconveniente pues las condiciones de trabajo eran excelentes “no había nada formal, después fue que se firmó el contrato colectivo con los trabajadores, porque eso era trabajar para acá, para los trabajadores era un orgullo. Estabas trabajando en ese monte, pero para uno era un orgullo trabajar para una trasnacional, yo lo sentía así y los demás” recuerda Juanita Farrera.

### ***La política en ese entonces***

Para la época Venezuela estaba pasando por una serie de cambios, desde el punto de vista económico estaba la influencia de la explotación petrolera y la creciente importancia de la actividad minera. Desde el punto de vista político el año 47 transcurre con la elección de Rómulo Gallegos como presidente de la República, período que duró muy poco pues en noviembre del siguiente año un golpe militar lo derroca.

La nueva forma de administración estaba basada en un Junta Militar de Gobierno integrada por el Coronel Carlos Delgado Chalbaud y los coroneles Marcos Pérez Jiménez y Luis Felipe Llovera Páez, que duró hasta finales de 1952 cuando se

realizan unas nuevas elecciones y son desconocidas por Pérez Jiménez, quien a principios del 53 inicia un gobierno dictatorial.

Muchos aseguran que en la zona nunca hubo ningún inconveniente pues la gente estaba muy pendiente de sus labores diarias, de su trabajo y que en general el ambiente era muy despolitizado “Aquí no se hablaba de política, nada, nada en absoluto, absolutamente nada, yo que era la más revoltosa nada, vine a revolver fue después”, comenta riéndose Juanita Farrera.

Sin embargo no estaba de más tener reserva a la hora de hacer cualquier comentario acerca del gobierno, pues la Seguridad Nacional estaba presente en el asentamiento siempre vigilante de lo que sucedía en los alrededores. José Rivas recuerda que una vez estando en San Félix a unos empleados de la O.M.C. se los llevaron presos. “Estaban unos muchachos de tesorería, tomando cerveza en San Félix y allí estaba sentado uno que se llamaba Fandiño, Jefe de la SN en la zona y ellos estaban echando chistes y dijeron algo que se refería al gobierno y al otro día los estaban buscando en la oficina para llevárselos preso por eso, por echar chistes a costillas de Pérez Jiménez”.

La represión estaba muy presente, pero las relaciones de la empresa transnacional con el gobierno eran tan buenas que solo bastó la intervención de uno de los jefes de la compañía para que soltaran a los trabajadores. Adicionalmente la Seguridad Nacional, en la zona también estaban algunos funcionarios de aduana que se encargaban de recibir lo que traían los norteamericanos y un cuerpo de vigilancia propio de la compañía.

### *Reflexiones finales (V)*

En los antecedentes de la fundación de Puerto Ordaz hay que destacar definitivamente una cadena de acontecimientos que se inician una vez que culmina la II Guerra Mundial, pues esto significó no solamente el fin de un enfrentamiento bélico de magnas proporciones, sino el agotamiento de uno de los principales recursos minerales utilizados para la elaboración de tanques y armas y otros múltiples usos. Las reservas en los Estados Unidos comenzaron a agotarse y nació la necesidad de encontrar nuevas fuentes para el abastecimiento de la industria siderúrgica, entonces un gigante del acero, la U.S. Steel comenzó una cruzada que culminó la mañana del 4 de abril de 1947 cuando la “Montaña Metálica” fue descubierta por un grupo de geólogos encabezados por el aventurero Mack C. Lake.

Esto fue un verdadero acontecimiento no solo en el ámbito mundial, pues alrededor del mundo Venezuela ya era famosa por ser la cuna de uno de los yacimientos de mineral de hierro de mayor envergadura. Importantes diarios y publicaciones estadounidenses publicaron semejante hallazgo que significó un cambio para la región Guayana “esto trajo como consecuencia un mayor impacto, en el futuro de dos ciudades abiertas, carreteras, puertos, estaba surgiendo una nueva zona, tu has visto las consecuencias, el mineral de hierro todavía sigue dando impulso al desarrollo, la extracción del hierro es la industria pionera en el desarrollo de Guayana” enfatiza Leopoldo Villalobos.

Esta zona siempre había estado rodeada de magníficas historias y asombrosas leyendas, había sido bautizada como “el Mundo Perdido” pues se encontraba rodeada de una espesa selva y con unos hechizantes escenarios naturales, era una zona de muchos enigmas compuesta por pequeños poblados y asentamientos urbanos que estaba en pleno desarrollo gracias a la fiebre del oro y los diamantes, Ciudad Bolívar y Upata eran las urbes para aquel entonces. “El escenario donde se desarrolla esta fabulosa búsqueda de tesoros comprende miles de kilómetros cuadrados en el estado Bolívar, dentro de ese misterioso y remoto rincón de la América del Sur donde las mesetas del Mundo Perdido de Conan Doyle levantan sus elevados riscos por entre

las enmarañadas selvas ecuatoriales, en el borde sureste de Venezuela, cerca de la frontera con el Brasil” así lo escribió Richard Dempewolff en su artículo “Los Tesoros de un Mundo Perdido” publicado en la revista Mecánica Popular en 1950.

Los cuentos y leyendas, aunados con la tradición de la Sierra Imataca y la experiencia de un veterano geólogo, terminaron por convencer a la U.S. Steel para venir a Venezuela a probar suerte, y vaya que la tuvieron.

Existieron otras iniciativas para poblar la salvaje zona, se comentó alguna vez o por lo menos eso es lo que recuerda Leopoldo Villalobos, que la compañía italiana Innocenti le había planteado la idea al gobierno de construir una ciudad siderúrgica, una comunidad siderúrgica próxima a una planta. Sin embargo la idea se quedó en el papel y no se materializó.

Después de la una de la tarde del 9 de febrero de 1952 Puerto Ordaz ya había nacido, bajo el nombre de ciudad abierta como una experiencia única en la historia y en contraposición de los campos petroleros de los campos de Oriente y Occidente. Según Rafael Pineda, en su artículo “El Hierro bajo los Rayos y las Orquídeas” Llovera Páez declaró una vez “No me vayan a fregar mi Estado con un campamento petrolero más. Háganme una ciudad abierta”.

Núñez recuerda que el propósito de la Orinoco Mining Company siempre fue el de construir un campamento abierto y que a partir de que la empresa comenzó sus labores el desarrollo arrancó. “Había un progreso constante, posteriormente se inició la construcción de las casas ya de bloques con techos duros, todos los días se veía algo nuevo, era fácil imaginarse que el progreso sería continuo” rememora Núñez (Ver Anexo D2).

Y vino gente de todas partes del mundo, de Europa, Centro América y las Antillas y conjuntamente con los locales convirtieron al asentamiento y a la posterior ciudad en una zona cosmopolita. Puerto Ordaz es el resultado de un trabajo en conjunto de muchas personas expertas y no expertas que juntaron fuerzas para levantar del polvo una de las ciudades industriales más importantes del país. El boom del hierro despertó un gran atractivo, la zona se convirtió en un polo de atracción para la gente que buscaba trabajo de toda Venezuela, aparte de la gente que venía del



extranjero “es importante destacar el papel de los que estuvieron primero, no importa el signo, la nacionalidad, el hombre es del mundo. Entonces los que trabajaron originariamente fueron los norteamericanos” dice Leopoldo Villalobos.

Los recuerdos, las anécdotas y las memorias son muchas, se pasó mucho trabajo al principio, había muchas carencias y había que sobrevivir con poco y adaptarse a las circunstancias. Sin embargo, ninguna de las personas que tuvieron la invaluable oportunidad de ver a esta ciudad desde su gestación se queja, todo lo contrario, su cariño por la ciudad es inmenso y la nostalgia por aquellos años que se fueron cada vez se hace mayor. “En esa época el sueño de Guayana era el desarrollo de la minería y de las grandes riquezas del hierro, del potencial hidroeléctrico, entonces uno ve eso como la realización de un sueño” concluye Campos.

# CAPÍTULO VI

## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### *Conclusiones*

Las conclusiones del presente trabajo de investigación están hechas con base en los objetivos específicos previamente planteados:

- Determinar cuáles fueron los motivos que llevaron a la United States Steel a escoger a esta zona de Guayana para sus exploraciones y para el posterior establecimiento de su subsidiaria, la Orinoco Mining Company.

Una vez que culmina la II Guerra Mundial, las reservas de hierro de “El Mesabi”, cordillera ubicada entre la frontera de Estados Unidos y Canadá, comenzaron a agotarse. Debido a esto se enviaron cuadrillas de geólogos alrededor del mundo para explorar y conseguir reservas del mencionado mineral. La U.S. Steel tenía un interés especial en encontrar una reserva de hierro en el área del Caribe pues estaba interesada en minimizar el costo de entrega hacia sus plantas en la costa este. De igual forma, pretendían disminuir el riesgo de un ataque submarino en caso de que se desatara otra guerra.

Otra de las cuestiones que colaboró en el establecimiento de la Orinoco Mining Company en lo que es hoy en día Puerto Ordaz, fue el hecho de que Mack. C. Lake fuera contratado por la U.S. Steel para contribuir a la búsqueda de mineral de hierro alrededor del mundo. Lake había tenido experiencia en Venezuela por medio de una compañía llamada M.A. Hanna Co., encargada de inspeccionar las exploraciones en los alrededores de lo que se conoce hoy en día como la mina El Pao, esto sumado a la larga y conocida historia de mineral ferrífero en la Sierra Imataca, terminaron por contribuir a la escogencia de Venezuela y de esta región para ser objeto de estudio y posterior construcción de la infraestructura de una subsidiaria y una ciudad industrial.

- Establecer cuáles fueron los escenarios que propiciaron el establecimiento de la Orinoco Mining Company en esta zona de Guayana.

En general, el contexto que propició el establecimiento de la Orinoco Mining Company fue bastante positivo, sobre todo desde el punto de vista político.

El Gobierno venezolano no solo concedió el permiso de exploración sino que le dio la más cordial bienvenida y un gran apoyo a la Oliver Iron Mines, filial de la United States Steel. De igual forma, el Ministerio de Fomento, que después se convertiría en Despacho de Minas e Hidrocarburos, cooperaba y ayudaba constantemente a la mencionada empresa y a su sucesora la Orinoco Mining Company.

Al parecer la relación entre el gobierno y las compañías era excelentes, a tal punto de que algunos aseguran que la Orinoco Mining Company tenía un yate anclado en el río para el uso de Marcos Pérez Jiménez.

- Precisar la ubicación del asentamiento que dio origen a la ciudad.

La ciudad se inició en el sector que se conoce hoy en día como el centro de Puerto Ordaz, tomando como puntos de referencia el mercado, el Centro Comercial Falcón y sus alrededores. Sin embargo, los pioneros de la ciudad pernoctaron en un principio en carpas de lona ubicadas en un lugar llamado en ese entonces Punta Loma, a las orillas del río en donde se podía observar la confluencia del Orinoco y del Caroní.

- Describir las características del asentamiento entre 1947 y 1952.

La zona en donde actualmente se encuentra Puerto Ordaz contaba básicamente con una vegetación que se reducía al chaparro. No existían vías asfaltadas, los caminos eran improvisadas por jeeps de tracción en las cuatro ruedas, la carretera a Ciudad Bolívar era una trocha hecha por los autos. Para llegar a San Félix había que tomar una lancha grande de madera o chalana en un atajo hecho por la zona de “Los Monos”, luego había que tomar un taxi hacia el centro.

En principio, las moradas se reducían a simples tiendas de campaña al aire libre y a merced de los animales, posteriormente se fueron instalando las llamadas “barracas”, construcciones largas con paredes de cartón, con cuatro camas y cuatro

clóset o estantes de madera, allí vivían 4 personas. Consecutivamente, se fueron construyendo viviendas. Las primeras casas construidas fueron las de tipo “H”, eran de carácter experimental y se construyeron 15 de ellas pero única y exclusivamente para los ejecutivos de la Orinoco Mining Company, de manera que se considera que las primeras residencias construidas dentro de la ciudad corresponden al grupo de casas que conforman lo que hoy en día se conoce como el Campo A de Ferrominera del Orinoco. Sin embargo esto ocurrió en el año siguiente a la fundación, es decir en 1953, a partir de ese momento se inicia un movimiento migratorio más fuerte pues muchos de los empleados comenzaron a traer a sus familias a la zona.

- Conocer las características de los primeros grupos migratorios que llegaron a la zona.

Los primeros grupos migratorios estaban integrados básicamente por estadounidenses pertenecientes a la Orinoco Mining Company, fundada en 1949. De igual forma, muchos de los trabajadores y obreros que participaron en los primeros trabajos para la construcción de la ciudad, pertenecían en su mayoría a habitantes de las poblaciones cercanas, San Félix, Ciudad Bolívar y poblados cercanos del estado Bolívar.

Para 1950, lo que era Puerto Ordaz en conjunto con San Félix contaba con una población de cuatro mil habitantes, de los cuales se estima que mil estaban solamente en el asentamiento que dio origen a la Ciudad. Según el testimonio de Héctor Núñez quien estuvo en la zona durante esos primeros años, la población pudo haber alcanzado los dos mil habitantes para 1952.

- Conocer el tipo de vida y la rutina seguida por los primeros grupos migratorios que llegaron a la ciudad.

La vida era bastante simple, las personas que vivieron en esa época se dedicaban a realizar sus labores de acuerdo al área en donde se desempeñaban. Algunos venían de Ciudad Bolívar, otros permanecían en el campamento del asentamiento y también estaban aquellos que venían diariamente de San Félix en las chalanas contratadas como transporte por las O.M.C.

Después de las jornadas laborales, los que no vivían en el campamento se devolvían a sus casas o quizá esperaban a la película que pasaban una vez por semana en el cine al aire libre o quizá se iban a la cantina a tomar unos tragos. También estaban aquellos quienes tenían como distracción la visita a burdeles en San Félix. Ciertamente no eran muchas las opciones de entretenimiento.

En cuanto a la parte religiosa, José Rivas aseguran que para 1952, existía una iglesia que funcionaba en las barracas y que los servicios eran oficiados por un padre italiano. Por otra parte, Héctor Núñez comenta que la iglesia agrupaba a la diversidad de religiones que convivían dentro del asentamiento.

Las relaciones entre los trabajadores de distintas nacionalidades eran excelentes, el ambiente de trabajo era bastante armónico y participativo. Los pioneros de la zona también aseguran que los norteamericanos de las transnacionales y de las contratistas eran personas muy cordiales, que ofrecían oportunidades a todo aquel que estuviera dispuesto a trabajar, sin importar si contaban o no con un título universitario. Los

### ***Recomendaciones***

Conocer todos estos datos representó una ardua investigación, la información no fue obtenida con facilidad pues en algunos casos resultó que la bibliografía necesaria se había extraviado, lo que también sucedió con las fotografías. Muchas de las referencias se obtuvieron fuera de la propia ciudad. Por estas razones se recomienda hacer un inventario de toda la información de carácter histórico de la ciudad, organizarla y mantenerla en alguna biblioteca.

De igual manera se sugiere a la empresa directamente relacionada con el tema, Ferrominera del Orinoco, mantener un registro organizado de la historia de la ciudad., así como establecer contacto con el grupo estadounidenses que laboró en la Orinoco Mining Company denominado “Puerto Ordaz and Ciudad Piar Gang” el cual realiza reuniones cada dos años con el fin de compartir sus experiencias en la zona durante los primeros años.

Por último, se invita a la población local en general a cuidar el material existente en las bibliotecas de la ciudad. Esta investigación espera convertirse en un punto de referencia para futuras investigaciones y en material de consulta para todas aquellas personas que quieran conocer el cómo y el por qué del nacimiento de la ciudad de Puerto Ordaz.

## REFERENCIAS

A continuación se presentan las fuentes que han sido consultadas hasta la fecha y que han sido de utilidad para el trabajo de grado:

### *Fuentes bibliográficas*

Carrera, G. (1981). *Metodología y estudio de la historia*. Caracas: Monte Ávila Editores.

Dragnic, O. (2001). *Diccionario de Comunicación Social*. Caracas: Panapo.

Enciclopedia Encarta. (1998). Estados Unidos: Microsoft.

Enciclopedia Planeta. (1993). España: Editorial Planeta.

Fernández, A. (1993). *Historia y Crónicas de los pueblos del Estado Bolívar*. Ciudad Bolívar.

Fernández, A. (2003). *Historia y Crónicas de los pueblos del Estado Bolívar*. Ciudad Bolívar.

Gautherot, M. (1966). *Brasilia*. Munich: Wilhelm Andermann Verlag.

Hernández, R. (1987). *Geografía del estado Bolívar*. Caracas: Academia Nacional de la Historia. Siderúrgica del Orinoco, C.A. (SIDOR).

Hernández, R., Fernández, C. & Batista, P. (1998). *Metodología de la Investigación*. México: Mc Graw Hill.

Marín, C. (2004). *Manual de Periodismo*. Caracas: Debate.

Márquez, O. (2000). *El Proyecto de Investigación. Guía para la Elaboración de Proyectos en Pre y Post-Grado*. Barinas: Ediciones de la Universidad Ezequiel Zamora. Colección Docencia Universitaria.

Sabino, C. (1992). *El Proceso de Investigación*. Caracas: Panapo.

Sabino, C. (2002). *El Proceso de Investigación*. Caracas: Editorial Panapo.

Tamayo, M. (1997). *El Proceso de la Investigación Científica. Fundamentos de Investigación*. México: Limusa.

Torrealba, R & Oropeza, J. (1988). *Estado y Migraciones Laborales en Venezuela*. Venezuela: Editorial Cabildo.

Ulibarri, E. (1994). *Idea y Vida del Reportaje*. México: Editorial Trillas.

### ***Fuentes hemerográficas***

Dempewolff, R. (1950). Los tesoros de un mundo perdido. *Mecánica Popular*, 7, 1-18.

Lake, M. (1950). Cerro Bolívar, su descubrimiento y explotación. *Revista de minas e hidrocarburos*, 1, 15-20.

León, C. (1987). Cerro Bolívar el eslabón principal del desarrollo de Guayana. *El Minero*, 2, 2-6.



Matos T. (1992). Puerto Ordaz 1952 – 1992. Los 40 años: 1952. *Publicaciones*, (1), 1-50.

(S/A). (1952, Febrero 10). Colocó la primera piedra de Puerto Ordaz ayer el Coronel L. F. Llovera Páez. *El Nacional*, p. B1.

(S/A). (1952, Febrero 9). Comienzan los trabajos. *El Universal*, p. C1.

(S/A). (1952, Febrero 10). Una nueva ciudad fue fundada ayer en Guayana. *El Universal*, p. C1.

Strong, R. (1999, Agosto 14). Cerro Bolivar and the Orinoco Mining Co. Another US steel mineral development case history. Part 1: Exploration and discovery. *Skilling's Mining Review*, 88 (33), 4-21.

Strong, R. (1999, Agosto 21). Cerro Bolivar and the Orinoco Mining Co. Another US steel mineral development case history. Part 2: Project development and operations. *Skilling's Mining Review*, 88 (34), 4-25.

Villalobos, L. (1977). Puerto Ordaz 25 años en el desarrollo de Guayana. *El Minero*, (2), 4-7.

Villalobos, L. (1994). El minero registra el desarrollo de Guayana. *El Minero*, (3), 3-8.

### ***Fuentes electrónicas***

Áreas Realmente Protegidas. (2005). *Demografía*. Recuperado en Marzo, 20, 2005, de [http://www.areas-protegidas.org/zz\\_venezuela\\_demografia.php](http://www.areas-protegidas.org/zz_venezuela_demografia.php)

Áreas Realmente Protegidas. (2005). *Sector Forestal*. Recuperado en Marzo, 20, 2005, de [http://www.areas-protegidas.org/venezuela\\_sector\\_forestal.php](http://www.areas-protegidas.org/venezuela_sector_forestal.php)

A-venezuela.com (1999). *Santa Elena de Uairén*. Recuperado en Marzo, 20, 2005, de <http://www.a-venezuela.com/ciudades/bolivar/staelena.shtml>.

Cardoso, H. (2005). *Periodismo de investigación, ¿un nuevo género?* Recuperado en Marzo, 25, 2005, de <http://www.monografias.com/trabajos10/perin/perin.shtml>

Ciudad Bolívar Online. (2005). *Historia de Ciudad Bolívar*. Recuperado en Octubre, 24, 2004, de <http://www.ciudadbolivaronline.com/pages/historia.htm>

Corporación Venezolana de Guayana. (2002). *Guayana: una tierra promisoría*. Recuperado en Mayo, 15, 2005, de <http://www.cvgminerven.com/espanol/guayana.html>

Grupo lagransabana.com. (2005). *Santa Elena de Uairén (Decretada Puerto Libre)*. Recuperado en Diciembre, 15, 2004, de <http://www.lagransabana.com/santaelena.htm>

Saavedra, D. (2003). *Lección modelo: El reportaje interpretativo*. Recuperado en Enero 20, 2005, de <http://www.escueladeescritores.com/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=63>

### ***Tesis y Trabajos Académicos***

Alzola, M. & Herrera, M. (2004). *Desempeño de los medios de comunicación social en el conflicto en Irak (marzo-mayo 2003)*. Tesis de Grado para optar al título de Licenciado en Comunicación Social, Escuela de Comunicación Social, Universidad Católica Andrés Bello, Puerto Ordaz, Venezuela.

Salmerón, M. (2001). *Periodismo de investigación en Venezuela. ¿Qué Periodismo estamos haciendo?*. Tesis de Grado para optar al título de Licenciado en Comunicación Social, Escuela de Comunicación Social, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, Venezuela.

Sánchez, M. & Rojas, C. (2004). *De Puerto de Tablas a Ciudad Guayana. Testimonios e imágenes de los inicios de una ciudad*. Tesis de Grado para optar al título de Licenciado en Comunicación Social, Escuela de Comunicación Social, Universidad Católica Andrés Bello, Puerto Ordaz, Venezuela.

## **ANEXO A**

### **GUÍA DE TEMAS PARA ENTREVISTAS**

## **Anexo A: Guía de temas para entrevistas**

### ***Aspectos físicos de la ciudad***

Características de los asentamientos.

Tipo de viviendas.

Condiciones del entorno.

Infraestructura, vías, servicios.

### ***Condiciones sociales de la época***

Niveles de educación.

Calidad de vida.

### ***Contexto cultural***

Actividades colaterales.

Religión.

Entretenimiento.

### ***Situación económica***

Situación con respecto a los sueldos y salarios.

Actividades económicas.

### ***Aspectos políticos***

Hitos y hechos relevantes.

Cambios de gobierno.

Relaciones internacionales.

## **ANEXO B**

### **PERFILES DE LOS ENTREVISTADOS**

## **Anexo B1: Perfil de Leopoldo Villalobos.**

Poeta y periodista. Leopoldo Villalobos nació en Guasipati y gracias a los conocimientos químicos adquiridos en sus años de escuela, tuvo la oportunidad de trabajar para la Orinoco Mining Company en su laboratorio de Ciudad Piar. Sin embargo, su pasión siempre fueron las letras y gracias a una beca otorgada por la mencionada compañía, se graduó de Periodista en la Universidad Central de Venezuela, para luego convertirse en parte importante de la publicación institucional “El Minero”. Actualmente es el cronista de Ciudad Guayana.

## **Anexo B2: Perfil de Américo Fernández.**

Comunicador social y escritor. Américo Fernández nació en la Isla de Coche en Margarita, el 26 de septiembre de 1941, se graduó Magna Cum Laude en la Universidad Central de Venezuela y trabajó para El Nacional y El Correo del Caroní. De igual forma, escribió alrededor de 13 libros vinculados a la historia del estado Bolívar. En la actualidad, Fernández es el cronista de Ciudad Bolívar.



### **Anexo B3: Perfil de José Rivas.**

Oriundo de Pariaguán, estado Anzoátegui, José Rivas se siente un guayanés asimilado pues pasó toda su infancia en Ciudad Bolívar y el resto de su vida en Puerto Ordaz. Rivas era administrador y fue uno de los primeros empleados de la Orinoco Mining Company, iniciando sus labores como encargado de la Caja Chica de la empresa en 1951 y pasando a ser Supervisor General de Contabilidad años después. Rivas, junto a su esposa y su primer hijo fueron la primera familia criolla en mudarse a la recién fundada ciudad en 1953. Hoy en día Rivas está jubilado y está residiendo en Puerto Ordaz.

#### **Anexo B4:** Perfil de Héctor Núñez.

Héctor Núñez nació en Chile el 26 de diciembre de 1929 y con tan solo 19 años decidió abandonar su país y sus estudios de derecho para partir en un viaje sin rumbo fijo. Por cuestiones del destino llegó a Venezuela a finales de 1951 y al poco tiempo se trasladó a la incipiente zona que hoy en día es Puerto Ordaz. Se inició como vigilante, trabajó en la cantina del campamento y gracias al perfeccionamiento del idioma Inglés, pasó a ser intérprete entre los norteamericanos y los demás empleados e incluso a impartir clases de Inglés en la Orinoco Mining Company. Actualmente Núñez es Intérprete Público en Inglés.

## **Anexo B5: Perfil de Juanita Farrera.**

Una de las primeras mujeres en habitar en asentamiento que dio origen a la ciudad. Juanita Farrera había realizado algunos cursos de mecanografía cuando por intermedio de su tío Nolasco Medina, logró un empleo con una de las principales contratistas de la Orinoco Mining Company, la Bechtel. Farrera se inició en el archivo del Departamento de Administración Cívica y una vez que la compañía culminó sus labores en la zona, pasó a formar parte de la nómina de la O.M.C. Hoy en día Farrera está jubilada y vive en Puerto Ordaz.

## **Anexo B6: Perfil de Pedro Campos.**

Administrador y poeta. Pedro Campos es originario de la zona de Guayana, nacido en el Miamo pero criado en Guasipati, pasó sus años de escuela en Ciudad Bolívar para luego ser empleado en el campo petrolero de San Tomé. Comenzó a laborar con la Oliver Iron Mines y luego pasó a la nomina de la Orinoco Mining Company en el área de contabilidad. Al poco tiempo logró ser supervisor e inclusive tuvo la oportunidad de realizar cursos en el extranjero. Finalmente decidió mudarse a Caracas en la década del 60 e iniciar sus estudios universitarios. En la actualidad Campos reside en Valencia y pertenece a Servipet, una organización de jubilados petroleros

## **ANEXO C**

### **ENTREVISTAS**

## **Anexo C1: Entrevista a Leopoldo Villalobos**

**Lugar y fecha:** Puerto Ordaz, Octubre de 2004.

Sir Walter Raleigh un personaje de la Historia Universal y el estuvo aquí y escribió un libro fabuloso de Guayana y el estuvo únicamente hasta Alta Vista vio el Salto La Llovizna y lo describió una belleza de que este era un país bellissimo, que veía los venados por todas partes, los pájaros cantando, esa era la Guayana de la época, Walter Raleigh creía que en Guayana había oro, creía el.

Es importante señalar en los antecedentes de la fundación de Puerto Ordaz y referirnos concretamente a la importancia de la búsqueda del mineral de hierro en la parte oeste del Caroní, que es lo que va a determinar el hallazgo o descubrimiento de yacimientos de hierro hasta la fundación de Puerto Ordaz en 1952. Como se sabe, cuando usted lee un libro de geografía económica de Venezuela, cuando vas a tratar sobre el mineral del hierro va a ser encontrado que dicho mineral había sido conocido y tratado desde la época de los Frailes Capuchinos Catalanes, que son los que fundan las Misiones de Guayana, las Misiones del Estado Bolívar, a partir de 1724, esta es una referencia importante que ellos procesaron el mineral del hierro, lo procesaron en unas primitivas forjas catalanas, las forjas catalanas son instalaciones que ellos tenían unos hornos con ladrillos y esas cosas, ellos lo procesaron allí el mineral, tanto en un sitio llamado Mundo Nuevo y otro Santa Rosa, hacia Ciudad Bolívar, en esos hornos en conclusión el mineral del hierro era conocido en Guayana antes de la llegada de las Compañías Norteamericanas.

Después otra referencia importante hay otra importante de la época española, el mineral del hierro uno encuentra datos que a uno lo sorprenden, muchísimo antes de que vinieran los norteamericanos se conoce su existencia en la región, antes de esta referencia de las Forjas Catalanas, el mineral del hierro se conocía, la existencia del mineral del hierro a su paso por Guayana en 1857 Francisco Michelí Rojas hizo referencia al mineral del hierro de la zona de Guri, cuando hizo un viaje a la entonces incipiente zona de El Callao.

Posteriormente en 1876, hay documentos en donde se menciona la existencia del mineral del hierro, o sea que aparte de los Misioneros con sus forjas catalanas, había conocimiento de que existía hierro en Venezuela. Nos estamos refiriendo específicamente al Estado Bolívar, porque en cuanto a su explotación, la primera explotación del mineral del hierro en el Estado Bolívar estuvo en el actual Estado Delta Amacuro, la famosa mina llamada Imataca, la mina de Manoa en Imataca, allí se explotaba el hierro y llegaron a Estados Unidos pequeños tonelajes, pero esos tonelajes de hierro del Delta, al fin y al cabo no resultaron de una continuidad operativa, pero esa es una referencia importante porque fue la primera explotación del hierro en Delta Amacuro, como producto de exportación, hubo varias empresas. Estuvo la Compañía Orinoco, ellos llegaron a exportar 700 toneladas, hay unas referencias históricas, eso fue en el Delta. O sea que las primeras explotaciones fueron en la zona de Delta Amacuro. Es importante el nombre, en la mina Manoa, que está en la zona de Imataca. En el Estado Bolívar, ya te di esas referencias de los Frailes Capuchinos Catalanes, la referencia de Michelí Rojas.

La Imataca, la formación geológica, yo te voy a decir lo siguiente, en la geología a grandes rasgos, Guayana se divide en tres grandes provincias, posee tres grandes provincias metalogénicas, tres grandes provincias geológicas, la primera provincia se llama la Provincia de Imataca, donde están ubicados los principales yacimientos de hierro de Venezuela, hay otra formación que se llama la Provincia de Pastora, son todos donde están los depósitos de oro de Venezuela y hay otra provincia llamada que es la Provincia de Roraima, donde están los yacimientos de diamantes. De acuerdo con los descubrimientos de la bauxita en la parte sur la parte occidental del estado Bolívar ya hay otra provincia, hay una nueva. La de Imataca es una provincia de hierro, aquí en Venezuela, en el estado Bolívar no hay hierro si no en esta formación, en La Gran Sabana no vas a encontrar yacimientos de mineral de hierro porque todos están aquí.

Pero el Estado Bolívar aparte de estas menciones, en 1926 ya esto es cronología del hierro en Guayana en el Estado Bolívar, en 1926 un señor llamado Tiburcio Vera tenía un conuco en el antiguo camino de El Pao-Upata en un sitio

denominado las Adjuntas, por allí tenía un conuco en las zonas montañosas y esa zona montañosa de El Pao siempre atraía los rayos, allí se descubre en 1926 un importante depósito del mineral del hierro en el Cerro El Florero, este Cerro El Florero es el que va a permitir que se constituya posteriormente para 1933 la compañía IMCOV, Iron Mines Corporation of Venezuela, esta compañía la Iron Mines se organizó para explotar el hierro de la mina, del yacimiento de El Florero en El Pao. Posteriormente fue adquirido este yacimiento en forma de concesiones, entonces la compañía IMCOV es la que hace todas las instalaciones, la infraestructura, las instalaciones industriales y civiles, las instalaciones industriales son todas las operaciones mineras, lo que está en la mina, un ferrocarril desde la mina hasta Palúa y bueno toda la construcción de las viviendas, todos los servicios, eso se llama la infraestructura civil, lo demás es la infraestructura industrial, esa compañía la Iron Mines, es importante mencionar, es importante como referencia comenzó esa explotación alrededor de los años 50, el primer barco fue enviado a los Estados Unidos.

Ese yacimiento de El Florero, el depósito del Mineral de hierro tenía aproximadamente unos 100 millones de toneladas de mineral de reserva, ese cerro tenía alrededor de 100 millones de toneladas de mineral de muy buen tenor. A partir del 50 ya comenzó Palúa organizada, la operación de la Compañía la Iron Mines, empezaron a extraer el mineral y traerlo aquí a Palúa, y de allí se embarcaba hacia los Estados Unidos, para esa época se utilizaba el Caño Macareo, el Caño Macareo es uno de los caños del Orinoco que presenta muchas dificultades para los fines de navegación, encalaba los barcos, tiene muchos problemas tenía ese Caño Macareo y allí comenzaron pequeños barcos de la Iron Mines, llamados Puntas, hay varias denominaciones Puntaramallas, tenían el nombre de Puntas, entonces las Iron Mines en vista de las dificultades de embarcar mayores tonelajes del mineral del hierro a los Estados Unidos a la casa matriz, porque ellos dependían de una gran empresa norteamericana llamada la Betlesh Steel Corporation, era una gran productora de acero de los Estados Unidos, la gran corporación de la siderúrgica, correspondiente a la Iron Mines, entonces al norte de la Península de Paria se construyó un Terminal,



especie de viviendas e instalaciones apropiadas industriales también para el trasbordo del mineral, entonces allí llevaban el mineral a Puerto de Hierro, allí hicieron viviendas, instalaciones industriales para el manejo del mineral del hierro y ellos embarcaban mayores tonelajes del mineral del hierro para los Estados Unidos.

Se embarcaba mayor tonelaje de hierro allá, pequeños embarques depositaban el mineral y hacían transferencias a barcos de mayor tenor. La Iron Mines es una compañía norteamericana que estuvo operando desde el punto de vista operativo desde la década del 50, desde el punto de vista de explotaciones porque ya tenía antecedentes desde el punto de vista de instalaciones, construyeron el ferrocarril, las casas. Pero desde el punto de vista operativo desde la década del 50, ellos llegan hasta 1990 aproximadamente, hasta el 92 cuando ya esa compañía estaba nacionalizada entonces ellos dejaron la empresa Ferrominera del Orinoco ya nacionalizó la industria, consideró que ya el depósito de El Pao estaba agotado, que quiere decir que ya no podía mantener esas operaciones porque no tenía suficiente mineral, esta es la referencia que he leído de expertos geólogos, desde el punto de vista de la empresa Ferrominera cesó en sus operaciones la extracción de hierro y el embarque del mineral de hierro, en 1992 más o menos. Eso es importante en las referencias de Guayana porque esa es la mina pionera en la minería del hierro en el Estado Bolívar o en Guayana.

Bueno fíjate lo siguiente, cuando terminó la II Guerra Mundial en la década de los años 40, en los Estados Unidos una gran empresa norteamericana, la United States Steel Corporation, una gran corporación así como en el petróleo, porque los Estados Unidos, las mayores corporaciones tanto en el petróleo en este caso, como en el acero, ellos han tenido las grandes corporaciones en el mundo. Ellos han tenido en lo que son las industrias petroleras las grandes corporaciones, aún subsisten. Después de la II Guerra Mundial, ellos obtuvieron autorización del gobierno venezolano para hacer exploraciones en Venezuela, tanto por tierra como por cartografías aéreas, aviones especializados, en la parte del oeste del Caroní, que es para donde está Ciudad Piar. No había yacimientos descubiertos en esa época, había referencias pero no una certeza, empezaron los norteamericanos en Ciudad Bolívar, seguramente usted

conoce en Ciudad Bolívar La Sabanita, en donde funciona la UDO, allí había una campamento, allí esas casas eran de la compañía. Ellos estuvieron por tierra y por agua, ellos tenían los *spindle*, unas lanchas unas embarcaciones especiales, venían de Ciudad Bolívar también en barco.

Fíjate una cosa, a raíz de la II Guerra Mundial 42 por allí, 44, 45 cuando ellos vienen a Ciudad Bolívar. En orden cronológico debemos señalar que para 1944 la U.S. Steel entonces la primera empresa productora de acero del mundo comenzó la búsqueda a nivel mundial del mineral de hierro para garantizar suministro a la industria siderúrgica, en 1945 viene la Oliver para acá, pero es importante lo siguiente antes de descubrir el Cerro Bolívar, el gobierno nacional les permitió hacer exploraciones por tierra y por aire, qué es por aire que hay aviones de una empresa especializada en Los Ángeles que toman fotografías aéreas y a raíz de estos estudios los expertos empezaron a estudiar por las fotografías, para la época imagínate ahorita está más adelantado eso, determinaron que sería propicio llegar a este sitio, de acuerdo con los estudios y por aerofotografía fue que ellos llegaron al descubrimiento porque a ellos les llamó la atención esta colina, pero ellos anteriormente no tenían referencia de esa colina, ellos estaban tomando fotografías de esa zona, porque recuérdate de una cosa, esta zona es donde hoy en día eso se llama hoy en día el cinturón ferrífero Cerro Bolívar, allí están los principales yacimientos de hierro de Venezuela, allí está Cerro Bolívar, Cerro Arimagua, allí está San Joaquín, está Altamira, un gran yacimiento que se llama San Isidro, está Aguas Calientes, Las Pailas y otros yacimientos muy importantes, otros yacimientos que están al frente.

Para ese tiempo fue el yacimiento del Cerro Bolívar que ellos obtuvieron autorización, para 1948, eso trajo a Guayana un movimiento grandísimo. Esto es importante decirlo, el 9 de febrero fue cuando se fundó no, el 9 de febrero de 1952 se fundaron Puerto Ordaz y Ciudad Piar en un acto que se considera simultáneo.

Allí en La Sabanita ellos tenían como base La Sabanita, ellos comenzaron a dirigir las siguientes exploraciones, dirigieron las exploraciones tanto a la zona del Delta y otro sector de geólogos dirigidos a esta zona oeste, a Ciudad Piar y más adentro, hacia la zona Ciudad Piar hoy en día, la que salió hacia el Delta a través del

Palmar en donde metieron gente, trabajadores que todavía recuerdo gente que enganchaban en el Palmar, empezaron a explorar toda esa zona de El Palmar, empezaron a explorar toda esa zona de Imataca hacia el Delta, empezaron a trabajar, es importante decirles que los yacimientos de mineral de hierro en Venezuela están circunscritos a una gran formación geológica llamada la Zona de Imataca, me estoy refiriendo al hierro, la Zona de Imataca es una extensa zona montañosa que se extiende desde el Delta, cubre gran parte del Estado Bolívar hacia el sur del Estado Bolívar, hasta donde está actualmente el Dorado eso todavía es Imataca desde el punto de vista de la Cordillera de Montaña, desde el punto de vista geológico, esa cordillera Imataca que está en la Zona del Delta, y abarca parte del Estado Bolívar es la que posee los principales yacimiento de hierro de Venezuela, los más importantes de los que están en el Estado Bolívar, hay una zona actual en Delta Amacuro que tiene unos yacimientos, pero los más importantes están en el Estado Bolívar.

Entonces empezaron por El Palmar cuadrillas de trabajadores, con miles de dificultades abriendo picas, en la zona hacia El Palmar, había una embarcación de la OMC, que era una embarcación, unas lanchas hacia El Delta, tomando muestras. Yo tuve el privilegio de haber trabajado en los laboratorios de la OMC en 1953 y trabajé en el laboratorio de Ciudad Piar, en el laboratorio y tuve la suerte de haber visto la primera prueba de mineral de hierro del Cerro Piacoa.

Cuando comenzaron a explorar por aquí, entonces mandaban muestras, preparaban muestras y las mandaban a Ciudad Bolívar, en el laboratorio de Ciudad Bolívar, el químico y su personal realizaban los análisis químicos respectivos, el porcentaje, el tenor del hierro, hay que hacer una análisis químico a ver si conviene o no, hay algo que se llama bajo tenor y alto tenor, el mineral de hierro, hay un mineral de hierro que es de 50 para abajo que es de bajo tenor, ya 50 adelante 60 son los minerales que se pueden explotar comercialmente. Bueno empezaron a buscar mineral e hicieron pruebas, yo estuve analizando el hierro del Cerro Bolívar 3 años, entonces ellos empezaron a explorar, a buscar por aquí. Allí en la zona hay un potencial, todas esas exploraciones ya las hicieron, varios cerros, cuadrillas y cuadrillas y en la mañana del 4 de abril de 1947, un grupo de ingenieros y de

geólogos de la Oliver Iron Mines Company es la compañía que envió sus geólogos aquí, entonces no existía la OMC, era la exploradora, entonces explorando ese sector.

En la mañana del 4 de abril de 1947, el señor Mack C. Lake con un grupo de geólogos, ellos se irían a una colina muy importante que se llamaba La Colina del Cerro La Paria, La Parida, vulgarmente hablando la gente le decía La Paria, Cerro Bolívar a partir de 1948, pero esto se conocía si tu ves los mapas de Codazzi, dice La Serranía La Parida, mapas de Venezuela Arimagua tenía hierro, ese yacimiento está sin tocar. Ellos en la mañana llegaron al yacimiento, ellos llegaron al yacimiento. Cuando los geólogos, este grupo de norteamericanos están tomando muestras en el Cerro, haciendo excavaciones y tomando muestras, eso en la mañana del 4 de abril. Yo te dije que la Compañía estaba buscando hierro sobrevolando las montañas y por tierra, esos trabajos se identificaron al oeste del Caroní, después de caminar algunos pequeños depósitos, como los de María Luisa cerca de lo que es hoy Lago de Guri, concluyeron la jornada el 4 de abril de 1947, día en que fue descubierto el yacimiento de “La Parida”, hoy “Cerro Bolívar”.

Este descubrimiento situó a Venezuela en el lugar privilegiado con futuros productos del mineral de hierro, ese descubrimiento porque los geólogos se dan cuenta, los expertos de la altitud del Cerro y la extensión del yacimiento, porque empezaron a hacer los estudios a partir de allí relacionados con el depósito, todos los estudios geológicos. Entonces, en Wall Street Journal un periódico norteamericano de finanzas, en Wall Street Journal en edición del 15 de febrero de 1950 es publicado que “Las montañas de hierro de Venezuela eran las más altas y ricas del mundo” ese periódico financiero calculaba en 10 mil millones de dólares la valorización de esos recursos mineros, este importante hallazgo minero comparable con el descubrimiento auxítico de los Pijaguaos. En dicho sentido el gran escritor venezolano Arturo Uslar Pietri en su magnífico libro, Tierra Venezolana, refiriéndose a Puerto Ordaz dice un poco de cosas, ese descubrimiento del Cerro Bolívar va a permitir la fundación posteriormente de Puerto Ordaz simultáneamente con Ciudad Piar, va a nacer la Nueva Guayana, va a nacer esta Guayana que tiene sus bases originarias en el hierro porque si no hay la posterior inversión en el desarrollo minero de aquí.

El mineral del hierro es fundamental para el desarrollo del país, el acero. Entonces eso es el impacto grande en los periódicos. Ellos se asombraron, cuando pusieron los aparatos, cuando los expertos pusieron los aparatos, magnetómetros, para entrar en los asuntos del hierro, se quedaron asombrados con las lecturas que hacían, eso los asombra a ellos totalmente, se volvió loca la aguja porque el potencial que había allí era una cosa fabulosa. A raíz de este descubrimiento, llegaron allí y empezaron oye empezaron a hacer los exámenes típicos, tiene 64% de hierro entonces eso es un yacimiento comercialmente explotable y los expertos no explotan si los yacimientos no son comercialmente explotables, lo que llaman mena.

Mi hermano estuvo en la fase exploratoria del Cerro Bolívar, Ángel Rafael Boada estuvo en la fase del Cerro Bolívar, cuando se descubrió la mina, cuando se descubrió el yacimiento, los americanos que estaban aquí en la Sabanita de Ciudad Bolívar, estaba el campamento base, laboratorio y todo ese tipo de cosas y allí era que tenían los grupos expedicionarios, mi hermano para esa época el vino, él estuvo arriba en el cerro cuando todavía habían carpas, los norteamericanos tenían carpas allá arriba y allí estaban ellos viviendo arriba, para los estudios, el hermano mío trabajó en la fase exploratoria de Cerro Bolívar. El fue del grupo pionero de los venezolanos.

Originariamente los exploradores vivieron arriba en un campamento en el Cerro Bolívar y mucha gente venía de Ciudad Bolívar, que trabajaban en el campamento de la compañía, en la Sabanita, muchos estuvieron arriba de la mina, en campamentos de lona, en carpas. A raíz del descubrimiento del Cerro Bolívar en 1947, fue cuando el gobierno nacional posteriormente, estaba el Dr. Pérez Alfonso cuando declaró reserva nacional el Cerro, sabe por qué porque allí tenemos un gran yacimiento que se llama Cerro San Isidro, la pregunta es la siguiente, los norteamericanos que saben, toda esa gente explorando oye esos yacimientos, una mina que estaba allí, un gran bloque a ellos les llamó la atención, pero que pasa el gobierno decretó como reserva nacional esa zona pero eso fue posterior no inmediatamente después del descubrimiento. A raíz del descubrimiento del Cerro Bolívar, tu sabes que hay muchas conjeturas y hay gente que sabe, el Cerro Bolívar está a 86 kilómetros sur y eso es una sabana y tu te pones a estudiar en conjunto y

dices bueno eso es una sabana que no está tan lejos de Ciudad Bolívar y no estaba en una selva inaccesible, a pesar de las referencias que habían, mucha gente dijo que podía haber hierro allí, pero fue a raíz del descubrimiento del Cerro Bolívar que vino eso, gracias a una compañía extranjera la Oliver que empezó a trabajar allí, inmediatamente.

Es importante en todo este descubrimiento el papel de Mack C. Lake porque Mack. Lake trabajó originalmente con la M.A. Hanna Corporation, la M.A. Hanna si no me equivoco también era subsidiaria de la United States Steel, pero el estuvo en un principio haciendo estudios, como geólogo, indudablemente que era un hombre informado, porque tuvo conocimiento de El Pao, del área de esa zona, pues el también estuvo originariamente con la M.A. Hanna por la zona de El Pao. El ya sabía que había mineral de hierro por ahora las referencias que había de este sector, en el oeste del Caroní, hay referencias históricas, yo te dije que había las forjas catalanas.

Cuando era La Parida, eso había hasta arriba morichales o sea, matas de moriche y tenía a su alrededor manantiales, yo llegue a ver que había una laguna arriba del cerro, en una oportunidad yo estando en Ciudad Piar, porque tu sabes que esas lagunas hay deslizamientos de tierra, a mí nunca se me olvida que un tractor se le vino a un trabajador encima y pobrecito se mató, te voy a decir una cosa, o sea, también había su fauna y su flora característica, también tenía ofidios y cosas de estas y su vegetación característica, orquídeas, porque cosa característica de Guayana es que tiene orquídeas, no solamente el Cerro Bolívar sino también tiene orquídeas los cerros próximos, esos tienen orquídeas también, cuando estaba intacto tenía morichales, tenía matas de moriche, una laguna arriba y tenía su flora y fauna característica.

Precisamente, cerca, el caserío de La Paria o La Parida estaba próximo al cerro, casas de moriche es importante que sepas, ese es el caserío de la Parida, esto es importante que lo sepas, tiene un cementerio también, ese caserío existió llamado La Parida y tenía casas de moriche. Ahora, había gente allí, le decía la montaña de fuego, no sé de donde sacaron esa expresión, es importante lo siguiente, ese cerro donde había un mineral de alto tenor, una maravilla de la naturaleza, yo tuve el privilegio de

haber visto el primer frente de producción, nunca se me olvida, yo estaba en Ciudad Piar.

Yo con precisión no puedo darte información sobre las concesiones porque eso tiene sus fechas, pero en el Cerro Bolívar las concesiones se denominaron Carla, concesión Carla 1 no me recuerdo si hasta la 6, Carla porque después supe que se trataba del nombre de la esposa de un norteamericano, Carla un nombre muy bonito, entonces esas eran las concesiones, esas concesiones, dadas u otorgadas en concesiones, si no me equivoco esas son las que caducan a raíz de la nacionalización del hierro, que por decreto de 1974. Yo no puedo entrar en detalles, habría que buscar las condiciones. Venezuela es privilegiada toda pero le dio Dios a esta región de Guayana haberle puesto inmensos yacimientos de hierro.

Cómo no te voy a decir lo siguiente, esto es importante a raíz del descubrimiento del Cerro Bolívar comenzaron todos los estudios y hubo un estudio que se llamó el Proyecto Orinoco, no sé cuantos millones de dólares eran el proyecto de la U.S. Steel eso se llamaba el Proyecto Orinoco y esto costó, mejor no voy a decir la cifra, hay datos sobre eso, esos datos existen.

El Cerro Bolívar es una colina de 12 kilómetros, por 3 de ancho. En cuanto a la inversión no puedo especular, pero se puede decir sin entrar mucho en detalle, una importante inversión una cuantiosa inversión, porque acuérdate que hubo que construir viviendas, ferrocarriles, puertos, cuánto costó ese puerto, eso costó dinero. Eso fue un sacudón, estremecimiento para la zona de Guayana, Guayana tradicionalmente había sido una zona minera tradicional y ya se conocía por los yacimientos de la zona de El Pao, el puerto de Ciudad Bolívar, los productos de exportación clásicos, el puerto de Ciudad Bolívar es muy importante, esto trajo como consecuencia un mayor impacto, en el futuro de dos ciudades abiertas, carreteras, puertos, estaba surgiendo una nueva zona, tu has visto las consecuencias, el mineral de hierro todavía sigue dando impulso al desarrollo, la extracción del hierro es la industria pionera en el desarrollo de Guayana.

Una vez que se descubre el Cerro Bolívar comenzaron a preguntarse cuáles son las alternativas de sacar ese mineral y transportarlo por un puerto para llevarlo a

exterior, estudiaron los expertos, manejaron dos alternativas, la primera es que se iba a construir un ferrocarril desde la mina con un puente ferroviario sobre el río Orinoco, a través de la meseta de Guanipa, se iba a llegar a un puerto en Guanta en el estado Anzoátegui. Eran alrededor de 400 Km, para ir a los mercados extranjeros, hacia los Estados Unidos, esa era una alternativa, cuál sería la otra alternativa, comenzaron a pensar, entonces comenzaron a manejar en Caracas y en los círculos entre la empresa y el gobierno, aquí es importante que destaquemos el papel aunque sea en dictadura, no importa, porque cuando se escribe la historia, usted puede decir que no le gustó un gobierno, pero las cosas de la historia están escritas y los documentos no se pueden destruir. Un coronel guayanés llamado Luis Felipe Llovera Páez, un guayanés fue muy determinante en la ubicación del puerto de Puerto Ordaz, porque comenzaron a manejar ideas, pudo ser por Ciudad Bolívar pero comenzaron a manejar la idea para el futuro, construir una localidad minera, dragar el Orinoco y después hacia los destinos del exterior eso trae como consecuencia la construcción de Puerto Ordaz, surge la idea de crear una ciudad, te dije al comienzo que había dificultades por el Caño Macareo, una estación de transferencia una estación del Orinoco en donde hay barcos viene buscan e mineral y lo llevan al exterior.

Esa idea de Puerto Ordaz también tenían que estudiar el dragado del río, comenzaron a estudiar el dragado del Orinoco y los estudios, los norteamericanos comenzaron a hacer esos estudios, los norteamericanos especializados en esas cosas, tenían experiencia sale Puerto Ordaz, se construyó el Puerto, las carreteras y la línea férrea. Fue visionaria la construcción de Puerto Ordaz, porque ha facilitado el desarrollo de Guayana. Esta zona tengo conocimiento que el hato Matanzas, hay unos que dicen que ese era el hato Cañaverl, era un hato de los Uncein, de Don Alejandro Uncein, era dueño de Castillito, Matanzas, Castillito era de el. Matanzas dicen que era un sitio en donde se mataba ganado mucho, dicen antiguamente. Pero hubo un hato importante en la época de la Independencia, el hato Cañaverl muy grande, un hato San Felipe, en la época de la Independencia.

A raíz del descubrimiento del Cerro Bolívar en el 47 comienzan a estudiarse, todas las alternativas de las ciudades que yo te dije, que se establece que Puerto



Ordaz va a ser una ciudad abierta, una comunidad minera, como tú la quieras llamar, comenzaron las movilizaciones de la empresa, del personal de la la empresa, personal calificado, pero con precisión es muy difícil, después del 48 más o menos, pero Puerto Ordaz y Ciudad Piar fueron construidas por empresas venezolanas. Allí en donde están las instalaciones de la Ferrominera allá arriba, en La Loma, se iniciaron las primeras carpas de Puerto Ordaz, en donde están las áreas industriales de Ferrominera por allá adentro, en donde llaman Las Lomas, eso estaba al desnudo, al descubierto para establecer unos campamentos de lona, así se estuvo originariamente aquí.

Yo conocí al abogado de la OMC, al doctor Roberto Estévez, un abogado de la OMC, originariamente la empresa tuvo los servicios de un bufete muy famoso en Caracas para asesorarlos jurídicamente, en todas las cuestiones legales, ese era el bufete del Dr. JM Travieso en Caracas. Se asesoraron en el caso del hierro y de Guayana, en todo lo que se refiere al ordenamiento legal, ellos asesoraron en cuanto a la compra de terrenos, en el 47 descubren el Cerro Bolívar, posteriormente se crea la O.M.C. y después ellos comienzan a negociar los terrenos. No se compraron todos los terrenos, habían límites, en donde la compañía iba a operar, su área de influencia, no Castillito, una entrada, hacia el río estaban los límites de la compañía.

Para la fundación de Puerto Ordaz vino entonces el Coronel Luis Felipe Llovera Páez, Ministro de Relaciones Interiores y el era Miembro de la Junta Militar de Gobierno, esa fue la época de Pérez Jiménez, puso la primera piedra allí. Empezaron las carreteras, a construir las viviendas, cuando Llovera Páez ponía la primera piedra. Puerto Ordaz crece a partir de allí, era un campamento al igual de Ciudad Piar.

En el acto estuvo el Coronel Luis Felipe Llovera Páez, vino el señor Mack C. Lake, representante de la compañía Orinoco, estuvo Fletcher Warren, embajador norteamericano, Carlos Tinoco Rodil, Ministro del Trabajo, guayanés por cierto de Ciudad Bolívar, Juan José Bernal no vino, bendijo el acto por el padre, Monseñor después Constantino Maradai Donato, un hombre muy inteligente, orador, músico, historiador, escritor, educador de todas las materias, es de Ciudad Bolívar. La

Compañía Orinoco y que dio, me contaron que el día lo dio libre para que los trabajadores fueran y también vino gente de Ciudad Bolívar y de San Félix y hubo trabajadores de la compañía, el acto fue en el Centro Cívico.

En el 52 en relación por allí hay datos publicados de urbanismo y planificación en Caracas que se encargó del diseño antes de crear Puerto Ordaz y Ciudad Piar, el diseño urbanístico, para construir las viviendas y los servicios. Tanto Puerto Ordaz como Ciudad Piar fueron considerados en su época como las primeras ciudades abiertas en el mundo, abiertas entre comillas pones, distinto a los campamentos tradicionales de Venezuela que siempre tuvieron cercas, pero estos no tuvieron cercas, tuvieron unas áreas con control sobre todo hacía el río, pero tu ibas hacia el Campo C y no había cerca, en los campos petroleros tradicionales venezolanos tu veías cercas, pero aquí ciudades abiertas en el mundo, esto es importante del mundo no es cualquier cosa ser reconocido en el mundo, dos ciudades abiertas del mundo las construyeron en Guayana, este concepto. Hay que ver lo que son las viviendas, las compañías petroleras no tenían este tipo de viviendas, eran mejores estas, las de Puerto Ordaz y Ciudad Piar eran superiores, gente que conocía de la industria petrolera.

Puerto Ordaz eran barracas, Ciudad Piar barracas, la fundación de Puerto Ordaz el 9 de febrero de 1952 se considera que determina también la fundación de Ciudad Piar, Ciudad Piar está en las cercanías del Cerro Bolívar hasta el fondo y Puerto Ordaz está en las inmediaciones o desembocaduras del Caroní y Orinoco, el muelle principal que tiene la Ferrominera está sobre el Caroní, el Orinoco está más adelante. La Compañía Orinoco tenía aquí todas las comodidades, tanto los campamentos de Puerto Ordaz y Ciudad Piar allí funcionaban las oficinas administrativas de la empresa con todas las comodidades, luz eléctrica, todos los servicios, ingeniería, servicios médicos, eso es cuando está comenzando Puerto Ordaz, las barracas. Por el área en donde está el Banco Del Sur- Para 1952 Puerto Ordaz era un campamento, en donde están todos los servicios de la empresa, por la Carrera Upata, eso era pura barraca, en Banco Del Sur más o menos, todo eso eran

barracas, hacia donde estaba la General Electric, el final de la Avenida Guayana eso eran puras barracas, barracas grandes.

La trama urbanística de Puerto Ordaz es originariamente de la Orinoco, porque la Orinoco es importante decir lo siguiente, es importante el papel de esta empresa, esta es una empresa que construyó, fíjate que han construido el Campo A y el Campo B, las casas que han construido, que quedan todavía. Las construyó con todas las instalaciones habidas y por haber, tú estabas en una casa de esas y tenía todas las instalaciones. Ellos tenían una división de ingeniería, las primeras viviendas de Puerto Ordaz todas en la parte céntrica, esas tenían acometidas de agua, luz eléctrica, teléfono, de todos los servicios, porque esa compañía tenía una división de ingeniería.

Otro dato importante es que antes de que todo esto ocurriera la idea que tenía la Innocenti que construyó a SIDOR, la Innocenti de Milán, era de tener una ciudad siderúrgica alrededor de SIDOR, toda la comunidad para SIDOR, todavía no estaba creado Puerto Ordaz, estaban manejando la idea de crear una comunidad siderúrgica, próxima a la planta pero sabiendo que es el gobierno el que decide, tu puedes tener muchas ideas buenas pero si hay alguien que decide, el gobierno era el gobierno, era el poder, esta idea fue completamente desechada porque el gobierno supo que se iba a construir una ciudad nueva y esta idea fue desechada.

Es importante destacar el papel de los que estuvieron primero, no importa el signo, la nacionalidad, el hombre es del mundo. Entonces los que trabajaron originariamente fueron los norteamericanos, si ellos no ponen capital esto no existiera, esto era monte y culebra estuvieran los saltos todavía allí, esto era un monte, pasaban las cascabeles por allí, los venados, porque hay que invertir y esto fue un desarrollo.

Aquí vino gente de todas partes del mundo, tanto a Puerto Ordaz como a Ciudad Piar, aparte de venezolanos, aparte de americanos, de sudamericanos, de europeos y de otras partes, o sea que Guayana es producto de su génesis, de sus comienzos del trabajo de gente de todas partes del mundo, aquí no se puede decir, no se puede ser mezquino también los venezolanos, estamos en nuestro país pero hay

que reconocer que vino gente de todas partes, nosotros tenemos gente de todas partes del mundo, porque así es la única manera que los países se desarrollen, hay gente italianos, españoles, de varios continentes y norteamericanos evidentemente porque la compañía era de ellos, el capital y la tecnología era de ellos, toda la tecnología ellos la tenían aquí.

A raíz del desarrollo progresivo de la OMC, que empezó a movilizar, maquinarias, hombres, equipos, fue llegando gente. En la construcción de Puerto Ordaz la gente que llegó a la zona, llegaba a San Félix y en San Félix la gente se estableció muy caluroso y con plaga, y de San Félix la gente venían a trabajar a Puerto Ordaz por medio de unos grandes lanchones que los traían, los trabajadores traían su comida y los traían en lanchas, a esos señores los traían, tenían un horario.

La filosofía de una empresa, que es lo que llaman la filosofía de una empresa, para qué estaba una empresa, para la producción, la extracción y mercadeo del mineral de hierro y era para la casa matriz la U.S. Steel, la OMC no le estaba vendiendo el hierro a nadie, la compañía el destino principal era la compañía. Las compañías encargadas de la construcción de casas eran empresas de urbanismo, todas las obras de ingeniería, en el 52 ya había algo, el campamento y algunas casas. En 1952 una ciudad que fue fundamental para el desarrollo de Puerto Ordaz en este caso fue Ciudad Bolívar, fue la madre de Guayana, para aquí todos los servicios eran de Ciudad Bolívar, no había nada, Ciudad Bolívar lo tenía todo, San Félix no tenían un gran desarrollo comercial, la madre de todo había que ir Ciudad Bolívar a buscar cosas porque aquí no había nada, ya la ciudad ha crecido. San Félix es un pueblo histórico, yo te dije que la gente venía y se quedaba en San Félix, los que estaban buscando trabajo se quedaban en San Félix, los enganchaba la compañía y venían a trabajar acá en lanchones, esa era una empresa del Coronel Barreto en la época de Pérez Jiménez que tenían esos contratos de eso y de los autobuses.

Aquí vinieron de muchas partes, guyaneses y de otras partes del país y también extranjeros. Los norteamericanos ponen el capital, desarrollo de la mina, del puerto, del ferrocarril, pero aquí vino gente de otras partes. Los norteamericanos tuvieron mucho que ver con las construcciones, el muelle en el Orinoco lo trajeron de

Texas y muchas cosas las trajeron de Estados Unidos y lo ensamblaban aquí, vino mucha gente de las zonas cercanas, de San Félix y Ciudad Bolívar, como no de las zonas cercanas que venían a buscar trabajo, yo soy de Guasipati y el hermano mío también y el es pionero de aquí, mucha gente de Guayana y zonas circunvecinas, los estados circunvecinos.

Las condiciones laborales este la compañía OMC tuvo su primer contrato en el 54. En el 48 comienza a trabajar la OMC como empresa ya constituida pero con operaciones en Ciudad Bolívar y de allí se fue expandiendo.

**Anexo C2: Entrevista a Américo Fernández.**

**Lugar y fecha:** Ciudad Bolívar, Enero de 2005.

Guayana era una selva, lo único por decirlo así habitable era Ciudad Bolívar, era la ciudad metropolitana, Upata también era un pueblo importante, sobre todo porque Upata estaba en un valle apacible pero era prácticamente la capital del Yuruari, el foco de las minas de oro, entonces Upata adquirió vida. Después de Ciudad Bolívar era Upata y lo demás eran pueblitos bastante pobres en ese sentido.

La razón principal sobre la cual descansa la fundación de Puerto Ordaz, es indiscutiblemente el descubrimiento de los yacimientos de hierro, que comenzaron en El Pao y luego se extendieron hasta “La Parida” hoy “Cerro Bolívar”, posteriormente está el cerro de San Isidro, las minas de El Trueno. Es decir, realmente un descubrimiento importante en la mina del hierro y eso motivó al estado venezolano a explotar esos yacimientos y a mirar hacia la región Guayana como un polo de desarrollo importante en el oriente del país, contrapuesto al desarrollo petrolífero del Lago de Maracaibo.

Eso no fue iniciativa de nadie, claro estaban el hierro siempre ha sido universalmente tan importante como el petróleo y determinante en el desarrollo, en el progreso económico de los pueblos y naturalmente que allí hubo, allí el estado venezolano por supuesto, el estado fue motivado sobre todo por las grandes empresas internacionales, trasnacionales interesadas en el mundo entero, la empresa norteamericana del hierro.

En el Cerro Bolívar había unos campesinos que tenían sus conucos, habían personas que tenían sus ganados, creo que ellos terminaron vendiendo sus terrenos a la OMC igual que ocurrió con el Cerro El Florero de El Pao, Ciudad Piar al comienzo parecía mas un campamento de guerra, explosiones de dinamita todos los días.

Una vez que se descubre el Cerro Bolívar la U.S. Steel dio paso muy importante, que fue la adquisición de los terrenos donde fueron localizados los yacimientos y finalmente solicitar ante el Estado, las concesiones respectivas. Ahora,

en cuanto a Puerto Ordaz esos terrenos eran privados, no eran ni siquiera municipales o del estado esos terrenos pertenecían a un señor, a un comerciante de Ciudad Bolívar, llamado Alejandro Unceín, era el dueño de todos esos terrenos en donde está hoy Puerto Ordaz, Alta Vista, Castillito, todo esto de este señor. Ese señor era un comerciante, el llegó a ser incluso el fundador, el presidente-fundador del Banco Guayana.

Los terrenos de lo que es hoy Puerto Ordaz pertenecían a Ciudad Bolívar, esos eran hatos que estaban por allí de Ciudad Bolívar, incluso anteriormente en la época de la Colonia existía allí en esos terrenos un Hato llamado San Felipe, allí acampó Piar cuando la Conquista de las Misiones del Caroní, “era enorme llegaba hasta las riberas del Caroní, fue un hato muy prospero incluso cuando Piar en enero de 1817 en la Campaña de Guayana, antes de tomar las Misiones del Caroní, al atravesar por Caruachi acampó en San Felipe y los dueños se unieron a la campaña, después cuando ellos murieron las tierras se repartieron entre los sucesores, los descendientes y así fueron vendiendo algunas hasta que parte de esos terrenos quedaron en manos de Don Alejandro Uncein, la verdad es que no sé el origen de ellos.

Por cierto que hay una anécdota muy curiosa, a él le propusieron comprar los terrenos, vino una comisión de los Estados Unidos expresamente a negociar con él y el por supuesto también estaba preparado, para esa época el dólar estaba a 3,50, de manera que el bolívar era una moneda dura, con el dólar prácticamente, y un bolívar era bastante. El pensaba vender esos terrenos por medio millón de bolívares, por 500 mil bolívares, que era bastante, sin embargo la comisión de la United States Steel venían preparados con más o menos 10 millones de bolívares, ellos se reunieron en un sitio llamado La Cabaña, para hacer los negocios, los trámites, La Cabaña es por aquí en Ciudad Bolívar.

El error de Alejandro Uncein estuvo en que el se adelantó, porque la comisión le dijo cuánto aspiraba y el les dijo que medio millón de bolívares. La verdad es que esos tipos se sorprendieron, indiscutiblemente, claro que no dijeron nada ni mucho menos, le llevaron la corriente. Ahora, años después alguien le filtró la información y Uncein estuvo a punto de pegarse un tiro. Bueno pero el no entregó todos los

terrenos, todavía le quedaban algunos que los negoció individualmente con algunas empresas privadas, como por ejemplo Alta Vista, en donde la CVG construyó ese edificio, su sede, Castillito también, Los Olivos, todos esos terrenos él los parceló y pudo más o menos resarcirse de lo que no pudo aprovechar directamente de la empresa norteamericana.

Ellos estuvieron en Ciudad Bolívar, como plataforma para realizar las operaciones porque aquello era un peladero, monte y culebra. Ellos se instalaron aquí en unos terrenos de La Sabanita, en donde hoy se encuentra la UDO, esos terrenos eran de un señor, un comerciante de Ciudad Bolívar, se los vendieron a la OMC, se establecieron allí y abrieron las operaciones para establecer o dar la infraestructura de explotación del hierro.

Una vez que ellos adquirieron los terrenos, hicieron todos los preparativos para la fundación oficial de Puerto Ordaz y allí tuvo que intervenir directamente el Estado, el Gobierno. El país estaba gobernado por una Junta Militar presidida por Carlos Delgado Chalbaud, era un Triunvirato, los demás integrantes eran el Coronel Marco Pérez Jiménez y un guayanés, el Teniente Coronel Luis Felipe Llovera Páez. Por supuesto siendo Llovera Páez bolivarense, de aquí, nació en Ciudad Bolívar, el fue uno de los más interesados y le dieron a él la oportunidad de colocar la primera piedra de Puerto Ordaz, eso ocurrió el 9 de febrero de 1952. Hubo toda una ceremonia allí en medio del monte, varios ministros, entre ellos un guayanés también, para la época Ministro del Trabajo, que también había sido gobernador del estado el gobernador de aquí para la época era José Barceló Vidal, por cierto un compañero de estudio de Luis Felipe Llovera Páez, el Obispo de la Diócesis porque Ciudad Bolívar todavía no era Arzobispado, era Diócesis, José Bernal Ortiz, todos ellos acudieron, estuvieron presentes en la ceremonia, todos esos personajes, el Ministro de Minas, el presidente de la OMC que era Mack C. Lake, fue el primer presidente de la OMC.

La primera piedra en lo que es hoy, en lo que se conoce actualmente como Centro Cívico, prácticamente con esa primera piedra automáticamente también quedó fundada Ciudad Piar, que era el campamento minero en las inmediaciones de las minas del Cerro Bolívar. Por cierto cuando se fundó Puerto Ordaz, Monseñor Bernal,



así como bendijo la primera piedra allí, también fue a Ciudad Piar y se presentó una tempestad y una lluvia, creo que el río Santa Bárbara, no podía pasar la comisión y entonces Monseñor dijo bueno vamos a ponerle de patrona a la iglesia a Santa Bárbara, por el acontecimiento, eso me lo contó una vez uno de los sacerdotes que acompañaron al Monseñor Bernal, bueno prácticamente quedaron inauguradas las dos ciudades y comenzaron los trabajos de infraestructuras con las empresas, una se llamaba La Camino o la otra Morrison, yo creo que fueron las dos primeras empresas que comenzaron a trazar los caminos y a levantar las primeras viviendas, Campo A, Campo B, Campo C. La ciudad fue diseñada por los mejores urbanistas norteamericanos, la llamaron la ciudad soñada.

No era una ciudad como el campamento petrolero que era un campamento cerrado, donde estaban los americanos aparte de los venezolanos, aquí era una ciudad prácticamente abierta muy distinta a las petroleras. Así nació Puerto Ordaz, primero fueron barracas, los obreros se alojaban en barraca y a medida que se fueron construyendo las primeras viviendas, se fueron haciendo las primeras transferencias, por supuesto se le dio preferencia a los técnicos fundamentalmente. Se construyó incluso la residencia del presidente de la Orinoco Mining Company, Mack C. Lake, se llamaba La Casona.

Bueno y la OMC indiscutiblemente que fue una empresa norteamericana que explotó los yacimientos del hierro, antes había otra creo que era la del El Pao, La Iron Mines se estableció primero que la OMC, en esa época lo que es Puerto Ordaz todavía no era Distrito Caroní, existía San Félix y pertenecía al Distrito Piar, a Upata y Puerto Ordaz pertenecía a Ciudad Bolívar al Distrito Heres porque antes existía la figura del Distrito no del Municipio, como existe hoy conforme a la última reforma de la Ley Orgánica Municipal, la figura del Distrito se transformó en Municipio Autónomo. Entonces el Distrito se componía de un Municipio Principal que era la capital donde residía el Concejo Municipal y Municipio Foráneo actualmente es todo lo contrario, Municipio y lo que era antes Municipio Foráneo son Parroquias caseríos. Entonces la figura de antes era eso Distrito con el Municipio Autónomo que es la sede del Concejo Municipal y Municipio Foráneo. Entonces San Félix era Municipio

Foráneo del Distrito Piar, Upata y Puerto Ordaz que se convirtió luego en una especie de Parroquia, caserío, campamento pertenecía al Distrito Heres, ese Municipio cobraba los impuestos, tenía que ver con el desarrollo urbano, con los ejidos y esa serie de cosas.

Ahora una empresa como la O.M.C. aquí equivalía a una empresa como las compañías petroleras en el Zulia, algo similar, las compañías petroleras. No solamente se han ocupado de la empresa en sí, sino que han ido más allá, se han abierto a todas las manifestaciones y a todos los valores culturales del país entero

Los primeros pobladores de Puerto Ordaz eran fundamentalmente de las zonas cercanas y luego los orientales que llegaban la gente en curiaras con las patillas debajo del brazo como lo dijo una vez un presidente de SIDOR. Generalmente del oriente, por ejemplo de Monagas, de Sucre, de Margarita, pero llegaban aquí a Ciudad Bolívar y aquí los enganchaban, en La Sabanita. Igual que en la petrolera, en la mayoría de los campos petroleros del Tigre, la plataforma urbana fue Ciudad Bolívar, toda la gente de Oriente y las mandaban para allá a urbanizar aquello a conquistarlo. Ese fue el inicio. San Félix era una ciudad prácticamente pobre, marginal, todavía hoy, allí no hubo planificación, las construcciones, el urbanismo fue muy anárquico, allí era donde prácticamente llevaban a los obreros procedentes de todas partes.

Bueno la ciudad comenzó así, la ciudad comenzó a desarrollarse en torno al Centro Cívico, porque allí estaban las sedes de las autoridades. Primero eran las barracas se fueron transformando y a medida que se fueron levantando los campamentos se fueron desapareciendo las barracas, hasta que la ciudad se hizo una ciudad urbana, Castillito era lo más marginal. Entonces la ciudad se fue urbanizando y una ciudad prácticamente moderna mientras que San Félix continua conservando su perfil antiguo de ciudad marginal asiento del obreraje, generalmente los obreros, parte de los obreros que vinieron a Puerto Ordaz.

La comunicación fluía por el río, llegaba allí al Puerto de Tablas y por supuesto hicieron muelles provisionales, antes aquí cuando no había puente, los vehículos atravesaban por una balsa por Guri, por el río Caroní hay una parte que es

más estrecha, aquí existía un camino a San Félix y ese camino se transformó primero en una carretera de tierra finalmente cuando vino la OMC se pavimentó y el puente más reciente.

En cuanto al aspecto laboral con los obreros se permitía la sindicalización pero fue algo posterior, los obreros trabajaban sindicalizados, organizados gremialmente y en esa época los salarios de la compañía fueron los primeros buenos salarios que adquirieron los obreros, hubo bastante la OMC se desarrolló muy bien, tenían un buen equipo de relaciones públicas.

Posteriormente el hierro se nacionalizó y la OMC pasó a ser lo que es hoy Ferrominera y la OMC y la explotación del hierro fue el inicio del desarrollo de lo que es hoy Guayana porque después de la explotación del hierro la misma OMC para enriquecer el hierro, para elevar el valor del hierro construyeron lo que se conoce hoy como la planta de briquetas, entonces eso dio lugar a que el gobierno se ocupara de montar una planta siderúrgica para que el hierro no se fuera cantando la canción del que no vuelve, sino que se procesara aquí también.

### **Anexo C3: Entrevista a José Rivas.**

**Lugar y fecha:** Puerto Ordaz, Febrero de 2005.

La fundación se remonta al año 1952, la fundadora de esto fue la Orinoco Mining Company, la compañía que fundó todo esto. Uno siente cariño por esta empresa, aquí yo me case, nacieron todos mis hijos y nietos, cómo no le voy a guardar cariño y siento mucho lo que está pasando ahorita, porque no está en una situación buena. Eso es lo que siente uno, cariño y quisiera que estuviera mejor. Yo me siento aquí un ciudadano de Puerto Ordaz Asimilado, como mis compañeros no nací aquí pero soy de la zona, lo quiero mucho, lo vi nacer, lo vi construir todo, como diría Reinaldo Armas, autóctono.

Pero el artífice de todo esto, el que planificó la ciudad todas estas cosas actuales fue el ingeniero Leopoldo Sucre Figarella, una ciudad moderna con todos los adelantos posibles y viviendas, cuatro puentes, que más te puedo decir, lo que uno puede decir de recuerdos de cuando uno se mudó para acá, más nada, la parte sentimental, esa la da uno, nosotros fuimos de los primeros que nos mudamos para acá.

En realidad nosotros fuimos de los primeros que nos mudamos acá, los pioneros de la Orinoco Mining Company. La fundación ya hasta se me olvidó. Por supuesto que esta fue creada esta ciudad por los norteamericanos que explotaban las minas de hierro de aquí de San Isidro, de Ciudad Piar, Cerro Bolívar que era el nombre correcto y después agregaron cuando nacionalizaron esto agregaron la mina de El Pao, agregaron la mina de El Pao, pero como tu recordarás esto fue una ciudad que fundaron como Ciudad Abierta, comercios y con todo, porque antiguamente las construcciones que hacían las petroleras eran encerradas, era todo hermético, no se podía pasar sin un pase, por ejemplo San Tomé, eso era una cerca alrededor del campo, lo mismo que en el campo de Oficina 1 que fue el primer campo petrolero que se hizo en El Tigre, entonces aquí se fundó con el nombre de Ciudad Abierta, todo el mundo podía poner negocios y cosas de esas y las casas no estaban encerradas, eso

fue en el acta de fundación pusieron eso. El día de la fundación estaba en Ciudad Bolívar, eso fue para los chivos grandes, vino Pérez Jiménez y Llovera Páez y esa gente, a lo mejor le darían el día libre, nosotros estábamos en Ciudad Bolívar.

Yo trabajaba en la Orinoco, la fundadora de todo esto, comencé a trabajar en el año 1951 y nos mudamos, la compañía, las oficinas y después nos mudamos nosotros la familia en el 53, yo viajaba todos los días, viajaba en carritos, esta gente de Taguapire Modas el señor Meneses tenía un carro y nos llevábamos a cuatro con el, ida y vuelta y cobraba 150 bolívares mensuales, ahora yo me venía y ella se quedaba allá solita, yo llegaba en verano rubio del polvo, la cabeza rubia y cuando era invierno eso era barro, esa una carretera de tierra no estaba asfaltada, la carretera vieja.

Antes viajábamos a Ciudad Bolívar todos los días porque aquí no había nada, habían unas barracas en donde vivían los obreros que tenían vigilancia y eso, pasaban en el trabajo de San Félix para acá en una chalana, eso venía atestado de obreros hasta dos viajes hacía y en la tarde hacía los viajes de regreso. Nosotros vivíamos en Ciudad Bolívar y nos veníamos a las 4 de la mañana, porque era de tierra la carretera, la carretera vieja que llega al 70, era de tierra y en invierno era barro, uno en verano llegaba rubio. Después en el gobierno de Luis Herrera comenzaron a construir la carretera nueva. Los carros se coleaban y era un barro amarillo, llegaba uno que no se le veían ni siquiera los ojos, llegaba rubio, bueno eso era lo que había. Luego en el gobierno de Pérez Jiménez la asfaltaron, era un paseo, era una sola vía. Todos los días viajaba en la mañanita para acá a las 4:30 de Ciudad Bolívar y llegábamos aquí a las 6:30 7:00, mi esposa se paraba aún más temprano y me hacía el almuerzo, carne mechada, arroz y plátano sancochado. La vía era mala, nos echábamos hora y media y una vez nos coleamos que el carro dio vueltas era un barro amarillo, cuando era invierno era más peligroso porque no se podía correr mucho.

El contacto para trabajar en la Orinoco lo conseguí porque tenía un amigo que trabajaba allí que el ya estaba empleado en la Orinoco, nos habíamos conocido en San Tomé por cierto, Pedro Campos entonces yo le dije yo quisiera trabajar allí en la Orinoco Mining y el me dijo bueno si hay un chance yo te aviso, se presentó allá y un

día me dijo hay un chance allá de cajero y yo fue cajero, el primer cajero de la Orinoco, entonces me emplee allí y salí de Supervisor General de Contabilidad. Cajero y como no había banco en ese tiempo aquí en Puerto Ordaz, teníamos que ir a buscar el reembolso de esos gastos a Bolívar, el señor Arturo Tayán, que trabajaba con la Bechtel, y yo entonces yo tenía que rembolsar el dinero de los obreros que eran pocos en ese tiempo, tendríamos como venti y pico, y el iba a buscar porque el resto del personal estaba en la Bechtel, ese era un hormigueo de gente que construyeron todas esas casas y esas calles, venti tanto éramos, no creo que llegábamos a 25 en ese tiempo.

Para emplearse se hacía como un examen de admisión, a mi no me lo hicieron porque, como yo fui recomendado y me necesitaban en ese momento y yo había trabajado en Mene Grande, seguramente eso prevaleció para que me dieran el empleo, el único requisito era honradez y a lo mejor les causé buena impresión. Conversaban y si le gustabas al musiu quedabas empleados sino vuelva después.

El norteamericano tiene la particularidad de que es un tipo práctico, a él le interesa que le hagan su trabajo como ellos lo quieren y el que no rendía era el que estaba mal con ellos, yo tuve muchos amigos norteamericanos, ellos vivían allí con todos musiu y no musiu, les gustaba mucho el temperamento de los venezolanos.

Aquí enseñaban mucho al personal y ellos tenían, eran tipos prácticos y enseñaban al trabajador para lo que querían, todo eso que siempre ha habido buenos maestros de obra y los enseñaban a ser buenos albañiles, buenos carpinteros, electricistas, los enseñaban a mí me enseñaron a diagramar, a trabajar en asuntos de computación.

En el 51 era un campamento, no había nada, todavía estaba en vías de exploración porque todavía no sabían si iban a hacer un ferrocarril que pasaba el río hasta Guanta o hasta Puerto de Hierro que llamaban en Sucre, no estaban seguros, entonces decidieron con el gobierno que iba a ser por aquí un puerto aquí pegado con San Félix, eso fue lo que decidieron y le pusieron el nombre de Puerto Ordaz, pero no había nada eran exploraciones y planificación de todo, después hicieron las barracas para los trabajadores. Nosotros llegamos donde está el molino ahorita, en el

Angosturita a mano izquierda yendo para allá, allí fue donde llegamos, eso se llama Punta de Loma, allí llegamos en carpas, allí había culebras hasta por sacos, amanecían las culebras debajo, me venía a las 4 de la mañana para llegar a las siete y entonces nos veníamos para acá y yo me traía mi comida, una viandita que tenía que era un termo calentador, era un termo calentador y tu lo metías allí y duraba calentito hasta la hora de almorzar.

Cuando llegué a trabajar ya se había decidido que iban a hacer la ciudad, embarcarlo por vía fluvial eso lo decidieron, por eso fue que empezaron a construir el campamento, las barracas eran de cartón con unas ventanas que se levantaban allí y se metía un palo para que pegara la brisa y el que podía guindar un chinchorro en un árbol lo hacía y dormía allí si quería. Ponían allí un baño colectivo y la gente se bañaba allí con un chorro de agua con una tubería que venía desde el río, a la vista de todos, no había nada nada, a la vista de todo el mundo, como era puro hombre entonces, eso era todo lo que había y estaban construyendo esas barracas de cartón allí nos metíamos cuatro en cada sala, eran de cartón con unas ventanas que se levantaban allí y se metía un palo para que pegara la brisa y el que podía guindar un chinchorro en un árbol lo hacía y dormía allí si quería.

Esas eran las barracas eso eran las calles, un hormigueo de gente eso parecía un hormigueo, hicieron calles por ahí como te digo, del mercado hacía allá era una callecita, pero todas calles de tierra hasta que construyeron las primeras casas de mampostería, de bloques, pero la gente se mudaba sin, la que quería vivir aquí para evitar la viajadera, fíjate que esa gente viajaba la que vivía en San Félix y ellos tenían que pagar pensión, hotel y venían de mañana y se iban de tarde y esas chalanas atestadas de gente, casi no podían hasta la gente se caía al río, muchos se cayeron y en la mañanita era lo contrario que venían para acá full de gente, las chalanas eran de contratistas, ese era el servicio de transportar a la gente, los remolcadores porque antes no había ese paso por ahí, tu te vas por Castillito lo que llaman la curva, una calle hacía el río, frente al estadio hay una calle que busca hacia el río, por allí comenzaron a viajar las chalanas pasaban los carros en chalana para allá.

Antes se pasaba a San Félix en lancha, porque los carros para ir a San Félix tenían que pasar por Caruachi, bajar por El Pao, del Pao toda esa costa hasta San Félix, después pusieron chalanas. Se viajaba a todas partes en avión, el pasaje de Ciudad Bolívar a Caracas costaba 125 bolívares, una maravilla. Primero para ir a San Félix había que ir por Caruachi, venían los carros de Ciudad Bolívar, pasaban por Caruachi, por la carretera de El Pao hasta San Félix.

Para ir a San Félix si venías de Ciudad Bolívar tenías que seguir por Caruachi, seguir por allá y buscar la carretera que va por El Pao y entonces te venías por acá buscabas una chalana para ir a San Félix, había un colón para las chalanas porque había mucha gente que venía de San Félix, los obreros vivían en San Félix y se venían a trabajar en las chalanas hasta las 4, o venía una lanchita de esas pequeñas que cogen como 10 personas se venían a pie por aquí por Castillito.

Antes de mudarnos y mientras construían una sede acá para los trabajadores de administración por ejemplo, contabilidad, tesorería y eso, tenía que tener algo donde vivir, donde llegamos primero fue en donde está el puente Angosturita, yendo por allí a mano izquierda es donde vivíamos nosotros, habían culebras y había que vivir en carpas cerradas, dormíamos allí, hasta que construyeron las barracas de aquí, por donde está ahora el Banco Venezuela, por esa calle, por esa avenida eran las barracas, eso era un hormigueo de gente que vivía aquí, mientras construían las calles. Todo llegaba hasta Chilemex de allí no pasaba.

Llegue en carpas vi como se desarrolló todo esto, cuando yo llegué aquí llegué directo a Punta Loma, en donde está el molino ahorita, no había más nada pura carpa allí había un supervisor gringo que nos dijo, ustedes van a vivir aquí tengan cuidado que hay serpientes, y nos metíamos allí y veníamos a cenar para irnos temprano para allá, eso estaba alumbradito con postes de palo, alumbrando las callecitas que habían y más que todo las calles eran de tierra y de tablas, unas cosas de tablas para que uno llegara a sus carpas, una entradita de tablas, después se acabaron las carpitas esas y nos asignaron las barracas hasta tanto construyeron las viviendas permanentes. Cuando llegué en las carpas no recuerdo la cantidad de gente, pero en el departamento de nosotros habíamos como 10, pero había otros



departamentos que eran ingeniería, que ya estaban asignados para acá y la parte de administración.

En las barracas, la primera oficina fue la de Administración Cívica, la oficina que se encargaba de asignar las viviendas a los trabajadores, el jefe principal allí fue un europeo, creo que era un alemán Jon Retti y marcharon a trabajar con él allí. Los que nos quedábamos en las barracas éramos los que trabajábamos en las oficinas y nos íbamos los sábados a Ciudad Bolívar a buscar ropa limpia y llevar la sucia.

Aparte de Orinoco estaban las contratistas que eran la principal que era la Bechtel, la Morrison fue la que construyó el ferrocarril hacia Ciudad Piar y la Bechtel era la que construyó el urbanismo y la cosa, las calles y las avenidas y también creo que fue la que construyó el muelle. Empezó la construcción de aquí de las facilidades por llamarlo así, las cosas para subsistir aquí en el año 52 empezó eso hasta que construyeron el comedor en el 52, a mediados. Las contratistas eran norteamericanas, la Morrison era especialista en ferrocarriles, fue la que construyó un tramo a Ciudad Piar y la Bechtel se ocupaba de viviendas y esas cosas, planos urbanos y después subcontratistas, porque la Bechtel contratava a otras empresas que hiciera tal cosa, fraccionaba las obras. Las empresas que subcontrataban eran venezolanas, La Caminos que era para construir viviendas, la Bechtel era la más grande la que asignaba los subcontratos.

Había un comedor en donde comían los norteamericanos y el que solicitaba servicio de comida también se le aceptaba, tenía que pagar en aquel tiempo con una tiquera, 300 bolívares el total, ahí se comía bien, lo que quisieras y las veces que quisieras. La comida en un principio había un comedor, pusieron un comedor era barato, cuando vivíamos en las barracas, yo estuve un tiempo viviendo aquí, almorzábamos allí y nos daban una tiquera que nos costaba a nosotros 300 bolívares y entonces íbamos a almorzar allí con tique un tique valía como 10 bolívares la comida y era bien bueno, pollo bisté, sopa, jugo, todas esas cosas, se comía bien, pero después me puse a ver yo me traigo mi comida de mi casa, uno no ganaba mucho un sueldito pequeño, bueno pero yo podía comprar carro, yo compré carro ganándome

un sueldito chiquitico, el primer carro lo compré un chevroletcito que me costó 11 mil bolívares.

Los horarios de trabajo eran de 7 hasta las 4 de la tarde y una hora para almorzar de 12 a 1, almorzaba uno y que íbamos a hacer, que más hacía uno. La gente que estaba aquí era únicamente la que trabajaba en las empresas, no había más nada, aquí no había nada. Era una familia grande entre todos los empleados, allí no había nacionalidad, trabajador nada más, todos se conocían, hasta los musiu iban, a los gringos les gustaba la parrandita. Se encariñaban unos con otros. Como te estaba diciendo en las relaciones de los venezolanos con los norteamericanos, aquí había un musiu llamado Bruce Tomas, que él en sus vacaciones se venía para acá y cuando llegaba iba a todos los departamentos a saludar uno por uno, eso le agradaba mucho al criollo que era un tipo simpático, cordial, esa gente allá es así pasa y te da los buenos días, aquí te tropiezan y no te saludan. Había tipos que eran agradables. La gente, entre unos y otros era más familiar la gente fíjate que nos reuníamos y nos tomábamos unas cervecitas. Era más familiar una vez que se construyeron las casas. Bueno en las barracas solo allí entre uno y otro se parrandeaba.

Había gente de todas partes, de Trinidad, de Guyana, venezolanos de todas partes de Oriente por aquí, esto era una masa de todo, norteamericanos bastantes, todos los que sabían hablar inglés venían. Había traductores allí, este Héctor Núñez fue uno de los traductores aquí, entonces pero muchos hablaban inglés. Habían de todas partes de Venezuela y de la Antillas, había trinitarios, guyaneses, cubanos, franceses, gente de Curazao, de Aruba y trinitarios más que todo a trabajar con la compañía.

Me acuerdo una anécdota había un americano el señor Walter Heighs que era un chivo grande aquí, veníamos nosotros a cenar, venía Guedez, David Jones, Pedro Campos y yo en un carrito que tenía Guedez descapotable, había un señor que venía cruzando la calle, entonces Guedez no lo vio, como que lo iba a atropella y el señor se resbaló y se cayó sentado de nalgas, en ese asfalto se ensució y caliente se nos acercó al carro y preguntó quién es usted, y le respondimos perdón Mr. Heigs, y el dijo perdón no, tiene que manejar con cuidado por poco me atropellan, yo no me acordaba

de eso, eso era cuando todavía estábamos en las barracas, veníamos de por allí junto al Banco Venezuela a comer, el comedor que estaba por allí por donde queda La Perla por allí estaba el comedor, por el edificio Falcón, cerca del Estadio.

Las primeras casas que construyeron fueron las tipo H Esas casas eran muy cómodas, de madera pero tu entrabas y era una belleza por dentro, pequeñas 2 cuartos, su cocina, su sala-comedor, su baño, porchecito. Las casas tipo H fueron unas que construyeron allí primero para los musíú, unas pocas casas para los jefes, las primeras casas. Eran por categorías de trabajadores, las primeras casas eran para los trabajadores de mayor rango y en el ínterin comenzaron a construir los campos de acuerdo con los rangos.

Con respecto a la situación política estaba mandando Pérez Jiménez. Había Guardia Nacional si habían, había una barraquita un comandito chiquito de orden público más que todo y cerca del mercado unos policías una compañía de vigilancia de la compañía por supuesto, cuando estaban las barracas, pero nunca hubo ningún problema, uno no se atrevía a hablar nada de política, había que tener mucho cuidado, una vez estaban unos muchachos de tesorería, tomando cerveza en San Félix y allí estaba sentado uno que se llamaba Fandiño, Jefe de la SN en la zona y ellos estaban echando chistes y dijeron algo que se refería al gobierno y al otro día los estaban buscando en la oficina para llevárselos preso por eso, por echar chistes a costillas de Pérez Jiménez.

Las relaciones eran tan buenas que cuando pasó eso el jefe de ellos un americano fue el que se apersonó con el Jefe de la Seguridad Nacional y le dijo que esos muchachos no eran políticos que cualquier cosa el se responsabilizaba por ellos y que eran buenos trabajadores, que le agradecería que los pusiera en libertad porque el los necesitaba y los soltaron. Los metieron presos en San Félix, pero eran tiempos difíciles

En cuanto a la electricidad y al agua, primero la pagaba la compañía luego nosotros. Había una planta que tenía la compañía allí está todavía cerca del Puente Angosturita, unos tubos altos esa era la chimenea de la planta, es buena. El agua, el acueducto que venía de unos tanques de allí hacia Cambalache, una bomba que

mandaba el agua del río, eso fue al principio después vino el INOS y se tomó las atribuciones. Hospital, había una barraca, pero era una medicatura básica, había que comprar las medicinas primero, una inyección.

Al principio habían como 5 mujeres en la parte de Contabilidad y el resto de otros Departamentos, de Ingeniería y las que emplearon aquí, después metieron más, al principio había pocas y vivían donde esta el Banco Exterior esa acera, allí había una construcción de bloques en donde vivía el presidente de la compañía y había unos cuartos para las mujeres, al año 52 o 53, vivían y se quedaba aquí. Juanita viajaba todos los días, Alicia la Tita viajaba, después comenzaron a viajar camionetas y cosas de esas y la gente se venía, igual que los hombres, pero la mayoría se quedaban aquí.

Bueno había un cine gratis en donde está el Trébol por allí, había un cine gratis, unos bancos de tablas y allí era en donde en verano íbamos a ver las películas, viejísimas al aire libre, bueno y entonces cuando era invierno si nos fregábamos, había mucha lluvia. La única diversión era un cine a la intemperie con unos bancos, cuando llovía cada quien se tenía que ir corriendo para su casa. Había una iglesia en una de las barracas, venía un padre italiano que oficiaba la misa en una barraquita, en sillas de hierro plegables, un galponcito y la primera iglesia. Había como un club, una barraca que convirtieron en un club, si el trabajó por allí ponían bailes y la gente se ponía a bailar, había una especie de cuadrado encementado, vendían cerveza yo no bailaba, que tiempos aquellos. Unos pasaba trabajo pero la plata valía.

El parque La Llovizna y el Cachamay lo construyeron mucho después, antes no había nada, la gente que se bañaba allí tenía que tener cuidado, no conozco que se haya ahogado ni nada, todo eso era abierto uno se bañaba y pescaba. Muchas cosas se me han olvidado pero es muy bonito recordar cosas, lo reconforta a uno.

#### **Anexo C4: Entrevista a Héctor Núñez.**

**Lugar y fecha:** Puerto Ordaz, Febrero de 2005.

Ciudad no había, esto era puro monte y la vegetación se reducía al chaparro, esto era un solo chaparral, es una mata que tiene una hoja muy áspera que la usaban antes para lavar ollas, es un árbol yo diría un arbusto que no sirve para nada, porque ni siquiera se quema, no sirve ni para leña, eso era lo que había acá en Puerto Ordaz y arena. No Habían calles asfaltadas, claro que no los vehículos eran exclusivamente los de la Compañía y con tracción en las cuatro ruedas, era pura arena. No había absolutamente nada, toda la gente que estaba aquí estaba dedicada a lo mismo. Había tal vez unas mil personas, en el período de pre extracción de hierro era la construcción de todo.

Entonces acá estaba la Orinoco Mining Company, con la idea de explotar el mineral de hierro del estado Bolívar y tenía una empresa que le estaba construyendo el proyecto, que se llamaba la constructora Bechtel. La relación entre el gobierno y la compañía era magnífica, la compañía le tenía al gobierno un yate anclado allí, para el uso del dictador Marcos Pérez Jiménez y sus Ministros, cada vez que un ministro llamaba le tenían el yate listo para pasear por el Orinoco y al Mar Caribe, a todo lujo y a todo dar, eran excelentes las relaciones.

Yo nací en Chile en un histórico 26 de diciembre de 1929, fíjate tremendo regalo de navidad recibió mi vieja, mi infancia fue la de un niño feliz, con unos padres excelentes, pero yo era medio flojo, no me destacué en los estudios, me destacaba en todo, en el colegio yo era un favorito porque me destacaba en deportes, en artes, en pintura, en idiomas, en todo eso pero las matemáticas y la física nunca fueron mis fuertes y así llegue al bachillerato que en Chile es de seis años e ingresé a la universidad a estudiar derecho, después de dos años de derecho empecé a ver que Chile estaba superpoblado de abogados, lo que está sucediendo ahora en Venezuela y había compañeros de estudios ya graduados, abogados que estaban vendiendo zapatos en zapaterías o chóferes de taxi y me entró un desaliento y una frustración y decidí

salir a dar una vuelta al mundo, sin medio a dedo prácticamente y mi primer destino no iba a ser Venezuela iba a ser Colombia como en efecto lo fue, me desembarqué en Puerto de Buena Ventura, atravesé toda Colombia, pero no conseguí trabajo para nada, entonces entré a Venezuela, no terminé mi carrera.

Llegué a Venezuela con el firme propósito de trabajar, reunir para el pasaje y seguir la vuelta, pero aquí tuve la mala ocurrencia de comerme la zapoara, la cabeza, no me habían advertido, pero lo grave es que no me la comí una vez, me la comí cinco veces. Si, en Caracas estuve apenas tres meses y luego me vine a Puerto Ordaz, no recuerdo si te conté que trabajé en una empresa de transporte, Bueno esa empresa de transporte era de un coronel del ejercito de Pérez Jiménez, que manejaba los explosivos y el armamento y como estaba recién empezando aquí la Orinoco Mining Company, que hacían exploraciones en el Cerro Bolívar, necesitaban explosivos y entones estaban en contacto con él, este Coronel que se llamaba Pulido Barreto, la empresa se llamaba Transporte Martín, pero era un nombre que no tenía nada que ver con ellos, era para despistar sabes para que no se viera tan obvio. Entonces cuando tenían que venirse para acá, no me acuerdo cómo conseguí el contacto para trabajar allí

Cuando empecé a trabajar en la empresa de transporte y dormía allí mismo, no tenía dónde dormir, no tenía dónde vivir yo, entonces me vine para acá y comencé a trabajar en los depósitos de dinamita en la zona de Cambalache nosotros llegamos en tiendas de campañas sin saber a dónde veníamos ni que veníamos a hacer, en lo que se llamaba en ese tiempo Punta de Loma, que es donde está actualmente la zona de apilamiento de mineral de hierro de la Ferrominera del Orinoco, que es un sitio muy bello porque se ven los dos ríos, se ve de lo alto la confluencia del Caroní en el Orinoco, éramos tres personas y los tres nos quedábamos allí y nos dieron un machete para defender los depósitos de dinamita, yo diría que dure allí unos seis u ocho meses.

Después de allí pasé a ala “Cantina”, que era la Cantina, una mala traducción del inglés “Cantine” que no es exclusivamente para expendedores de alcohol, de bebidas alcohólicas, era de todo, recepción del correo, recepción de la ropa para mandarla a la lavandería y allí se vendía desde pasta de dientes y también cerveza,

eso quedaba aproximadamente en donde está hoy la parte del Estadio de Béisbol de Puerto Ordaz, en el Centro, tal vez un poquito más hacia el Trébol, por allí estaba, te estoy hablando de aproximadamente, tal vez septiembre del año 52, allí hubo varias etapas, de allí la Compañía me mandó a Ciudad Piar a encargarme del club que tenía su cantina.

Yo comencé a trabajar con la Bechtel en febrero del año de 1952, cuando yo llegué de Caracas lo que encontramos fueron tiendas de campaña, pero ya estaban construyendo casas de cartón para los gerentes y las barracas para los trabajadores, estaban entre donde antes estaba el Banco Mercantil donde está actualmente en Banco Industrial, en pleno centro de Puerto Ordaz, todo eso era en centro del campamento, en donde está actualmente la Librería Latina, por esos lados. Esa era la zona en donde estaban las barracas de los trabajadores y en donde se empezaron a construir las casas de cartón para los gerentes, imagínate tú, de cartón. Las barracas eran construcciones largas con paredes de cartón, en cada sección había 4 camas y cada uno con un closet un estante de madera para cada uno, allí vivían 4 personas. Las oficinas que estaban en construcción eran de techo de zinc y paredes metálicas, las que estaban en construcción eran lo más básico Administración de Personal, Ingeniería y Contabilidad. Por supuesto que era un tanto incómodo, pero los estadounidenses tienen un sentido muy práctico, buscan la comodidad dentro de las condiciones adversas, por supuesto no había televisión, radio o libros, no había nada que leer ni un periódico, pero había agua abundante y luz, la planta la trajeron ellos, la instalaron, eso funcionaba bien. Habían culebritas por supuesto, en el río habían caimancitos y no tan chiquitos, las culebras se encontraban con mucha frecuencia, aún dentro de las barracas, culebras de todo tipo. Aquí no había nada, puro monte, la compañía comenzó a construir rápidamente unas barracas que eran de cartón y en cada barraca había cuatro camas, cada una con un escaparate. Eran mayoritariamente estadounidenses, gringos y venezolanos eran más que nada el personal obrero que venía de San Félix, viajaban todos los días en unas chalanas, en unos lanchones de madera grandísimos, pero el personal estable, no es que no hubiera venezolanos, por supuesto que si había, pero mayoritariamente eran gringos, puros gringos. Los

gringos también dormían en las barracas, en el mismo sitio, no todos porque habían también tu sabes jerarquías, allí fue cuando comenzaron a construir casas para los gerentes, el personal gerencial, pero casas que eran de cartón.

No había absolutamente nada, algunos trabajadores dormían en las barracas y otros eran traídos de San Félix, porque San Félix si es viejo, en lanchas grandes de madera. Yo nací en Chile no tengo la más remota idea de por qué decidí venirme a Venezuela, primero Venezuela no era la meta, la meta era recorrer el mundo, trabajar un poquito aquí, reunir para el pasaje e irme a otro país, y no empezó en Venezuela, comenzó en Colombia. En Colombia estuve un mes nada más y me vine, me motivó cosas de muchachos. Ahora al llegar aquí, cometí el gran error de comerme la cabeza de la zapoara y aquí forme familia me quedé porque me gustó Venezuela, yo me siento muy venezolano y todos mis hijos nacieron en Venezuela y a pesar de que he tenido varios matrimonios o semi matrimonios, nunca ha sido con una chilena siempre con venezolanas.

Hay una anécdota muy curiosa, yo empecé a trabajar en Caracas en un transporte a fines del año 51, empezando el 52 un día tenían que mandar 2 vigilantes y un chofer para Guayana porque iban a ser vigilantes de los depósitos de dinamita, yo llegué aquí entonces como vigilante enviado por el Ministerio de la Defensa, para cuidar los polvorines que estaban en construcción, los depósitos de dinamita. Nos dieron a cada uno un machete, con el machete nosotros teníamos que defender, allí no había cercas, allí veíamos ojos de todas clases de noche, de tigres de todo. Allí llegue yo por primera vez en tiendas de campaña y me quedé muchacho de 19 años y me quedé maravillado de ver desde allá arriba la confluencia de los dos ríos, el Caroní y el Orinoco y de allí prácticamente nos llevaron inmediatamente a los depósitos de dinamita, en Cambalache en tiendas de campaña. De allí de los depósitos de dinamita pasé a lo que era la cantina, la compañía la cantina era una barraca que se encargaba de vender cerveza y cigarros, recoger la ropa sucia y mandarla a la lavandería y recibir el correo y distribuirlo, en el centro porque los depósitos de dinamita estaban en Cambalache.



Cuando yo estaba recién transferido de Cambalache, de los depósitos de dinamita a la cantina, el comedor era una gabarra anclada en el río Orinoco, en los que hoy se llama Los Monos, el sector de Los Monos y la unía a tierra un puente flexible, como el río sube y baja el puente se adaptaba a las subidas y bajadas del río, de la marea. A mi no me lo creen esto cuando lo cuento, nosotros entrábamos a comer a la gabarra que era el comedor y salíamos con bolsas de desperdicios de comida nos parábamos en el puentecito a darle de comer a los caimanes, los caimanes brincaban al aire, todo los días, mañana, tarde y noche a darle de comer a los caimanes. Inicialmente el comedor estaba montado en una gabarra que habían traído por mar desde los Estados Unidos, allí se comía y allí se comía mientras la marea subía y bajaba, tenía un puente flexible y allí era en donde nosotros salíamos con comida y le dábamos a comer a los caimanes, la gabarra estaba en el sector de Los Monos y después eso pasó a tierra firme, pasó a ser el comedor.

Luego comíamos en el comedor de la compañía que era realmente espectacular, uno podía comer todo lo que quisiera y había una gran variedad de comidas y de platos, excelente El comedor quedaba por ahí cerquita de donde está actualmente, donde estuvo el Banco Mercantil en la esquina y ahora está vacío, por allí había unas tiendas El Gigante, no se como se llama, zapaterías hay por allí, es la Carrera Upata, está cerca del Estadio.

Yo pagaba 1 bolívar diario por las tres comidas y créeme eso era a comer todo lo que uno quisiera comer y si uno quería repetir, repetía. Los servicios de lavandería también lo tenían, en la misma cantina se manejaba todo eso, de allí se mandaba allá estaba también en funcionamiento una lavandería, tu sabes toda de emergencia la pobre, la cantina la manejaban un norteamericano que era el jefe y los venezolanos éramos 2, un muchacho, despachábamos cualquier cosa, refrescos, la coca-cola costaba un medio, 25 céntimos. Se trabajaba 48 horas semanales, en ese tiempo la jornada incluía los sábados completos, 48 horas las jornadas normales de 8 horas. Mi sueldo era de 10 bolívares diarios y la comida me costaba 1 bolívar.

Estando yo en la cantina, bueno pasábamos cine una vez a la semana y yo era el encargado de proyectar las películas de 16mm, no me acuerdo de ninguna, de la de los tiempos aquellos, imagínate Fred Aster, Ronald Colman.

Las distracciones ¿Lo digo? No había otro que la prostitución, no había nada, tu podrás comprender que no había ni una sola librería, ni donde conseguir un libro, ni donde conseguir una tienda donde se podían conseguir nada, todo se traía de Ciudad Bolívar, de San Félix y de Estados Unidos, entonces, las empleadas hembras entre las dos compañías no pasaban de seis o siete, entre dos enfermeras, dos secretarias, no pasaba, en cambio los empleados hombres llegábamos a mil, no había ninguna otra actividad.

La vida era muy monótona porque no había nada, al poco tiempo de estar en la cantina, me comisionaron para pasar películas en proyectores de 16 mm, la compañía mandaba a buscar, pasábamos una película una vez a la semana, al aire libre y esa era la distracción, no había más nada. No había deportes, no había nada de eso, nada absolutamente, el deporte era la caña y el otro deporte eran las visitas a San Félix a las zonas prostibularias, estaba en donde está actualmente la inspectoría de tránsito, la DIEX, esa zona por allí, todos iban, los gringos también iban y la caña era pura cerveza, nosotros no vendíamos sino pura cerveza, ron claro había que ir a conseguirlo a San Félix. Los alimentos los traía la compañía incluso importado, todo importado, los refrescos, la coca-cola por allí en ese tiempo costaba un medio 0,25. La vida era imagínate, esto era realmente monte y culebra, aquí no había absolutamente nada, mira imaginarse una biblioteca o una librería, eso no existía, absolutamente nada y nosotros éramos unos dos mil o tres mil hombres y las chicas no pasaban de 6, 7 u 8, entre enfermeras y secretarias, no había más.

Con los gringos se trabajaba muy bien, en el concepto que yo tengo y basado en mis experiencias de entonces las relaciones con los estadounidenses eran excelentes. Las condiciones de trabajo eran muy bien planificadas muy bien ordenadas. Mi jefe inmediato era un estadounidense con apellido latino el Sr. Sainz y luego pasé a la cantina, pero eran un poco de gringos como te dije y allí yo empecé a fortalecer mi inglés que lo traía muy incipiente, de allí me transfirieron a Ciudad Piar.

La situación con respecto a los contratos colectivos, no había nada de eso, Esteban Jhon, de origen trinitario era un carpintero de la OMC y como no había sindicato ni nada de eso, un día llamaron a Esteban Jhon de la Gerencia y le dijeron mira nosotros queremos redactar un contrato colectivo, ¿usted no estaría dispuesto a firmarlo? Para darle ventaja a los trabajadores y Esteban Jhon fue el primero en firmar el contrato colectivo más o menos en el 53 54. No había problemas, se trabajaba tranquilamente.

No había ninguna discriminación en cuanto a la religión, sin embargo al poco tiempo se fundó en esas barracas una iglesia interdenominacional, que agrupaba a varias a todas las religiones que se presentaban, tu decías mira yo soy católico, soy protestante de los testigos de Jehová, en las mismas barracas.

En cuanto a las vías y carreteras no había absolutamente nada, la carretera a Ciudad Piar era un sendero prácticamente, ahora todo vehículo para el traslado de los empleados de un lugar a otro era por medio de jeeps, vehículos jeeps con tracción en las 4 ruedas, por la arena, se tenía trazada la vía del ferrocarril. La compañía casi casi desde los comienzos instaló un consultorio, había un médico y una enfermera inicialmente y allí se trataba de todo, los enfermos graves había que llevarlos a Ciudad Bolívar.

A Ciudad Bolívar la carretera era una trocha hecha por vehículos, no había una carretera y para viajar a San Félix, hicieron por Los Monos un atajo y había una chalana que lo transportaba a uno hacía el otro lado y allí había vehículos que los llevaban al centro de San Félix, eran cantidades irrisorias lo que se pagaba, recuerda que el dólar estaba a 3,35. No llegaban aviones.

A diferencia de las compañías petroleras, que en toda Venezuela y en el este Caripito, por allí, las compañías petroleras norteamericanas construían campamentos cerrados y sin embargo el propósito de la OMC desde un principio fue construir una ciudad abierta, un gran mérito. Había un progreso constante, posteriormente se inició la construcción de las casas ya de bloques con techos duros, todos los días se veía algo nuevo era fácil imaginarse que el progreso sería continuo.

Marcos Pérez Jiménez, la Seguridad Nacional, aquello era horrible como toda dictadura, un aparato represivo no se podía si quiera hablar de política, bastaba con que alguien dijera tu eres adeco, en ese tiempo URD de Jóvito Villalba, simplemente ibas preso. Aparte de la cantina había muchos empleados venezolanos, los primeros funcionarios que llegaron, hubo uno de la aduana, recibía lo que traían los estadounidenses y la Seguridad Nacional.

Como te digo fue primero Puerto Ordaz y luego Ciudad Piar, pero de allí no salí. Anécdotas, creo que esto no lo cubrimos anteriormente, estando yo en esos primeros meses del 52, llegó alguien vendiendo terrenos diciendo que esta era una zona con mucho futuro y estaba vendiendo terrenos, me puso un plano adelante y con facilidades de pago, me dijo, elige una parcela y el pago en cómodas cuotas, la parcela tenía 600 metros y el precio era de 4 Bs. El metro, yo pedí ir a verla y me dijeron si si cómo no ven a verla, a la entrada de lo que se llama Castillito hoy en día, todo eso era monte tupido completamente y entonces pregunte en dónde está mi terreno, mira tu terreno no está visible todavía pero estamos abriendo camino, yo no tenía idea de dónde estaba mi terreno. Tuve la buena suerte que cuando se abrió la Av. Principal de Castillito, resulta que mi terreno estaba allí en una esquina estaba precisamente en donde está hoy la GE, diagonal de una agencia del Banco Caroní, eso era mi terreno. Bueno, ese terreno al cabo del tiempo valía mucho dinero y yo conseguí un permiso de construcción que aparentemente era el primero que daban en esa zona y empecé a construir con mis ahorritos y llevaba un edificio bien adelantado, pensando ya en un segundo piso, entonces me vino a visitar un señor que quería montar una carnicería, entonces me dijo cuánto me cobras por un local aquí abajo para poner mi carnicería y yo le di un precio que no me acuerdo y a el le pareció muy caro y no me lo alquiló, entonces se fue un poquito más abajo y consiguió otro local y puso su carnicería, ese señor era de apellido Mossuto, el de los Santo Tomé.

Supieras que había integración, no sé si recuerdo te dije esto pero a diferencia de lo ocurrido en los campamentos petroleros en el Zulia, las empresas norteamericanas hacían campamentos cerrados, en cambio la OMC desde un principio fue la de fundar una ciudad abierta, no había discriminación.

**Anexo C5: Entrevista a Juanita Farrera.**

**Lugar y fecha:** Puerto Ordaz, Mayo de 2005.

Yo llegue en el 52, yo creo que para febrero, todavía no estaban estas casas hechas, entonces no existían casas sino las casas que fabricaban, que hacían los americanos cuando venían hacían tipo de casa así como barracas, de madera y cosas de esas y esas las ubicaron en esa parte en donde es el mercadito, todo ese centro hasta donde es la Avenida Las Américas, todo eso allá eran las oficinas en ese tiempo. Había todas agrupadas porque por lo menos había el Departamento de Relaciones Industriales y allí había que si en ese mismo este edificio.

Mira yo creo que cuando llegué ya habían fundado la ciudad, yo creo que ya estaba fundada, bueno eso si la primera piedra. Yo llegué aquí como el, déjame ver si me acuerdo como el 18 de febrero, ya habían puesto la primera piedra. Quedaban las oficinas por allí. Para cuando yo llegué en el 52 el muelle estaba en plena construcción, eso lo terminaron para el primer embarque, eso lo hizo la Bectel. No había aeropuerto, la gente llegaba a Ciudad Bolívar y venían en carro, después, pero eso fué después, llegaban los aviones de la compañía, pero no había aeropuerto.

Todos los días viajando de Ciudad Bolívar para acá. Yo vine de Ciudad Bolívar, yo trabajé primero con la Becthel que era una contratista, la principal contratista que le estaba haciendo todos estos trabajos, la Orinoco estaba pero administrando a las contratistas que le estaba haciendo que si el muelle, las oficinas, las carreteras las vías, entonces yo empecé a trabajar pero siempre en la oficina de Relaciones Industriales desde el 52, pero como en el 54 terminaron todo este trabajo la Becthle y un grupo de trabajadores pasaron a la Orinoco y entre ese grupo pasé yo en el 54 con la Orinoco hasta el 86. Allí se hacía de todo, yo entré sin saber de oficinas nada, tuve la suerte que trabajaba un tío aquí en el departamento de Administración Cívica trabajaba él y era yo creo que carpintero, algo así de carpintería, entonces él me consiguió porque para acá no querían pasar mujeres para

trabajar, yo tenía 25 años, solamente viajábamos como tres o cuatro mujeres de Ciudad Bolívar para acá.

El Departamento donde yo trabajaba era Relaciones Industriales de Personal, me dedicaba al empleo de los trabajadores todo lo relacionado con los trabajadores, se retiraban allí y llegaban allí, todo lo que quisieran ellos, constancias de trabajo, cartas de amonestación, bueno todo lo referente al trabajador se manejaba allí. Yo empecé con el archivo, por supuesto yo no sabía nada, y te podías conseguir con una culebra muy enrollada, por eso es que le decían monte y culebra, yo nunca me la conseguí pero si se consiguió, eso era puro monte, por allí por donde estaba el mercadito eso era un monte, monte, monte y monte hasta acá hasta donde están esos indios, eso era puro monte. Mi tío se llamaba Nolasco Medina, el trabajaba el empezó primero que yo, pero yo le decía cuando yo más o menos yo le daba un poquito a la máquina, yo le dije tío me vas a conseguir un trabajo allá, yo le digo ahorita a mi esposo a mi no me gustaba la cocina ni nada de ama de casa, eso fue lo que me hizo venirme, bueno sí y fui aprendiendo porque todo estaba tan junto que después yo me defendía y podía hacerle un quite a cualquiera

Había un autobús lleno de personas que venían de Ciudad Bolívar, pero más que todo obreros, nómina había para ambas empresas en el mismo autobús porque ese era un transporte no era transporte de la empresa, era transporte particular y hacía esos viajes, por supuesto que había varios transportes, no autobuses de esos grandes, sino camionetitas chiquitas y cada uno viajaba con el que más le gustara.

El horario era de siete a cuatro y una hora de comida, había que empezar a las siete entonces uno tenía que venirse, yo por lo menos vivía en La Carioca, a la última que embarcaban era a mí, pero tenía que pararme igual a bañarme a las tres o tres y media para llegar aquí a las siete, esa carretera tu sabes eso era pura tierra y en la época de lluvia se formaba barro.

Bueno en el 52 te digo chica que viajábamos de Ciudad Bolívar todos los días porque aquí no había en donde quedarse y por supuesto que a lo mejor para ellos sí para los americanos y a los empleados de ellos que tenían cierto rango pero para nosotros no había nada de eso teníamos que comer traíamos viandas los que veníamos

en los autobuses viandas, calentábamos en el sol, sacábamos allí en el capó de los carros, este o sea así vi yo nacer a estas compañías y bueno gracias a Dios no duró mucho porque después la Orinoco empezó a hacer todo lo demás.

Los americanos cuando se van un sitio, ellos son muy prácticos, lo primero que te hacen es su broma, no habían casas, esa una de las primeras y era la lavandería y quedaba esas oficinas que te digo que eran unos galpones grandes en donde estaba cada uno de los grupitos, cada cual tenía sus oficinas, que te digo que eran como unos grandes galpones de madera, allí estaban los escritorios y las cuestioncitas, un grupito que era no un departamento, era una sección más o menos.

Había comedor para ellos para los de la compañía por medio de tiques que te daban, entonces de repente a mí me daban algunos tiques, mis amigos los jefes me traían, ellos comían me dejaban y me traían. Mira ese comedor yo te voy a decir quedaba, nosotros estábamos por allí por donde quedaba Pasal, por esos lados por donde creo que es la Inspectoría, la PTJ junto a un Banco Exterior, por donde quedaba la Avenida Las Américas, por allí por ese Trébol estaba el comedor y ellos venían y comían, pero para nosotros no existía, no había comedor ni nada de eso.

Bueno había eso y derecho hacia allá hacia el río, eran lanchitas, uno iba a San Félix en unas lanchitas, pero a mi no me gustaba porque tenía que atravesar el Caroní, salías por Dalla Costa a un San Félix horrible que no tenía nada, yo prefería irme para mi casa que venir a dormir en San Félix, eso era horrible, zancudos. De San Félix venía mucha gente y la compañía tenía lanchas especiales para los trabajadores que estaban allá en San Félix, no se venían por aquí porque no había puente.

De las carreteras que yo conozco hija, todo era de tierra, de Ciudad Bolívar para acá, la de Ciudad Piar la empezaron a hacer pero primero tenían que hacer la vía férrea, de dónde iban a traer ellos el hierro, los vehículos que circulaban eran de la compañía y uno que otro que tenía su vehículo particular, los carros de esas marcas viejas de carro y la OMC que tenía las camionetas estas, sobre todos las pick up, los autobuses, después los autobuses unos que otros cuando estaba el puente y uno que otros que tenían allí para movilizar al personal cuando tenían que viajar por allí, tenían su autobús grande.

La Orinoco y la Bectel no eran las únicas, no la Orinoco tenía varias compañías que trabajaban en estas cuestiones, déjame ver si me acuerdo, en Ciudad Piar estaban unas pero para el asunto del Cerro, aquí abriendo carreteras, no tengo idea, ahorita se me olvidan, la Morrison era una, déjame ver si me viene otra, no podría decirte que se encargaba la Morrison, trabajos a lo largo de la vía férrea, dependiendo del área construcción de casas, las vías férreas para cada cosa se tenía su empresa, yo se que habían varias empresas para esa vía férrea, la colocación de cosas, lo que manejaba eso era un Departamento que se llamaba Puerto y Ferrocarril, de la OMC.

Son tantas anécdotas, cuando no se venía de Ciudad Bolívar, cuando amanecía bien estábamos en el 70, desaguándonos, el desayuno era un pan, llegábamos al 70 no, un pan lo abría el dueño del negocio, le metía un poquito de jamón café con leche, ese era todo el desayuno y eso como que nos costaba un bolívar, 1,50, ese pan con un poquito de jamón y café con leche, allí toditos mujeres y hombres, pero te digo mujeres éramos pocas, allí desayunábamos el gran desayuno y llegábamos con esas pestañas llenas de polvo, polvorientas porque un carro iba delante del otro y el otro no se dejaba pasar, lo que le tiraban a uno era tierra amarilla, había que llegar directamente al baño lavándose la cara, siempre viajábamos con unos bichos amarrados en la cabeza, aquí no se usaban peñaditos así, no no no, nada de eso, no pelito así acomodadito, nada de eso, uno trabajaba con ropa más o menos que le sirviera, pero como no habían esas grandes, llegaban esos grandes personajes aquí, había el teléfono por supuesto, lo demás era monte y culebra.

Los servicios de agua, luz y teléfono los tenían, ellos tenían una planta y su planta eso lo tenían bien, aquí por eso no había problema, para el sofocante calor no había aires acondicionados había unos grandes ventiladores, que le botaba a uno todo el papelero al suelo, pegados así de las paredes. Bueno en estas calles no había nada, yo me acuerdo que había en ese bajada de Alta Vista para caer al hotel Dos Ríos que te queda por aquí, eso era una bajada así, que los carros eso se veían, si tu estabas arriba los carros se veían de lejos, el hotel Dos Ríos fue el primero.



Para distraerse estaba el cine, pasaban una película, por detrás del mercadito pero hacia acá, por allí ponían una pantalla grande y ponían películas, no se cuantas veces a la semana, no era todo los días y entonces acomodaban sus sillas al aire libre, entonces allí veíamos películas cuando uno se quedaba y se pasaba a San Félix a dormir, yo por lo menos no lo hacía mucho, tenía que dormir en San Félix, en la noche veíamos esas películas, cuando la película era buena eso se llenaba, eso era lo único que había, toda la gente que viajaba no tenía tiempo de echarse los tragos esas cosas, a lo mejor ellos lo hacían se tomaban sus tragos.

Había una medicatura con su médico y enfermera, el médico era venezolano, eso era muy básico, en asuntos de medicina esto estaba muy básico. Venían todas esas medicinas traídas por ellos para los accidentados y a los enfermos graves los mandaban para Ciudad Bolívar y si era de mucho cuidado para Caracas.

La iglesia vino mucho después, porque tu sabes que los tipos estos que venían tenían diferentes religiones, la mayoría de los americanos son evangélicos, los evangélicos tienen diferentes iglesias también. Aquí no se hablaba de política, nada, nada en absoluto, absolutamente nada, yo que era la más revoltosa nada, vine a revolver fue después. Estaba la Guardia Nacional, algunos sitios ellos los custodiaban, esos estaban en sus asuntos, la compañía le alquilaba un sitio para dormir, para ellos, para sus jefes.

Las relaciones eran buenas, tu sabes que yo siempre digo y a mí me critican y yo le digo mire el que no ha trabajado con un americano jefe no sabe lo que es tener un jefe bueno, ahí se me ponen, el venezolano es muy pantallero. Bueno ellos escuchaban a uno todos los planteamientos, mire señor fulano estoy descontenta por esto, por esto y por esto, pasa esto y por eso no te iban a poner mala cara ni nada. Cuando venían los americanos ellos se encontraban con que no manejaban bien el idioma, bueno tu sabes que uno se puede entender, había traductores habían empleados que eran bilingües y si ellos querían decirle algo a uno ellos mandaban a decir, por supuesto yo tenía un jefe inmediato que era bilingüe, pero si eran muy buenos, eran buenos, tanto que yo le digo ahorita a la hija mía que trabaja en la Ferrominera, yo le digo tu no sabes lo que es trabajar bien y ella se pone bravísima.

Yo tuve jefes de todo que si jamaiquinos, que si venezolanos, que si americanos, que si húngaros, en mis largos 30 y pico de años que yo trabajé tuve jefes de todos, sin tener ninguna profesión porque como te digo yo entré a trabajar, ellos daban bastantes oportunidades así uno no supiera, porque nadie les quería venir para acá, esto estaba incipiente, lo que se oía es que esto era monte y culebra, más bien les interesaba que viniera gente, les interesaba enseñar, de hecho ellos enseñaron, ellos enseñan a esa gente, yo no sabía ni siquiera nada de oficina, un día mi tío me dijo yo estaba empezando a estudiar allí en Bolívar porque yo tenía mis aspiraciones de ser mecanógrafa, yo no me veo el día yo veía a esas muchachas que escribían tan rápido, así yo quería escribir, bueno Dios como que me oyó, pero eran tan limitadas mis aspiraciones pero allí llegué

Yo ganaba 500 bolívares mensuales, me pagaban también el viaje como 100 Bs., el total 600 Bs. Con respecto a los contratos no había nada de eso, nada formal, después fue que se firmó el contrato colectivo con los trabajadores y mi tío tampoco que era de la nómina diaria, sin contrato y sin nada porque eso era trabajar para acá, para los trabajadores de acá era un orgullo, para otros lo veían como ahí no. Estas trabajando en ese monte, pero para uno era un orgullo trabajar para una trasnacional, yo lo sentía así y los demás. Los obreros ganaban como 25 o 30 bolívares, algo básico y eso en esa época era real, ahora ni los muchachos del mercado lo quieren.

Venía gente de Caracas, de Ciudad Bolívar, toda esa gente de la costa, venía gente de la costa, venían de todas partes y esos eran los que se quedaba en San Félix o en Ciudad Bolívar y el más, que se yo un ingeniero le conseguían en donde estaban los americanos, los ponían a vivir como solteros tres o cuatro en las barracas, pero cuando empezaron las casas es que esto se fue poblando, cuando habían escuelas.

Era una época muy bonita, yo digo que aquí en Puerto Ordaz siempre fue un personal flotante, por lo menos tu tenías que se yo tres años y después te ibas, era todo muy bonito, para mí antes era mejor que te digo yo la gente era más amistosa, como todos éramos trabajadores todos nos conocíamos, aquí no había más nadie que no fuera trabajador viviendo, entonces claro era mejor.

**Anexo C6: Entrevista a Pedro Campos.**

**Lugar y fecha:** Valencia, Junio de 2005.

Nos enteramos por medio de un amigo que había llegado de San Tomé antes que nosotros a la empresa norteamericana concesionaria de las minas del mineral de hierro del Cerro Bolívar y sus alrededores se encontraba en plena actividad exploratoria y ya en la etapa de diseño de instalaciones, construcciones y servicios para montar la infraestructura completa para el área de minas, fundación de dos ciudades con servicios básicos, tanto civiles como industriales. Nuestro amigo era contratado como cajero principal, al día siguiente se presentó con una planilla para empleados definitivamente.

Nos presentamos en una enorme casona, en cuya entrada se podía contemplar un ya célebre monolito de hierro forjado por los frailes en los tiempos de la colonia, en La Sabanita, oficina principal de la empresa rodeada por varias construcciones talleres, laboratorios, almacenes, comedor, viviendas para algunos de los familiares de ejecutivos y residencias completamente dotadas para técnicos y profesionales solteros. Comencé como oficinista de contabilidad de la Oliver Iron Mines que luego de unos meses paso a ser la Orinoco Mining Company, bajo la supervisión de un contador americano organizando el sistema de nóminas y pagos al personal, después contador de costos, clasificación, registro y capitalización de los desembolsos de inversión durante la construcción de infraestructura.

Se manejaron varias alternativas antes de Puerto Ordaz, una alternativa fue ubicar las instalaciones en un puerto marítimo en las inmediaciones de Puerto La Cruz y Guanta, en las costas del Mar caribe, en el límite norte del vecino estado Anzoátegui. La otra consistía en la construcción de un puerto fluvial con el nombre de Puerto Caroní, en la confluencia de los dos ríos que forman un espectacular triángulo de mar y tierra frente al muelle de Palúa ya funcionando para la Iron Mines. La confluencia de los dos ríos traía a la memoria del viajero, el recuerdo del famoso “Golden Triangle” formado por los ríos Ohio, Allegheny y Munon.

Una vez que se escogió la opción de Puerto Ordaz, la empresa anunció el traslado de sus oficinas a Puerto Ordaz, primero viviendas temporales, carpas de lona, barracas de madera prefabricada, las cuales se armaban de la noche a la mañana. Nos tocaba llegar al sitio donde habían sido instaladas varias filas de tiendas de campaña, las cuales fueron asignadas como primeras viviendas para los empleados que conformaban el grupo de pioneros. Durante los meses que pasamos en el sitio elegido para la fundación, estuvimos alojados en las viviendas temporales. Era un trabajo que se estaba haciendo allí a todo vapor y de una manera muy eficiente, una de las cosas que hoy en día me sorprenden el tiempo record en el que se construyó esto, fue fundado Puerto Ordaz oficialmente en 1952 y en el 54 ya estaba embarcando el hierro.

Yo trabajé para la Oliver y pocos meses después cambiaron oficialmente el nombre, ya estaban en esa tramitación y entonces pasé a la OMC y en esa época estábamos en la Sabana, tengo un capítulo escrito sobre esa parte de Ciudad Bolívar, la Orinoco en Ciudad Bolívar, habían pues en Ciudad Bolívar, yo pasé 5 años en San Tomé, hasta el 50 estuve en San Tomé y comencé en la Orinoco, estaban en todos los trabajos de planificación de todas las obras que se iban a realizar, la tramitación de los permisos, todas esas cosas porque estaban planteando la alternativa para el puerto al norte de Anzoátegui, cerca de Guanta, hubo una presión social, una cosa de los guyaneses que querían.

Yo llegué de los primeros en toda la confluencia de los ríos, ahí llegamos a unas carpas temporalmente, allí estaba Rivas y Virgilio Lanz, recuerdo porque el era un tipo muy pintoresco que había sido aventurero, había sido un aventurero y entonces el nos contaba esos cuentos y yo recuerdo que una de las diversiones era eso, fue poco tiempo porque después pasamos allí a donde se construyó después el Centro Cívico, es la referencia pero por supuesto eso no existía. Nosotros llegamos a Punta Loma pero como una cosa muy breve, pero las oficinas ya estaban hechas, eso tu sabes como es la planificación, primero lo primero si voy a traer gente para acá a donde van a trabajar y luego donde los vas a alojar a donde van a comer, donde se van a divertir.

Yo llegue allí a un sitio que se llamaba Punta Loma, al sitio donde llegamos con las carpas no sé si conserva el nombre todavía, yo creo que eso lo puso un americano que no sabía mucho español pero si conocía algunas palabras y entonces lo llamó así Punta Loma, pero claro al poner la oficina desapareció toda esa referencia.

Era una época similar a la que yo viví en San Tomé, allí trabajé en un sismógrafo y también se hacían campamentos, yo fui veterano de carpas porque allí también se hacían carpas. Las carpas tenían sus comodidades elementales, sus buenas camas, mosquiteros, una mesa de trabajo, un escaparate, uno podía tener sus cosas, en el monte, en los chaparrales.

Cuando estábamos en las carpas nos íbamos temprano y pasábamos el día allá y regresábamos a las 4 de la tarde. Uno de los cuentos que yo tengo de eso que yo recuerdo es que uno llegaba a las 4:10 o 4:15 por ejemplo y se quería bañar y no podía porque había tubería de agua, te ponían tubería de agua temporales, había un baño, una carpa con una regadera pero entonces como la tubería era superficial el agua estaba hirviendo.

Eso era pintoresco porque uno iba trabajar allí porque la oficina estaba frente al Centro Cívico, sabes que eso es una bajada para formar allí en donde esta el banco, pero allí al lado de la escuela, la escuela quedaba en la parte baja, eso lo rellenaron, entonces subía un poco y se aplanaba los edificios que hizo el padre Palacios tu lo conoces. Había un club para la tarde, lo abrían después del trabajo a las 8 9 de la noche, la gente tomaba cerveza, no había que comer mucho porque el comedor era una cosa en donde había mucha comida, lo que tu quisieras, podías repetir comidas eso era, hacían apuestas, pero allí había de todo acuérdate que esa era la época recién terminada la guerra traían todo de allá, jugos, envases grandes, frutas, manzanas, peras, duraznos y bueno toda clase de comida envasada, las traían en un barco y eso entraba por Puerto La Cruz.

Primeros todos los varones en aquellos días nos manejábamos con toda informalidad, hasta el punto de que en las tardes antes de la cena en el comedor de las barracas, solíamos jugar dominó y cartas al aire libre, en ropa interior o envueltos de paños de baño, mientras esperábamos para tomar un baño de agua casi hirviendo que

llegaba por tuberías superficiales, después del sol por aquellos terrenos aplanados y deforestados.

La comida era por las barracas, había una barraca para las oficinas otra para el comedor y otra barraca para la fuente de soda, casi simultáneamente cuando se construían las barracas para los trabajadores, pero comenzamos en carpas no para trabajar sino para dormir, pero cuando nosotros llegamos a las carpas, yo llegué allá.

Después de la cena a las 7:30 proyectaban una cinta cinematográfica en una pantalla gigante instalada al aire libre, a la que solía asistir gran parte de los pioneros, mientras los demás se retiraban a sus habitaciones a leer o escribir y el resto se acercaba a la improvisación de cantina donde tomaban unas cervezas, vino, ginebra o güisqui, a las 9:30 a dormir porque a las 6:00 comenzaba el desayuno y a las 7:00 el trabajo. Sin falta las lanchas o barcazas partían de San Félix a las 5:00 AM y regresaban a las 6:00 PM.

Primero vivía en las barracas luego me mudé a San Félix, pero fue una cuestión de meses, yo llegue en septiembre, finales de agosto septiembre tuve unos días en las carpas y entonces pasé a las barracas, pero las barracas eran como unos paneles de madera y encima le van poniendo tablas, eso se lleva todo un bloque y entonces vienen y clavan vigas de hierro y encima le clava el techo, primero ponen otra cosa de madera allí, son sólidas completamente sólidas, cogen el techo como las paredes son también de eso lo que hacen es amarrarlo tienen como bisagras en un momento quedan listos y son sumamente sólidas y allí te ponían las camas, cuatro personas pero con cuartos individuales para la gente como yo, para un oficinista como yo, los técnicos, topógrafos, los fotógrafos había mucho de esos.

Yo soy el Miamo, cerca de Guasipati y entonces nosotros yo como pionero recibía muchas solicitudes de compañeros de allá y de mucha gente de San Tomé y yo los ayudaba a conseguir empleo entonces teníamos como una colonia de pioneros de Guasipati, El Callao, Upata, El Palmar. Eso es una cosa muy interesante esa fue una mezcla de razas porque coincidió con el fin de la Guerra Europea y entonces en Ciudad Bolívar allí se incorporó una cantidad de gente habían Italianos, austriacos, húngaros, alemanes, rusos, franceses y americanos que por supuesto que eran la

mayoría de la compañía, vino gente de todas partes del mundo y por supuesto esa gente no hablaba el idioma todavía.

Las primeras oficinas fueron un barracón allí entre la Diego de Ordaz, pero luego comenzaron a hacer oficinas, en la oficina principal más que nada eran cargos de contabilidad, llevábamos la contabilidad de la nómina, nosotros por ejemplo, yo trabajé que esa fue una de mis grandes experiencias como analista de costos, nosotros llevábamos y yo era el segundo allí un americano alemán, un hombre muy preparado con un Master en Estados Unidos y que fue mi jefe y el era el que llevó la contabilidad de la inversión, tu sabes que las empresas americanas, la base de las empresas americanas es una buena contabilidad que implica registros de todo, paso a paso, una de las cosas de las que nosotros adolecemos sin un sistema contable adecuado no puede haber una gerencia adecuada porque por la contabilidad, tu tienes al día todo.

Las oficinas eran temporales, eran barracas inmensas pero dotadas de todo, cada cual tenía sus oficinas y sus cosas, hicieron una oficina grande y luego varias oficinas, luego en esa área hicieron el mercado libre, allí donde la escuela Diego de Ordaz, entonces en esa parte en donde está la escuela Diego de Ordaz siguiendo digamos el rumbo del Caroní allí fue donde estuvo toda la actividad de construcción ahí hicieron una oficina grande y luego varias oficinas y algunas casitas donde se alojaban los ejecutivos, eran casitas de madera, fueron los primeros que ocuparon los que eran casados en esa época, que después en esa área que era más o menos grande hicieron el mercado libre y alrededor de eso estaban esas casas que fueron siendo sustituidas por construcciones particulares.

Inicialmente no había carretera, uno tenía que para ir en carro por ejemplo de Puerto Ordaz o de San Félix mas bien había que irse por El Pao, pasar por Caruachi entonces, por que esa era la carretera entre lo que era Puerto Ordaz y el KM 70 era una carretera para Ciudad Piar, pero por allí por el 70 uno se desviaba a Ciudad Bolívar y ese recorrido lo hacíamos nosotros. Para ir a Ciudad Bolívar, era vía Upata, por las cercanías del campamento de la Iron Mines en El Pao, hasta la carretera que unía el pequeño poblado de Altagracia con el paso Caruachi, sobre el Caroní, en

chalana a Ciudad Bolívar. Como en aquella época no se encontraban suficientes técnicos o profesionales disponibles locales, se recogía gente dispuestas a aprender luego se entrenaban.

Había gente que vivía en San Félix y muchos que se quedaron en Ciudad Bolívar y viajaban diariamente, entre los que hubo muchos que fueron pioneros entre ellos Juanita, ella viajaba para Ciudad Bolívar, bueno el personal obrero vivía en San Félix y venían en unas barcazas grandes, unos ferry con unos motores bien dotados con gran capacidad con bancos para sentarse, yo al principio viajé en esos también y habían lanchas más pequeñas, es decir todo un sistema de transporte entre San Félix y Puerto Ordaz, pasaban por frente a Palúa, uno llegaba allá por donde estuvo después la oficina, allá en la primera calle que sube por el Campo C, no se como está eso ahora esa oficina estaba allí y después nos mudamos yo siempre.

En la cuestión del ferrocarril habían hombres que venían de Panamá, venían de los Estados Unidos, de Alemania, de Italia de todas partes pero ellos pasaban trabajo porque los americanos no sabían hablar español ni italiano ni los italianos sabían inglés o español, muchos el que hablaba eso. Fíjate lo que te digo, si yo te empleaba para trabajar conmigo un técnico en cuestión de 6 meses porque yo estaba encima de ti. Prontamente pusieron bombas de gasolina, al principio ellos, tu sabes que los americanos llevan todo ellos tenían los tambores de gasolina con una bomba de esa y al poco tiempo te tienen instalado un surtidor, eso es fenomenal, llegaron con planes, esas compañías eran un fenómeno y tenían contacto con todas las especialidades e iban subcontratando y tiene una gerencia de construcción experimentada realmente.

La Bechtel era el núcleo principal y aparte de esa había una cantidad ya ni me acuerdo, una compañía que hoy en día es buenísima, pero allí había cantidad de empresas de todo, había cantidad de empresas y fueron llegando estas que aparecen hoy en día como pioneras, esas no estaban en ningún lado, la CVG fue después y ocuparon parcelas de la OMC, como fue una ciudad planificada el gobierno puso una cantidad de condiciones, esta gente vino metió sus casas allí, las primeras.



La situación política no afectó porque para esa época estaba Pérez Jiménez, era un ambiente de trabajo en donde todo el mundo estaba pendiente de trabajar, entonces uno oía cosas y tal pero hubo un momento donde pusieron de la Seguridad Nacional una oficina allá, pero ese señor como que más bien, como que no, como te diría yo era un buen policía pero el tipo no.

Yo me vine por el colegio de los muchachos y aunque allá estaba bien el colegio Nazareth yo veía que era mejor, yo no había estudiado para esa época y estudié Administración, porque cuando me vine a Caracas me di cuenta de que podía estudiar y al llegar a Caracas lo hice y después hice el postgrado, yo había hecho muchos cursos en los Estados Unidos y llegué a altas posiciones allá pero decidí botar todo y empezar por el principio, yo nací en el Miamo pero me crié Guasipati de donde es Villalobos y después estuve en Guasipati, cuando terminé 6to grado me fui para Ciudad Bolívar, de Ciudad Bolívar me fui a San Tomé pasé 5 años allá y después a Ciudad Bolívar en donde empezó todo, pero en esa época yo lo que escribía era poesía. Trabajé en finanzas para esa época cuando yo me vine ya era tesorero y la oficina estaba allí pusieron un portón para pasar a la oficina Ofic. Original en donde prácticamente quedó la parte técnica todas esas cosas.

Allá en Puerto Ordaz había que contabilizar todo lo que era viviendas, todo lo que era instalación de trabajos, talleres, esos son rubros, entonces yo trabajé en eso y por supuesto tenía que ver todo lo que estaban gastando y registrarlos adecuadamente, esto va a esta cuenta, esto va a la otra cuenta. Mi trabajo era organizar el sistema de nóminas y pagos al personal, después contador de costos, clasificación, registro y capitalización de los desembolsos de inversión durante la construcción de infraestructura.

Yo recibí entrenamiento inicial como operador, fui a hacer un curso de Gerencia en los Estados Unidos. Al principio dependía todo de Ciudad Bolívar o de San Félix, por lo menos yo me acuerdo que yo me iba a sacar los pasaportes a San Félix, estaba allá una oficina de identificación y había policías pero allá la cosa se manejaba con los vigilantes de la compañía, la compañía tenía sus cuerpos de

vigilantes organizados, pero gente que allí no se veía nada de atropellos la gente estaba para trabajar, trabajando.

A mí me consultaba todo el mundo porque yo era un tipo de finanzas con ascendencia con los americanos, como yo hablaba inglés, yo aprendía a hablar inglés en San Tomé, me fajé a estudiar inglés en esas tiendas de campaña con unos caset que mandaban de Estados Unidos National School entonces cuando yo llegué a Ciudad Bolívar, a la Orinoco ese inglés que yo sabía me ayudó mucho y yo me hice amigo de los americanos que no hablaban nada y ellos practicaban conmigo y yo con ellos porque en San Tomé yo fui secretario de un geofísico que no sabía nada de español entonces fuimos hablando y hablando y el me dictaba en inglés para que yo los reportes se los pasara a maquina, pero yo aprendí el inglés escrito, yo en Ciudad Bolívar con esos tipos yo era soltero y nos íbamos a parrandear y yo era amigo de ellos y entonces yo tenía mucha influencia con ellos pero para hacerle favores a la gente, para orientarlos.

En Puerto Ordaz ni en Venezuela en general para esa época habían técnicos medios, apenas algunos que estudiaban cuestiones de oficina como en el caso mio, yo estudié contabilidad en Ciudad Bolívar un curso de un año bien intensivo y yo lo aproveché porque como yo tenía bastante destreza en el manejo de maquinas y en los cálculos y esas cosas lo aproveché bien. Qué me tocó a mí, yo fui allá un ídolo porque yo enseñé a mucha gente, primero como vínculo entre los americanos y la gente, llegabas tu por ejemplo de 18 años y tenías 5to año de bachillerato y buena letra, yo te empleaba, yo le voy a decir lo que va a hacer y le voy a explicar y así enseñábamos a las transcriptoras, así enseñábamos a la gente en la oficina, para hacer la contabilidad se necesitaba una gran cantidad de ayudantes, españoles, italianos y yo estaba allí, muchas veces tipos más preparados que yo pero yo tenía la destreza y la ventaja del ingles y mi experiencia de San Tomé yo fui un líder porque vi todo desde el principio.

Las relaciones de trabajo eran excelentes había como una familiaridad, los americanos en eso eran excelentes yo nunca llegue a ver a un americano imperialista ni nada de eso, son gente muy sencilla, imagínate que nos prestaban plata a nosotros,

cuando no nos alcanzaba el sueldo, bueno yo tuve un sueldo muy alto allá no pasé nunca de 3850 Bs., mi primer sueldo era de 600 Bs., y era un sueldazo en Ciudad Bolívar, cuando llegue a Puerto Ordaz creo que tenía 1100 porque tenía una asignación para comida, no me aumentaron el sueldo pero 350 la asignación para comido, ya me habían aumentado algo en Ciudad Bolívar.

Eso fue sumamente constructivo porque tu te quitas los prejuicios y te olvidas de que no es bachiller, de esto de lo otro nada de eso es sencillamente una persona que viene y tu tienes la responsabilidad de ayudarla a que haga bien su trabajo y cumpla con las normas de la buena educación y del compañerismo. Unas normas muchas veces no escritas, por ejemplo en aquella época había que respetar mucho a las damas, tu no podías tener amores descarados con una compañera de trabajo, si eras casado olvídate, porque si tu te ponías a enamorar a una muchacha y te veían y te descubrían te iban a botar.

Yo fui supervisor rápido porque empezaron a meter gente y eso hacía que tu supieras uno tenían que enseñarles, era supervisor pero en un plan que el hecho de que tu seas gerente no significa que eres mejor que nadie, eres un empleado también, para hacer una cosa estipulada y tienes unos controles, está bien hecho, no está bien hecho. En esa época yo hacía un cálculo y tenía que verificarlo otro porque uno se puede equivocar, yo que era un experto en eso y la gente no se ofendía porque uno le dijera aquí te pelaste porque era lo normal, ya uno desde el principio iba con la idea de que todo el mundo se equivoca y que tiene algo que aprender.

Si quieres que se reconozca tu trabajo se hace una evaluación de personal, tu presentación, la relación con los compañeros, la calidad de tu trabajo, entonces hay que insistir en eso, eso fue una escuela en Puerto Ordaz porque venían del Palmar, de Upata, de Guasipati, del campo, esos tipos analfabetas algunas veces para ser obreros pero los hombres después tu los veías.

Eso en esa época el sueño de Guayana era el desarrollo de la minería y de las grandes riquezas del hierro, el potencial hidroeléctrico, ese era el sueño desde la época, entonces uno ve eso como la realización de un sueño y eso ha hecho que yo escriba y cada vez que he escrito por ejemplo yo tengo un canto al Caroní con

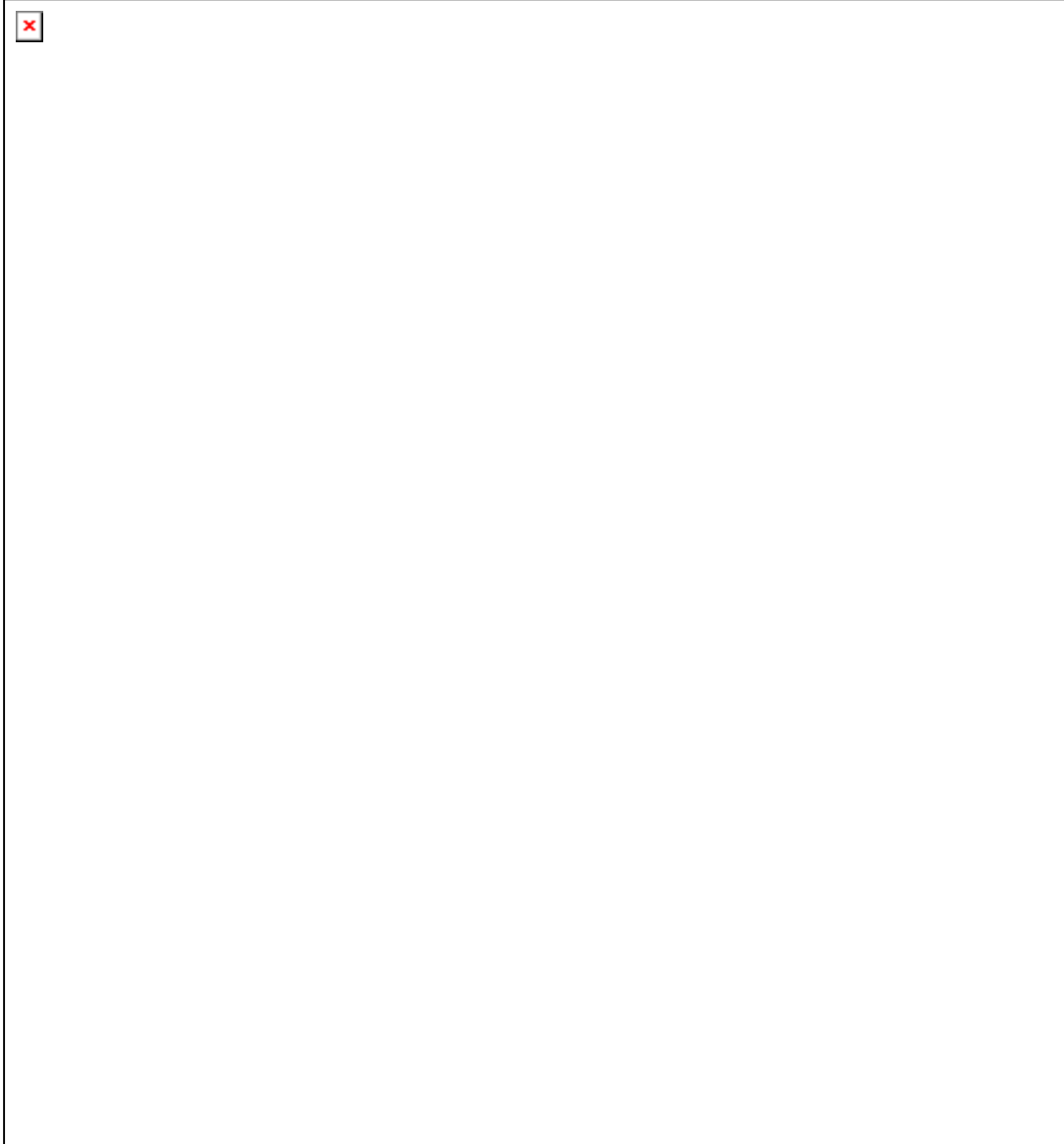
nombres indígenas desde su nacimiento en La Gran Sabana hasta Puerto Ordaz. Cuando nosotros llegamos uno de los paseos que se hacía donde es hoy en día el Cachamay y Macagua y eso, esa zona estaba abierta no se había creado los parques pero era un parque natural.

## **ANEXO D**

### **MAPAS**

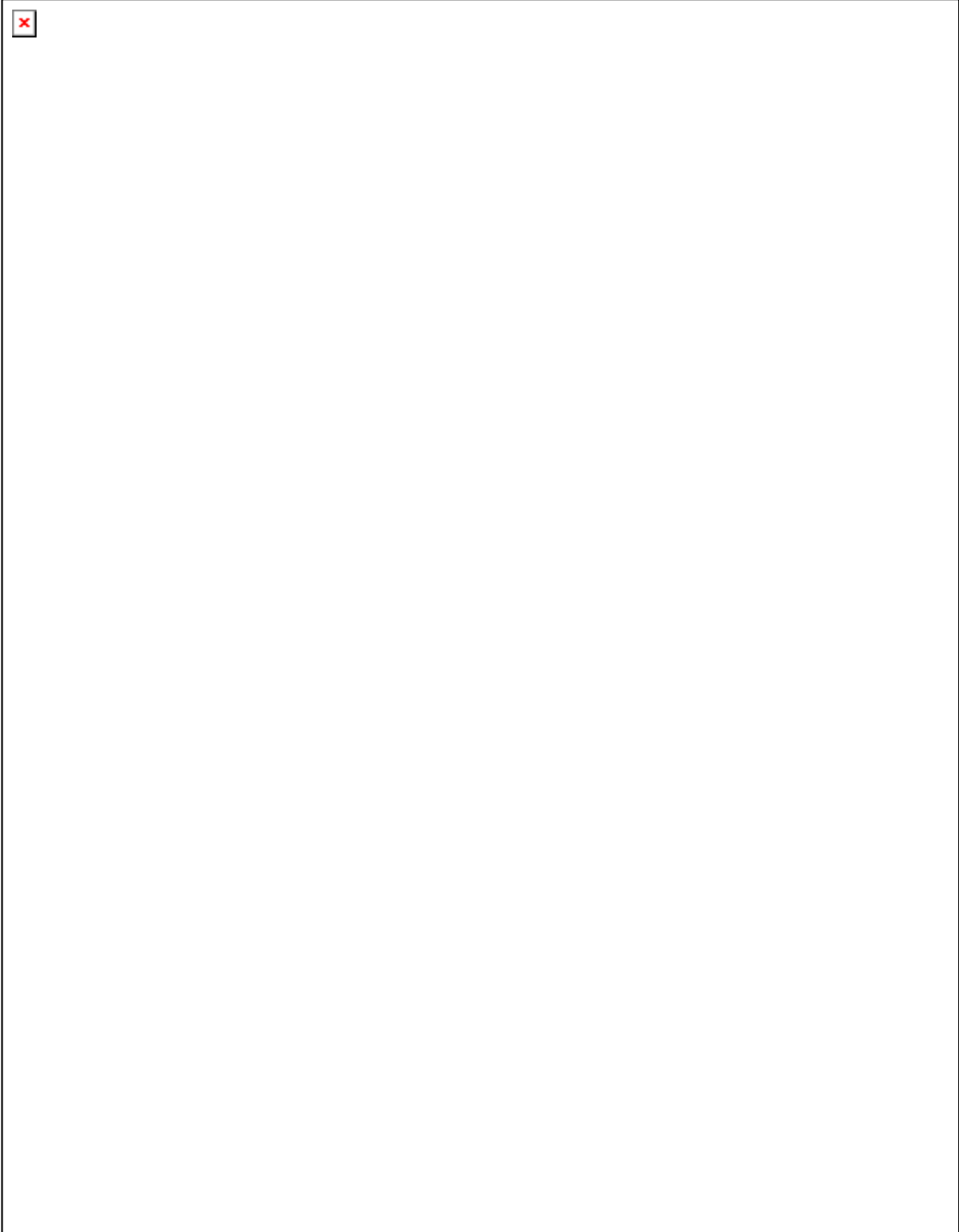
**Anexo D1:** Vía férrea y carretera desde Ciudad Piar hacia Puerto Ordaz.

**Fuente:** Cortesía del Sr. Pat Hicks.



**Anexo D2:** El Puerto Ordaz de la Orinoco Mining Company.

**Fuente:** Cortesía del Sr. Pat Hicks.



**Anexo D3:** Mapa referencial de Puerto Ordaz en la década del 50 (Ver CD).

**Fuente:** Elaboración propia.

