

"Operación Gran Sabana"

El Farol, 212. zk., 1965-01/03.

Este es un avión de guerra en función de paz.

Pertenece a las Fuerzas Aéreas venezolanas, y los trabajos que vamos a visitar tienen también un nombre de guerra: "Operación Gran Sabana". Y, sin embargo, de lo que se trata es de una simple carretera de paz.

Se trata de construir una vía de contacto carretero entre El Dorado y Santa Elena de Uairén, en el Estado Bolívar, 315 kilómetros.

Trescientos quince kilómetros de carretera, donde quiera que se construyan, constituyen un trabajo importante; trazarlos y construirlos en un desierto es, además, difícil, y hacerlo en un medio topográficamente hostil, quiero decir que con algunos obstáculos de bosque y montaña como los de la Sierra de Lema, ya es una hazaña; pero si, además, los medios con que se cuenta para vencer estas ingentes dificultades son escasos, sorprendentemente pobres, el gigantesco trabajo se convierte en eso, en la "Operación Gran Sabana", una empresa de guerra del Servicio de Ingeniería del Ejército contra lo casi imposible.

La Gran Sabana es eso, una llanura interrumpida por colinas y mesas escarpadas que se extiende unos 160 kilómetros en ambas direcciones sur y norte a partir de la Sierra de Lema, y unos 100 kilómetros en dirección este-oeste desde el sistema de mesas Roraima-Irútepui hasta el sistema de Akopán, destacándose en el territorio del sur-este del Estado Bolívar por su elevación, su clima y su vegetación. Pero separada del resto del país por una vasta zona de selvas muy difícil de penetrar que se extiende desde la cuenca superior del Orinoco hasta las Guayanas. De ahí su aislamiento. La Gran Sabana es sólo accesible por el sur-este, a través de las sabanas que descienden gradualmente hasta los llanos de la región fronteriza del Brasil. Por eso que es significativamente más fácil entrar a la Gran Sabana venezolana por territorio brasileño.

La carretera venezolana que se está construyendo ahora está trazada aprovechando, precisamente, esta ventaja topográfica que ofrece el terreno fronterizo.

Pero este vuelo nos permitió llegar desde Ciudad Bolívar por sobre el corazón de esta enorme defensa impenetrable de bosques vírgenes que rodea a la Gran Sabana.

La que permite el avión es una visión parcial, esta alucinante perspectiva que acaba de incorporarse al mundo visual del hombre es, en efecto, una perspectiva incompleta; pero tan real (y no más parcial) que la visión horizontal que ha tenido de las cosas aquí abajo durante miles de años; esta perspectiva de cielo le ha permitido al hombre liberarse de la agobiante proximidad del detalle y entrar en el mundo de una escala de valores nueva, y verse, no como es definitivamente, porque el hombre nunca tendrá él

mismo la perspectiva completa de lo que es, sin o observarse en una más de las perspectivas posibles.

Lo que se ve desde esta perspectiva de cielo es un mar de árboles tupido, acolchado, verde; y de vez en cuando, un punto amarillo (¿un araguaney?) o un punto rojo (¿un bucare?), perdidos en la inmensidad verde del bosque. Y también se ve siempre (verde como el bosque, o negro como el asfalto, o amarillo de arena, o azul de cielo) la sinuosa culebra del Caroní. Puede, en verdad, ser el Paragua, o el Azá, o el Chiguao, o el Andabare, o el Carrao, o el Parapa, o el Urimán, o hasta puede que sea el Ikabarú, que nace pegado a la misma frontera del Brasil, o el Surukún, o el Kukenán, o el Apongua, o el Yuruani, o el Caruzi; pero es que todos estos ríos son tributarios del Caroní, un río que hunde sus muchas raíces de agua en la selva, y el que a veces no se descubre desde el ojo del avión sino a través del guiño de fuego o de oro vivo que reverbera en el fondo de aquel apretado y gigantesco mazo de árboles. Pero uno sabe, sin verle las curvas (que a veces parecen, de tanto que se pegan estas ondulaciones de serpiente, casi círculos) que es el Caroní, porque con la sola excepción del río Kamoirán, todos los demás ríos que cruzan la Gran Sabana son tributarios de la enorme hoya de ese río.

Pero es un error suponer que esta selva que rodea a la Gran Sabana está sembrada en una enorme llanada de tierra, porque de pronto surge un gran caparazón, de piedra negra, que es un sill; y a veces se observa un gigantesco plano amarillo, como una roncha gigantesca, en la piel del bosque; cuando falta el bosque que cubre el misterio de esta inmensidad desierta, se descubre la estructura geológica de su aparente plano único, que en verdad está constituido de terrazas que terminan en impresionantes caídas verticales de roca o de tierra arcillosa erosionada hasta profundidades de centenares de metros; y de vez en cuando asoman, como unos poderosos centinelas, los cuerpos decapitados de los tepui; ahí está el Salto Angel en el Auyan-tepui, que emerge a 2.560 metros de altitud, y otros más que no tienen nombre, y uno que llaman El Gorila, porque tiene esa forma y un casi cubo negro gigantesco, de más de 2.500 metros, que emerge ahora de entre el mar de nubes que le rodea como una impresionante urna funeraria, y que los aviadores llaman por eso "La urna". Y luego vemos, a lo lejos, con la señal de la cruz, Kavanayén, donde hay una misión de Capuchinos Franciscanos. Y aterrizamos en Perai-tepui, que es un aeropuerto situado cerca de unos pocas casas aisladas de mineros.

Esta alucinante perspectiva de cielo que nos ha permitido el avión no nos da, sin embargo, ninguna experiencia de lo que es hoy este mundo a ras de suelo y de lo que puede ser esta tierra cuando el hombre la domine con sus pies y la trabaje con sus manos.

Por eso que toda esta vastedad de selvas y sabanas venezolanas es todavía un misterio, como en los tiempos de Colón, porque no existe, una carretera.

La idea de una carretera de penetración para la Gran Sabana no es tan vieja como la Conquista, pero tampoco es de ahora mismo. Ya en 1939 el ingeniero Héctor Guardia presentó un informe acerca de la posibilidad de unir El Dorado (hasta donde llega ahora

una carretera que viene desde Ciudad Bolívar) con Luepa,¹ que es la primera etapa para intentar el viaje carretero por la Gran Sabana hasta Santa Elena de Uairén. (Ver mapa).

Según este informe, había dos posibilidades de llegar por tierra desde El Dorado a Luepa (unos 165 kilómetros por camino de recuas, y unos 170 para camino carretero); la primera etapa de penetración Venamo-Cuyuní que ya antes de 1939, la época del informe, había sido intentada por el Ministerio del Interior, dando "por contrato la reapertura de una antigua balatera de 92 kilómetros" a razón de 350 bolívares el kilómetro de 4 metros de ancho y 450 bolívares los pequeños 59 puentes. El trabajo fue paralizado por "la mala construcción de los puentes y la falta de dirección". Luego, el Coronel Borrero, enviado por la Dirección de Vías y Comunicaciones, hizo más o menos 17 kilómetros de pica de dos metros de ancho, pero quedó paralizada.

Hubo, también, intentos de trazados más accesibles, aunque más largos, por parte de los padres Capuchinos Franciscanos.²

El obstáculo clave de esta vía es la Sierra de Lema.

Entre el plano superior de la sabana y las cabeceras del valle del Cuyuní, el terreno presenta en unos 30 kilómetros, aproximadamente, un desnivel de 1.200 metros. Aquí, en este macizo imponente de la Sierra de Lema, hay un corte vertical de 10 metros que los indios salvaban mediante una rudimentaria escalera de bejucos, y por eso es conocido hoy por el nombre de La Escalera. La Sierra de Lema, que está casi siempre nublada, tiene en su parte alta el Ptari-tepui, con 2.600 metros de altitud.

Ahora, el problema de abrir una vía de penetración para la Gran Sabana es más ambicioso que la parcial de unir El Dorado con Luepa. Lo que se pretende ahora es llegar y pasar por Luepa, y alcanzar Santa Elena de Uairén, en la misma frontera del Brasil.

La estrategia consiste en trabajar simultáneamente en dos frentes: uno que parte desde el kilómetro 88 de El Dorado (con una base de aprovisionamiento por tierra) en dirección hacia Santa Elena de Uairén, y la otra que parte desde esta población, (con una base aprovisionada solamente por aire) en dirección a El Dorado.

La ventaja de esta táctica, se pensó, consiste en la mayor rapidez de las operaciones, porque el frente de trabajo de una carretera tiene una capacidad limitada de hombres y de máquinas.

¿Qué resultados está rindiendo esta táctica?

La ventaja teórica es, sin duda, cierta.

Pero en la práctica, con las limitaciones que ponen los escasos medios de que se dispone, están emergiendo las consecuencias de algunos factores adversos.

1º El frente de trabajo que salió de Santa Elena de Uairén, (el punto de destino de la carretera en la frontera del Brasil) es el más fácil, porque la mayor parte del trayecto previsto es sobre sabana casi plana; pero adolece del defecto grave de que no puede abastecerse sino por aire. Así, cada máquina, cada tractor, cada camión, que hay que transportar a este frente tiene que ser desarmado, y las grandes piezas tienen que ser

¹ "Revista de Fomento", año III, Nº 19, diciembre 1939. "Exploración de la Gran Sabana".

² "Venezuela Misionera", Nº 130 y 131, noviembre-diciembre de 1949. "El Bajo Orinoco y el Alto Caroni".

transportadas con enorme cuidado de despegue y de aterrizaje, y luego las máquinas tienen que ser armadas otra vez en el punto de destino.

2º Las instalaciones de vivienda de los que trabajan aquí también sufren, necesariamente, de estas dificultades de transporte.

3º Los soldados del Batallón de Ingeniería "Juan M. Cajigal" y los pocos mecánicos civiles que trabajan en este frente, quienes tienen que referirse necesariamente a Santa Elena, encuentran todos los servicios muy caros (por lavar una camisa cobran 4 bolívares).

4º La utilidad teórica de tener dos frentes de trabajo, que descansa en la ventaja de disponer de doble espacio para el uso de las máquinas, ha desaparecido en la práctica debido a que se está disponiendo de muy escasas máquinas capaces de rendir eficazmente.

5º También es un inconveniente desde el punto de vista del mantenimiento de estas máquinas, puesto que, siendo muy costoso mantener en esta zona un equipo de buenos mecánicos para hacer rendir a las herramientas, resulta mucho más difícil montar y hacer funcionar eficientemente dos talleres que uno sólo.

Si, de acuerdo con lo que se había previsto, se hubiese contado con medios más amplios para financiar estos trabajos, el precio de los dos frentes hubiese sido compensado por la rapidez de la operación "Gran Sabana"; pero teniendo en cuenta las circunstancias reales en que se está trabajando, un solo frente de trabajo, el que dispone de una base de aprovisionamiento por tierra, podría resultar más eficaz.

Esto tiene, por otra parte, una explicación militar.

Existe una corriente de opinión de que el objeto de construir esta carretera tiene mayormente fines pedagógicos; que se trata de enseñar a los oficiales el manejo de una misión de combate, y a la tropa el trabajo de operar maquinaria pesada; y esta es la razón por la que el presupuesto de que se dispone no responde a la magnitud de la obra ni se ha pre-establecido tiempo alguno para su entrega.

Según este mismo punto de vista, las condiciones en que se está operando desde el frente establecido en Santa Elena de Uairén son satisfactorias, y deben continuar, por cuanto obligan a afrontar dificultades, tanto de vuelo como de montaje de maquinaria, que de hecho se presentan en circunstancias de guerra para los que se está estrenando.

Pero sin duda alguna que ambas exigencias, la de aprovechar las dificultades de esta obra gigantesca para entrenamiento y la de rendir al mismo tiempo obra económicamente útil, son posible, y hasta necesarios; además, el objetivo del entrenamiento tendrá un fin pedagógico más eficiente si al simple propósito de trabajo se le incorpora la meta que supone rendir una labor práctica al servicio de la nación.

Por eso es que, a pesar de que tenemos en cuenta este punto de vista del objetivo limitado que supone los fines de entrenamiento en sí, nos parece compatible, y más rendidor, conducirlo en la dirección de un fin práctico y un servicio de tanta magnitud para el país.

Pero, ¿hasta qué punto amerita este trabajo una preocupación mayor? ¿Qué importancia tiene esta región para el país?

Esta carretera de penetración a la Gran Sabana es importante por varias razones: Primero, bajo el punto de vista de simple *poblamiento*, puesto que es importante que el elemento de progreso que son las carreteras lleguen a todas partes del país; una región aislada, sin vías de comunicación terrestre, se queda (a pesar del avión) al margen de lo que es vida nacional. Segundo, esta importancia adquiere un relieve mayor cuando esta región se halla en la *frontera de dos países*, desde donde hay a la Gran Sabana un acceso más fácil que desde Venezuela, y porque un país real lo constituye, no la demarcación fronteriza, sino el asiento del hombre. Tercero, *importancia estratégica*, puesto que estos dos países fronterizos son el Brasil y la Guayana Británica, cuyos linderos aún están en disputa (el Esequibo y el Cerro de la Neblina). Cuarto, *su importancia económica*.

Las tres primeras tienen el asiento de una lógica casi indisputable; acaso la cuarta está sujeta a discusión.

¿Cuáles son, realmente, las posibilidades económicas de esta región?

En cuanto a la calidad de las tierras de la Gran Sabana, hay un análisis hecho en 1939 por el Dr. Oscar Grünwald, del Ministerio de Agricultura y Cría,³ que da los siguientes resultados:

a) Exceso de ácidos. Sólo las muestras tomadas en Luepa y el poblado de Uon-kén tienen acideces tolerables para la mayor parte de los cultivos.

b) Deficiencias de nitrógeno asimilable. Sólo las muestras tomadas en el conuco del Dr. Lucas Fernández Peña, en Santa Elena de Uairén, muestran cantidades satisfactorias.

c) Poca eficiencia en fósforo: ninguno de los suelos analizados muestran cantidades apreciables de este componente; al contrario, algunas de las muestras son excesivamente pobres.

d) Insuficiencia en potasa.

e) Falta de materias tóxicas en cantidad.

Ahora bien, ¿se pueden corregir estas deficiencias?

El Dr. Grünwald recomienda la aplicación de nitratos, la rotación de cultivos, la aplicación de cal en cantidades de dos a cuatro toneladas por hectárea, y la aplicación de superfosfatos.

Supongo que estos tratamientos de la tierra resultarán costosos; sobre todo aplicados en un lugar tan alejado de los centros donde se pueden consumir los productos agrícolas que puede producir.

Y, sin embargo, a pesar de estas condiciones adversas, en las conclusiones de estos estudios se mencionan las circunstancias muy favorables de un clima sano y benigno, de muy buenas sabanas adaptables al pastoreo de ganado, de numerosos cursos de agua permanente y buenas posibilidades de riego, de excelentes condiciones sanitarias, y de "áreas considerables en los valles abiertos y en los terrenos montañosos más o menos utilizables para el cultivo de distintos frutos".

Parece ser que estas tierras son especialmente adecuadas para la cría extensiva de ganado, y, naturalmente, cuentan con sus conocidos recursos de oro y diamante.

Al margen de cualquier otra consideración (y ya hemos mencionado por lo menos tres importantes), teniendo sólo en cuenta la razón económica, el balance resulta ahora

³ "Revista de Fomento" ya mencionada.

positivo; y puede resultar pronto de gran trascendencia con el desarrollo industrial previsto para la Guayana.

De acuerdo con esta situación, ¿qué prioridad se está dando a esta carretera?

Existe, sin duda alguna, y desde la época del estudio a que nos referimos, en 1939, interés en rescatar esta región venezolana para la vida activa del país; pero la circunstancia misma de que a pesar de estos estudios hechos oficialmente hace 26 años no se haya realizado nada importante para construir una carretera indica que a este quehacer se le ha venido dando muy poca jerarquía.

Como los diferentes intentos de compañías privadas han resultado fallidos, el Ministerio de Obras Públicas y las Fuerzas Armadas han convenido en dejar los trabajos en manos del Servicio de Ingeniería del Ejército.

Con varios propósitos: 1º El de usar sus efectivos en una misión de alto valor cívico. 2º Aprovechar esta circunstancia para formar oficiales del arma de Ingenieros en el campo práctico de una empresa difícil como ésta, y al mismo tiempo preparar a individuos de tropa para diversos oficios que tendrán un valor práctico en su vida civil. 3º Obtener una importante economía para el erario nacional, ya que, aunque a los soldados se les da un plus diario de 2 bolívares para alimentación y otros 2 bolívares al día de aumento en su paga, la mano de obra resulta mucho más barata.

Y estas ventajas son, indudablemente, positivas en los diversos órdenes en los que han sido considerados.

Pero la contribución económica del Ministerio de Obras Públicas, que constituye la única fuente de financiamiento de esta importante obra de vialidad, alcanza solamente a un millón de bolívares por año.

En este mismo número de El Farol hablamos de una carretera que construye la Creole entre Lagunillas y Cabimas a un costo de casi un millón de bolívares por kilómetro, mientras que el Ejército tiene que construir con ese millón en la Gran Sabana durante un año más o menos 12 kilómetros.

Ya sabemos que las características de las dos vías son diferentes: la de Zulia es una hermosa avenida con dos canales y hombrillo por cada lado, y la de la Gran Sabana no tiene más pretensiones que ser una carretera de penetración de 10 metros de ancho; pero también es cierto que en el Zulia la mano de obra es más fácil de conseguir, y las herramientas y los materiales de construcción llegan con toda comodidad, y no hay ninguna Sierra de Lema que subir y que bajar.

Esto, claro es, no quiere decir que la autopista zuliana resulta excesivamente cara, sino que para la carretera de la Gran Sabana se está destinando muy poco.

Tan poco, que si se continuase a ese ritmo de doce kilómetros de carretera por año, que es lo que permite el millón de bolívares presupuestados hoy, la operación "Gran Sabana" consumiría por lo menos diez años más.

Ya hemos mencionado el criterio de que esta empresa no persigue sino propósitos pedagógicos, y esta contribución del MOP parece estar condicionada a este objetivo.

Pero ¿no cabrían los dos, el propósito de entrenar, que es importante, y el de rendir un esfuerzo económicamente útil, mediante una asignación mayor?