

XV. ACTIVIDAD INDUSTRIAL A DESARROLLARSE EN EL ESTADO TACHIRA, SEGÚN PROGRAMAS DE LA UNIDAD DE PROGRAMACION ESPECIAL (UPE)¹, DURANTE LA DECADA DE LOS OCHENTA Y NOVENTA.²

La unidad de Programación Especial para el Desarrollo Integral del Suroeste de Venezuela pondría en marcha varios proyectos fundamentales, entre los que destacaba la explotación de los carbones coquizables del Táchira.

Este programa sería el primero en ser iniciado.³

EXPLORACION DE CARBONES COQUIZABLES.

El país tiene una fuerte demanda de coque. Gran parte de esa demanda se satisface a través de la importación. Una fuerte proporción de la demanda nacional de carbón y coque se concentra en Guayana, en empresas como Sidor, Fesilven, Venalum y Alcasa.

El estado Táchira cuenta con importantes reservas de Carbón en los yacimientos de Rubio, Lobatera, San Antonio y Capacho. Dentro de los programas de la UPE se contemplaba la extracción de carbón y la implementación del proceso industrial para la obtención del coque. Estaba proyectada la instalación de una planta procesadora que produciría sub-productos tales como alquitrán y butano.

El costo de instalación de la planta era aproximadamente 469 millones de bolívares. Para concentrar el proyecto el Estado traspasó las acciones de la empresa C.A. minas de Lobatera, propiedad de la C.V.F., al Fondo de Inversiones de Venezuela y se creó una nueva empresa: CARBONES DEL TACHIRA. Esta

¹ Fue sustituida por la Corporación del Suroeste Venezolano.

² Información extraída de [El Universal](#), 28 de agosto de 1986 y 1 de septiembre de 1986.

³ La parte minera ha pasado a depender en su totalidad de la UPE.

empresa sólo tendría ingerencia en lo administrativo. Las actividades de minería y de industrialización serían llevadas a cabo, mediante concesiones, por empresas del sector privado.

Se estimó una inversión aproximada de 500 millones de bolívares en los programas de carbones coquizables.

EXPLOTACION DEL FOSFATO.

Otro programa a ser implementado era el de la producción de fosfato.

El fosfato es el mineral más importante utilizado en la producción de fertilizantes, además de que se emplea en la producción de detergentes, caucho, alimentos concentrados para animales, etc.

El Estado Táchira cuenta con grandes reservas de este mineral.

El programa de explotación de los yacimientos de carbón, contempló la ampliación de la planta que ya explotaba las minas fosfáticas en este estado, esto es, FOSTACA.

Se proyectó también la instalación de una planta de alimentos concentrados, de una planta de fosfatos micronizados, de una planta de fósforo, de una planta de ácido fosfórico y de una planta de superfosfatos.

Los programas de explotación del fosfato tenían una inversión aproximada de 1.800 millones de bolívares.

CONSTITUCION DE NUEVAS EMPRESAS.

Se constituyen las empresas matrices para el desarrollo de la industria de carbones y fosfatos de la Región: CARBOSUROESTE, C.A. y FOSFASUROESTE, C.A.⁴.

En estas empresas el sector público sería accionista principal, tendría participación decisiva en las mismas el Fondo de Inversiones de Venezuela. Estas empresas matrices deberían ejecutar las políticas de producción de los carbones coquizables, de fosfatos y sus sub-productos. También dependía de estas empresas la ejecución de programas de planificación, explotación y organización de las plantas procesadoras.

CARBOSUROESTE,⁵ en julio de 1991, era empresa filial del Fondo de Inversiones de Venezuela y responsable de la exploración y explotación de los yacimientos carboníferos existentes en el suroeste del país.

Según ésta empresa el Táchira produjo en el primer semestre de 1991, 300.743 toneladas de carbón, que equivalen a 580 millones de bolívares. Esta empresa, que fue creada en 1986, tiene la responsabilidad de planificar, coordinar y supervisar el desarrollo carbonífero en el estado Táchira.

El mencionado estado posee 1.300 millones de toneladas métricas de carbón. El 90% se puede explotar a través de minería subterránea y el 10% restante con minas a cielo abierto, según CARBOSUROESTE.

⁴ Información extraída del Diario de Caracas, jueves 18 de septiembre de 1986, p.25

⁵ El nacional, 2 de julio de 1991, p. D/18

La actividad carbonífera en el estado ha generado empleos directos para un total de 1.239 personas distribuidas así:

687 en actividades propias de la explotación minera; en transporte de camiones y gandolas 312, en las 21 plantas de coque labora un total de 162 y como empleados en oficinas de la empresa 87 personas.

CARBOSUROESTE previó que la producción total del año 1991 sería de 450 mil toneladas métricas de carbón. El producto total de la explotación carbonífera para ese año sería de un mil millones de Bs.

La Corporación Venezolana del Suroeste (CORPOSUROESTE) ha planteado promover la construcción de una planta de coque, otra de carbón activado y nuevas plantas de trituración y lavado de carbón.

Con éxito se persigue permitir el desarrollo de las potencialidades carboníferas del Táchira, estado que cuenta con aproximadamente mil millones de toneladas métricas de carbón, ubicadas en Lobatera, las Adjuntas y Santo Domingo.

CORPOSUROESTE creó en octubre de 1988 una empresa, CARBOQUIMICA DEL SUR, C.A., que tiene como fin aprovechar el inmenso potencial carbonífero del estado Táchira. La puesta en marcha de ésta empresa estaba prevista para fines del año 1991.

Esta planta serviría para derivar coque y otros subproductos, tales como el alquitrán.

CARBOQUIMICA DEL SUR, C.A., a partir de fines de los ochenta se debería conocer como PROCASURCA.⁶

⁶ El Nacional, 19 de diciembre de 1988

Bélgica mostró interés en los ochenta en invertir en los proyectos carboníferos proyectados en el estado Táchira.⁷

A cargo de UPE estaría la gerencia de CARBOSUROESTE y de FOSFASUROESTE. UPE recibiría las concesiones y transferiría todo el proceso a empresas operadoras del sector privado.

Estas empresas serían pequeñas, medianas o grandes según las características de las mismas y las inversiones correspondientes.

Por otra parte, los pequeños y medianos empresarios del estado que se han dedicado desde hace muchos años a la explotación y comercio del carbón, del fosfato y de otros minerales aspiran a continuar participando en estas actividades. La Cámara Minera del estado Táchira (Camitach) manifestó su apoyo a las nuevas empresas que explotarían y comercializarían los minerales del estado⁸.

Otra empresa constituida en 1987 fue la denominada Explotaciones Mineras de Venezuela, C.A. (EXMIVENCA) que, al igual que las anteriores tenía como objetivo el desarrollo a nivel industrial de la Cuenca Carbonífera del Táchira⁹.

Esta empresa se estableció con aportes de inversionistas tachirenses y españoles, su capital inicial fue de 10 millones de bolívares, en forma paritaria, que sería incrementado progresivamente.

Las actividades de esta empresa se iniciarían con la explotación de la Concesión de Cazadero.

Se previó que en un plazo de poco más de dos años la empresa debería estar produciendo entre dos y dos millones y medio de toneladas de carbón. Una parte

⁷ Diario de Caracas, 8 de mayo de 1988

⁸ El Nacional, 21 de septiembre de 1986.

⁹ El Universal, 17 de agosto de 1987.

del carbón producido se destinaría a la exportación y otra a la producción de coque.

En 1988 planteó la Corporación del Suroeste Venezolano, recién creada y sustituta de la Unidad de Programación Especial del Suroeste Andino (UPE), la necesidad de explorar los yacimientos de fosfatos de las poblaciones de Colón y Lobatera. Se consideró establecer un programa de producción dirigido hacia la obtención de roca fosfática y su posterior procesamiento.

Los recursos de fosfato existentes en el estado Táchira son considerables. Se distribuyen entre Lobatera, Colón, San Joaquín de Navay, La Tienda, La Mulera y El Corozo, entre otros¹⁰.

Táchira tiene también importantes reservas de fósforo. Se han identificado las rocas fosfóricas de Monte Fresco del Táchira.¹¹

En este estado se había creado ya, en 1965, la empresa Fosforita Táchira que tuvo como objetivo la exploración y procesamiento de roca fosfórica en el yacimiento de La Molina, distrito Lobatera.¹²

Se constituyó también, a escala del eje fluvial Apure-Orinoco, que se pretende desarrollar dentro de los programas del estado, una empresa de transporte, La Naviera del Sur C.A.¹³ Esta empresa se constituyó con capital privado y en ella participaron empresarios de la Región.

Este eje atraviesa la parte central del país, uniendo el occidente con Guayana. Tiene aproximadamente 1.559 kilómetros de recorrido, entre Guasdalito y Puerto

¹⁰ El Nacional, 26 de septiembre de 1988, p. D/ 9.

¹¹ El Nacional, 26 de mayo de 1989, p. C/ 5.

¹² El Vigilante, 29 de julio de 1983.

¹³ El Nacional, 25 de septiembre de 1986.

Ordaz. Ejerce influencia en los estados Táchira, Apure, Barinas, Guárico, Anzoátegui, Bolívar, Monagas y el Territorio Federal Delta Amacuro.

Este eje puede ser considerado como un futuro polo de desarrollo nacional.

El Proyecto Apure-Orinoco ha sido desarrollado por el Ministerio del Ambiente con el apoyo de distintos organismos oficiales. Está enmarcado en la idea de reordenamiento territorial y tiene como finalidad aprovechar las posibilidades de navegación que ofrecen los ríos Apure y Orinoco para establecer así una nueva alternativa de transporte para los productos de la zona, suroccidental y suroriental del país.

El impulso de esta vía fluvial permitiría el desarrollo económico de diversas ciudades cercanas a la misma y atraería igualmente población hacia esta zona, alterando así el patrón tradicional de ocupación del territorio que ha caracterizado hasta ahora al país.

Las ciudades con mayores posibilidades de desarrollo dada su infraestructura y proximidad a recursos naturales, serían Barinas, Guasdalito, Caicara, Maturín, Guanare y San Fernando de Apure. Este eje enlaza las zonas bajas ganaderas del Estado Apure con la faja petrolífera del Orinoco y con la zona de industrias pesadas de Guayana.

El eje fluvial Apure-Orinoco, de acuerdo a Investigaciones realizadas, sería navegable desde mayo a diciembre.

Para el transporte de minerales se utilizarían trenes de gabarras que serían empujados por remolcadores. La capacidad de cada gabarra es de 500 toneladas, de manera que cada tren transportaría 2.000 toneladas.

Se estimaba¹⁴ que para 1987¹⁵ estaría ya concluido el puerto definitivo de Guasdalito a un costo de 30 millones de Bolívares y que, en pocos años, con el trasvase de las aguas controladas de la represa Uribante-Caparo el Apure sería navegable los doce meses del año.

En Guasdalito, Distrito Páez del Estado Apure, se ha construido un terminal provisional, en Puerto Remolinos, que sería el lugar de embarque de los productos enviados desde el suroeste del país. El terminal definitivo estaría localizado 5 Kms aguas abajo, en la Boca del Uribante.

El mejoramiento de las condiciones¹⁶ de navegación por el río Apure requería inversiones de aproximadamente 91 millones de bolívares, incluyendo además de los 30 millones de bolívares ya señalados necesarios para la infraestructura portuaria en Guasdalito (30 millones), balizaje del río e implementación del canal de navegación (21 millones) y construcción del trasvase Caparo-Uribante Viejo, para mantener un nivel de agua adecuado en el río.

El mantenimiento de las condiciones de navegabilidad (dragado en determinados sectores). Se estimaba en aproximadamente 5 millones de bolívares anuales. Este monto debería ser cubierto por las empresas de transporte.

La travesía de prueba que se realizó en septiembre de 1986, desde Matanzas en el estado Bolívar, hasta el centro poblado de Los Totumitos, en el estado Apure, tomó 17 días de navegación diurna que se reducirían aproximadamente a 10 al estar concluido el balizaje.

¹⁴ El Universal, 29 de septiembre de 1986.

¹⁵ El Nacional, 27 de septiembre de 1986.

¹⁶ El Universal, 1 de octubre de 1986.

Se pensó que este eje constituiría la alternativa futura más veraz para la desconcentración de la región centro norte costera y la reorientación del desarrollo hacia el interior del país.

Trece años después de lo reseñado arriba, el Proyecto Orinoco-Apure continúa vigente como una prioridad nacional.

Hay que resaltar, no obstante, que hacia la primera mitad del siglo XIX el eje Orinoco-Apure era utilizado para actividades comerciales y que con la creación del Ministerio del Ambiente, en 1977, se constituye la Oficina Proyecto Orinoco. Pero es en 1990 cuando se crea el Programa Orinoco-Apure (PROA). El mismo fue incorporado como una de las bases del Noveno Plan de la Nación.

El Programa en referencia trata de promover el desarrollo de la Región e integrar un territorio que continúa aislado y despoblado, pese a su riqueza en recursos naturales.

La base de este Programa la constituye la red fluvial que cruza la Región, la cual, se ha pensado siempre, puede ser un medio de comunicación eficiente para el comercio y los productos de la zona.

Todavía en 1999, el eje no es navegable los doce meses del año, sino cuando las aguas están altas. Durante este periodo, se transportan productos siderúrgicos a Colombia y carbón tachirenses hacia Oriente.

El aspecto navegación del eje en referencia, ha determinado el que se hayan emprendido diversos estudios, algunos con cooperación internacional.

Por otra parte, el desarrollo del eje puede impulsar otros programas, tales como la zona agrícola Uribante-Arauca, el sistema de riego Guanare-Masparro, entre otros.¹⁷

Se estimó que aproximadamente 80.000 empleos¹⁸ generaría la explotación, procesamiento, comercialización y transporte de los carbones y fosfatos.

Los empleos directos que originaría el desarrollo de los carbones y fosfatos se calculaban entre 12 y 20 mil empleos fijos.

Los empleos indirectos serían superiores. Se estimaron en unos 60.000. estos puestos serían generados por las tres áreas distintas que conforman el desarrollo minero, esto es, carbones, fosfatos y eje fluvial Apure-Orinoco.

El coque que se utiliza actualmente para la conversión del hierro en acero proviene de Colombia, de donde se trae por vía terrestre, siguiendo la ruta Los Andes-Centro-Puerto Ordaz, a costos muy elevados.

El país destinó anualmente en los ochenta para la importación de coque más de mil millones de bolívares y cerca de nueve mil en fosfatos¹⁹. El estado Táchira, dadas sus reservas probadas de carbón y de fosfatos podría suplir estas necesidades. Se estimó que en el año 1990 el Táchira proveería el 90,0% de los requerimientos de coque del país y el 100,0% de los fosfatos.

La empresa Naviera del Sur, C.A.²⁰ tuvo como objetivo la compra, permuta y arrendamiento de bienes relacionados con el transporte terrestre, fluvial, aéreo y marítimo, así como del transporte de todo tipo de mercancía, sobre todo las relacionadas con la minería y los hidrocarburos.

¹⁷ Cf. El nacional, 10 de marzo de 1999, p. C/1

¹⁸ El Nacional, 24 de septiembre de 1986

¹⁹ El Nacional, 24 de septiembre de 1986.

²⁰ El Universal, 4 de octubre de 1986.

El capital suscrito de esta empresa fue de Bs. 8.750.000.

También fue constituida, por el empresariado tachirenses, otra empresa denominada "INVERSIONES MINERAS, C.A." ²¹. Esta empresa tenía como finalidad la compra, permuta y arrendamiento de bienes relacionados con la actividad minera y de hidrocarburos, la coordinación, planificación, explotación, el proceso industrial, la exportación e importación de la materia prima de minería e hidrocarburos.

Esta empresa poseía un capital suscrito de Bs. 7.750.000.

Contribuyó también al desarrollo del eje Apure-Orinoco el Instituto Nacional de Canalizaciones, organismo público adscrito al Ministerio de Transporte y de Comunicaciones. Este organismo firmó un Convenio de Cooperación con la Unidad de Programación Especial (UPE), para coordinar las acciones conducentes a la implementación de la vía de navegación por el Río Apure en el tramo comprendido entre Guasdalito y la desembocadura del Río Orinoco ²².

Por otra parte, el antiguo aeropuerto de Santo Domingo, Buenaventura Vivas, en el estado Táchira, localizado a unos 30 minutos de San Cristóbal, en la vía que une al Táchira con los llanos, se incluyó dentro del esquema de comunicaciones que soportará junto con el eje Fluvial Apure-Orinoco y las carreteras existentes, el nuevo ordenamiento territorial integrador de la región sur del país. En este sentido, esta antigua base militar ha sido transformada en un aeropuerto múltiple, que puede operar también de noche, con una pista de más de tres kilómetros de extensión capaz de recibir Jumbos 747 y DC10, que se suma a los ya existentes

²¹ El Universal, 4 de octubre de 1986.

²² El Universal, 8 de octubre de 1986.

de La Fría y San Antonio. Su remodelación tuvo un costo de 7 millones de bolívares²³. Este aeropuerto fue puesto en servicios en febrero de 1987.²⁴

Desde el punto de vista poblacional, se considera que el desarrollo del eje fluvial Orinoco-Apure debe estar acompañado de diversos programas tales como el desarrollo de un sistema de ciudades que refuerce los centros ya existentes. Estas ciudades ya fueron objeto de estudio por parte del Ministerio del Ambiente y Recursos Naturales y serían: San Fernando de Apure, Guasdalito, Cabruta, Caicara y Mapire.²⁵

El uso comercial del eje fluvial Orinoco-Apure comenzaría en mayo de 1987²⁶, éste programa generaría una fuente de empleo permanente para los próximos 15 años, estimada en aproximadamente 40 empleos directos y 120 empleos indirectos.

Para 1987 se programó el transporte de 80 mil toneladas de productos desde Los Andes a Ciudad Guayana y viceversa. En octubre de este mismo año se inauguró el puerto “ Santos Luzardo”, de Guasdalito, que es el primero y el más occidental de los distintos puertos que se localizarán a lo largo de los ríos Orinoco y Apure.²⁷

²³ El Nacional, 7 de octubre de 1986.

²⁴ El Universal, 18 de febrero de 1986.

²⁵ El Universal, 6 de octubre de 1986.

²⁶ El Universal, 8 de diciembre de 1986.

²⁷ El Diario de Caracas, 1 de octubre de 1987.