

64

Julio-Diciembre, 2015

VOL XXXIII

ISSN: 1315-9496

Centro de Investigaciones Históricas Mario Briceño Iragorry

TIEMPO Y ESPACIO

Geniber Cabrera
Rafael I. Dávila P.
Laura I. Snijder Ruan
Alejandro Cardozo U.
Ebert Cardoza Sáez
Vanessa Ávila Sánchez
Adriam Camacho Domínguez
Andrea Noria
Eder Antonio Gallegos Ruiz
María C. Viana del B.
Gerardo Vivas Pineda
José Miguel Arias Neto
Cristina Roda Alcantud

Xochitl Martínez González
Germán José Guía Caripe
Valentina Verbal Stockmeyer
Argenis Agüero
Alexandra Romero
Víctor M. Pineda
Arturo Martínez Martínez
Sindy Pérez Guette
Alexis Palencia Hernández
José Gregorio Maita Ruiz
Luis Alberto Buttó
María Eugenia Arias Gómez
Rodrigo Lazo

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA EXPERIMENTAL LIBERTADOR
INSTITUTO PEDAGÓGICO DE CARACAS
Depósito Legal pp198402DC2832. ISSN: 1315-9496

LA NAVEGACIÓN POR BUQUES A VAPOR EN EL LAGO DE TACARIGUA DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX (1851-1898)

**Navigating steamers on Lake Tacarigua during the
second half of the XIX century (1851-1898)**

Víctor M. Pineda

Licenciado en Educación, mención Ciencias Sociales (UCAB) culminando la Maestría en historia de Venezuela (UCAB) Profesor de Historia Universal y de Venezuela. Profesor asistente de la Esc. de Comunicación Social en la UCAB. Publicaciones en el boletín de la ANH. y en revistas del área Sobre masonería, relaciones Iglesia-Estado, política. Correo Electrónico: pinedav1@gmail.com.

Recibido: 02/09/2015

Aprobado: 27/11/2015

Resumen: Durante la segunda mitad del siglo XIX se pensó en la posibilidad de hacer del lago de Tacarigua, como se conocía al lago de Valencia, una vía de comunicación que conectara las ciudades y poblados cercanas a Valencia y Maracay. A tal efecto se firmaron algunos contratos para llevar adelante proyectos para establecer líneas de buques a vapor para transportar personas y mercancías. Aun cuando algunos de los proyectos se llevaron cabo, su permanencia en el tiempo fue breve. En el presente artículo abordamos algunos de esos aspectos.

Palabras Claves: Lago de Tacarigua, Vapores, Mercancías, Impuestos, Comunicaciones, Contratos.

Abstract: During the second half of the nineteenth century it was believed in the possibility of Lake Tacarigua, was known as the lake of Valencia, a communication channel that connected the towns and villages close to Valencia and Maracay. To this end some contracts were signed to carry out projects to establish steamship lines to

transport people and goods. While some of the projects were carried out, the retention time was short. In this paper we address some of these issues.

Key words: Lake Tacarigua, Fumes, Goods, Taxes, Communications, Contracts.

1. Introducción

El propósito del presente trabajo es presentar una revisión de la importancia que tuvo el Lago de Valencia como conexión lacustre durante la segunda mitad del siglo XIX. Durante la segunda mitad del siglo XIX se hizo evidente que era necesario unir a los llanos con el centro del país. En efecto, la posición del lago de Valencia, cercana al mar, lo convirtió en la posible vía ideal para transportar los productos del sur llanero hasta los puertos del centro norte del país.

Expondremos los hechos referentes al establecimiento de la navegación a vapor a través del lago de Valencia. No existe mucha información al respecto y la que se consigue está dispersa. Tratamos, no obstante, de reconstruir los eventos de acuerdo a lo investigado.

Es de hacer notar que sólo vamos a tratar lo referente a la constitución de compañías, mediante contratos, para el establecimiento de navegación a vapor por el lago, sus signatarios, los aspectos más resaltantes de dichos contratos, entre otros puntos. No tocaremos lo atinente a los ferrocarriles u otro medio de transporte relacionado con el lago. Este ensayo tiene el propósito de plantear una investigación más profunda y detallada. No se agota aquí el tema, creemos que es un filón interesante para la investigación acerca de las comunicaciones en Venezuela en el siglo XIX.

2. El lago y su entorno

Antes de comenzar a hablar acerca de las comunicaciones en el lago de Valencia, es necesario determinar la ubicación del lago y sus características. El lago de Valencia está ubicado en los valles de Aragua, entre los estados Carabobo y Aragua. Es una depresión hidrográfica que ocupa la zona central del sistema montañoso costero al norte y la serranía del interior al sur. Ocupa un área de 350 Km² aproximadamente a 402 metros de altitud.¹

¹ ATLAS DE VENEZUELA, Santillana, España, 1980, pág. 38.



Este cuerpo de agua es el receptor de las aguas procedentes del sistema orográfico de la región. Los ríos de la cuenca son pocos y de escaso caudal, como consecuencia de las bajas precipitaciones de la zona. La subregión se divide en dos zonas orográficas que, con una gran continuidad, se amplían en una depresión que se separa del tramo central de la Cordillera de la Costa. La cuenca del lago es endorreica de algo más de 3.100 km² en la cual vierten sus aguas las corrientes fluviales de bajan de las montañas de la serranía del interior y del interior.

El principal río tributario del lago de Valencia es el río Aragua, junto a otros de menor importancia. Ha sido esta región atractiva el hombre desde los tiempos precolombinos, pues su ubicación y clima son propicios para los asentamientos humanos. Se tiene una buena descripción del lago en la obra del Barón Humboldt, la misma dice

El lago de Valencia, que los indios llaman de Tacarigua, excede en extensión al lago de Neuchâtel en Suiza... como en los valles de Aragua el declive del terreno se inclina hacia el sur y el oeste... Manifiéstase un contraste resaltante entre los bordes opuestos del Lago... los del sur desiertos... el ribazo septentrional es risueño, campestre, y está adornado de ricos cultivos de caña de azúcar, cafetos y algodoner².

En sus descripciones Humboldt percibió el fenómeno de la disminución en el volumen de agua del lago, al respecto se formuló varias interrogantes que dan una idea de su tremenda capacidad de observación del científico alemán, aun sin contar con los suficientes equipos de medición para llevarlas a cabo, algunas de ellas fueron:

...¿Cuáles son las causas de la disminución de las aguas del lago? ¿Es más rápida hoy esta disminución de lo que era ha siglos? ¿Es lícito suponer que el equilibrio entre los afluentes y las pérdidas va a restablecer pronto, o ha de temerse que desaparezca el lago enteramente? ³.

Estas narraciones conforman un cuadro de cosas que poco iban a cambiar en las décadas posteriores. Será en el siglo XX cuando el lago se vea

² HUMBOLDT, Alejandro: *Viaje a las regiones Equinocciales del Nuevo Continente*, tomo III, Caracas, 1941, pág. 96.

³ Ob.Cit. Tomo III, pág. 98.

sometido a cambios que lo afectarán de manera definitiva. Ya en el siglo XIX Agustín Codazzi, el gran geógrafo, le reconocía importancia al lago, al respecto escribía:

El lago de Valencia, llamado antiguamente por los indígenas Tacarigua, esta a la altura de 517 varas sobre el nivel del mar... A este hermoso estanque deben los valles de Aragua su gran fertilidad, pues su constante evaporación proporciona aquella humedad necesaria a la vida vegetal, dándole vigor para su desarrollo y mitigando la fuerza del sol de los trópicos⁴...

En efecto, al transcurrir el tiempo y durante el periodo colonial los suelos de Carabobo y Aragua que circundaban al lago se vieron rodeados de haciendas propiedad de ricos mantuanos de Caracas, Maracay y Valencia, también se había dado paso la construcción de potreros para la cría de ganado vacuno. Es de destacar que fue un hecho notorio el proceso de desecamiento del lago ya desde los tiempos de la colonia. Este fenómeno afectó la forma del lago y sus características. Las mediciones que pudimos encontrar fueron las siguientes:⁵

Autor	Año	Mts. (sobre el nivel del mar)
Manzano	1727	427
Humboldt	1800	432
Codazzi	1841	42,16
Hesse-Wartegg	1888	481
Jhan	1892	41,54
Jahn	1896	41,5
G.F.V.	1905	412,098
Lutz	1925	441
M.O.P.	1925	409,5
G.F.V.	1929	408,11
M.O.P.	1933	411,80
Jahn	1939	410,87

⁴ CODAZZI, Agustín: *Resumen de la Geografía de Venezuela*, Tomo III, Edit.1940, pág. 52.

⁵ JELAMBI, Octavio: "Cuadro Batimétrico", en Revista *El Lago*, año 6, N° 33, pág. 581.



Jahn	1939	410,86
Jelambi	1954	409,60
Bonckh	1954	402
O.I.G.	1954	401,62
Jelambi	1954	408,6
M.O.P.	1958	407,84
M.O.P.	1966	405,55
M.O.P.	1971	405

Como se aprecia en este cuadro, el lago ha sido medido a los largo de más de dos siglos, siendo la máxima altura la tomada por Humboldt en el año 1800, 432 metros, y la mínima fue en el año 1954, 401, 62 metros. Sin embargo, en los últimos años la tendencia se ha revertido. En efecto, el lago ha venido recuperando espacio, aumentando su volumen, hasta el punto de amenazar incluso la existencia de conjuntos residenciales en sus orillas.

Todas las anteriores características hicieron que las zonas aledañas al lago de Valencia se convirtieran en atractivas para las actividades agrícolas. Asimismo, nos encontramos con que el poblamiento de la región está unido a los asentamientos relacionados con los cultivos comerciales. A finales del siglo XVIII y principios del XX, los poblados centraban su actividad económica en torno a los llamados cultivos mayores, cacao, café, caña de azúcar, entre otros⁶. Por supuesto que durante el siglo pasado la historia del entorno del lago, de sus aguas y recursos cambió radicalmente debido a las migraciones y el desarrollo industrial.

Siempre se vio al lago de Valencia como una excelente vía de comunicación entre los llanos, a través de Villa de Cura, y la región nortecostera. Durante todo el siglo XX se montaron los más diversos proyectos para hacer del lago de Valencia una conexión rápida y barata por medio de la cual movilizar la carga de productos vegetales y animales de un lado a otro, norte y sur, de la región.

⁶ CUNILL GRAU, Pedro: *Geografía del Poblamiento Venezolano en el siglo XIX*, tomo I, Ediciones de la Presidencia de la República. 1987. Pág. 321.

No obstante lo anterior, no era cosa fácil el establecimiento de esas vías y de los sistemas de tráfico lacustre. Ya en 1845 el gobernador de la provincia de Carabobo, Miguel Herrera, dirige una exposición a la Diputación Provincial pidiendo el arreglo de los caminos y la construcción de otros. Lo pedía para poder hacer la conexión entre los diferentes poblados del lago⁷. También en 1888 un explorador alemán, Ernst Von Hesse-Wategg, al hacer un estudio del lago de Valencia nos relata lo difícil que era tener acceso al mismo:

El modo más cómodo para llegar al lago de Tacarigua desde la capital Caracas es por mar. Se usa el nuevo ferrocarril de Caracas a la ciudad de la Guayra, desde allí se va con uno de los grandes vapores alemanes o ingleses para Puerto Cabello... y toma en este puerto principal de Venezuela otra vez el nuevo, aún no terminado, ferrocarril para las Trincheras. Desde las Trincheras con sus fuentes calientes, descritas ya por Humboldt, se puede llegar a la orilla del lago dentro de cuatro horas a Caballo.⁸

De manera de que no era tarea fácil la construcción de la infraestructura necesaria para hacer del lago esa vía idónea de comunicación, pero era el paso ideal, según los conceptos de aquella época, para agilizar el comercio desde los llanos al centro-norte del país.

3. Los vapores comerciales en el lago de Valencia

Los intentos por hacer del lago de Valencia una vía ideal para el transporte de personas y mercancías comenzaron en la segunda mitad del siglo XIX. Hay una pista encontrada en el diario el Nacional del año 1962, importante porque da cuenta acerca de la existencia de un puerto en el lago. El citado puerto se llamaba Guayamud y tenía un intenso intercambio comercial con la ciudad de Guigue. Sabemos que las embarcaciones llegaban al lago a través del río Paíto, que era por aquella época.

En 1843 en Maracay se informa a la Diputación Provincial de la construcción de un camino que iba desde la ciudad en línea recta a la laguna

⁷ ARMAS CHITTY, José: *Carabobo Tierra de Meridianos*, Caracas, Banco del Caribe, 1983, pág. 126.

⁸ VON HESSE WARTEGG, Ernst: "Observaciones sobre el lago de Tacarigua en el norte de Venezuela", en revista *El Lago*, Valencia, año 3, N° 18, 1969, pág. 176.



y hasta el puerto de Guayamud. El gobernador de Aragua en 1855, Diego Hurtado advierte la importancia del lago al decir que es el lago quien los pone en comunicación directa con Caracas⁹.

Sin embargo, el proyecto más importante puesto en práctica para navegar el lago de Valencia se dio en la segunda mitad del siglo XIX. En efecto, dos hombres emprendedores, Rafael Urdaneta y Guillermo Arriems conforman la compañía Urdaneta-Arriems de vapores para el lago.

La información se toma de González Guinán:

El año de 1851 en Carabobo y Aragua se habían iniciado por los Sres. Rafael Urdaneta y Guillermo Arriems, mediante tratados con las respectivas diputaciones, la navegación del lago de Tacarigua (Valencia) mediante un vapor. Además tenían otra embarcación a vela para transportar frutos y mercancías. A fines de noviembre se inauguró la navegación por el lago. En el puerto del Jarillo se embarcaron los contratistas Urdaneta y Arriems, el Sr. Miguel Martínez, gobernador de Carabobo, el Dr. Guillermo Tell Villegas presidente de la diputación y otros invitados. La travesía del Jarillo al puerto del Arrenal en Maracay y en la tarde al puerto de partida cerca del pueblo de los Guayos¹⁰.

Reconstruyendo los datos dispersos acerca de aquella compañía se tiene lo siguiente: A comienzos de 1851 el Sr. Rafael Urdaneta, hijo del prócer marabino, junto al general Guillermo Arriems, luego de las discusiones del caso, firmaron un contrato con las diputaciones provinciales de Aragua y Carabobo para la navegación por el lago de Valencia con buques de vapor y a vela.

La Diputación Provincial de Carabobo se encargó de estudiar previamente la propuesta de navegación. Se nombró una comisión que produjo una Ordenanza del 11 de diciembre de 1851 que contemplaba, entre otros artículos, lo siguiente:

Contrato con el Sr. Rafael Urdaneta sobre el privilegio de la navegación por vapor en el lago de Tacarigua.

⁹ *El Nacional*, 18 de noviembre de 1962.

¹⁰ GONZÁLEZ GUINÁN, Francisco: *Historia Contemporánea de Venezuela*, tipografía el Cojo, Caracas, 1910, tomo V, pág. 203.

La diputación Provincial de Carabobo, en uso de sus facultades constitucionales. Considerando,

1°Que es de la mayor utilidad e importancia a la riqueza y progreso de esta provincia la navegación del lago de Tacarigua por vapor.

La comisión nombrada por la Honorable Diputación para formular el contrato de navegación del lago de Tacarigua de esta provincia con el Sr. Rafael Urdaneta... ha convenido el presente contrato:

Art. 1: Se concede a Rafael Urdaneta y a sus sucesores legítimos, universales o particulares, el derecho exclusivo de navegar con vapores por 10 años la parte de la laguna de Tacarigua correspondiente a esta provincia...

Art. 2: Se concede también a Rafael Urdaneta y a sus legítimos sucesores... la cantidad de diez mil pesos en empréstito por cinco años y sin ningún interés, con el fin de ayudarle a llevar cabo su empresa.

Art. 10: Los vapores serán nacionales y llevarán la bandera venezolana.

Resuelve:

Art. Único: la diputación aprueba en todas sus partes el contrato precedente¹¹.

El contrato resultó muy favorable a los intereses de los empresarios, pues incluso contemplaba el aprovechamiento de la madera sin pago de impuestos y la posibilidad de colocar más buques de hacer falta.

Para darle concreción al proyecto, se adquirió en Estados Unidos, en 1853, un vapor construido por la compañía J.T. Sutton S. C. de Filadelfia. El buque entró al país en 1854 por Puerto Cabello y fue transportado por piezas en el puerto del Jarillo en los Guayos. Los ingenieros que armaron la nave vinieron de también de los Estados Unidos. Dicha nave tenía 100 toneladas y 30 caballos de fuerza. La nave fue armada en varios meses, por lo cual la inauguración se realizó a finales del año¹².

El vapor fue llamado “General Rafael Urdaneta” en homenaje al padre de uno de los socios, el prócer había vivido en la región en una hacienda

¹¹ ORDENANZAS, RESOLUCIONES i ACUERDOS VIGENTES DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE CARABOBO, Valencia, Imprenta por Santiago Morales, 1856, pp 127, 128 y 129.

¹² [Http://oceania.pbworks.com/...1102...Venezuela%20gunboats](http://oceania.pbworks.com/...1102...Venezuela%20gunboats) (Consultada el 2 de julio de 2014).



de nombre “Tocorón” que luego sería propiedad del Gral. Guzmán Blanco. Sabemos que el vapor Urdaneta salía a las 6:00 am, los días lunes, miércoles y viernes del puerto El Arenal hacia el sur, tocaba a veces Tocorón y otras en Boca de Río. Luego iba al puerto del Jarillo. La compañía combinó el transporte acuático con el terrestre, acarreado los productos desde la Victoria hasta el puerto del Arenal, luego al Jabillo y de allí a Valencia cobrando precios de acuerdo a la carga. El servicio de vapor era complementado con botes a vela que llegaban a los puntos en los cuales no podía atracar el vapor. Esta compañía funcionó con capital totalmente venezolano, pero para marzo de 1855 se le consideró no apta para la guerra, por lo cual fue desmantelado y vendido¹³. En 1860 ya no funcionaba la compañía.

Es de hacer notar que entre 1872 y 1898 hubo nueve contratos fallidos para navegar el lago. Ellos fueron¹⁴:

Año	Contratista	Tiempo
1872	Federico Salles	vapores a 15 años
1876	Gabor Napheggi	vapores a 10 años
1880	Miguel Caballero	vapores a 10 años
1880	Miguel Caballero	vapores a 10 años
1884	Onofre Basalo	tranvía-vapores a 10 años
1889	John Carruters	ferrocarriles-vapores a 25 años
1893	Carlos Madriz	ferrocarriles-vapores a 99 años
1895	Miguel Osío	ferrocarriles-vapores a 50 años
1898	Manuel Pimentel	tranvías a 50 años

Como vemos, la intención de estos empresarios era ofrecer un servicio de transportes .integral, que combinara el transporte de personal y mercancías. Estos contratos fracasaron debido a la falta de capitales para llevarlos adelante. La inversión requerida era mucha para aquellos hombres, además las grandes compañías de trenes conspiraban para no dejar que estos proyectos se concretaran. Se han tomado dos de estos contratos en algunas de sus cláusulas

¹³ Idem.

¹⁴ GONZÁLEZ GUINÁN, Francisco: Ob. Cit. pág. 205.

para dar una visión de lo que pretendían. Tenemos así la ley del 14 de mayo de 1881, aprobatoria del contrato celebrado con el ciudadano Miguel Caballero para la navegación a vapor en el lago de Tacarigua. El artículo único decía:

Artículo Único: Se aprueba el contrato celebrado por el ministerio de Relaciones Interiores con el ciudadano Miguel Caballero... para el establecimiento de la navegación por vapor en el lago de Tacarigua.

1° Miguel Caballero se obliga a introducir en Venezuela uno o varios vapores, aplicándolos a la navegación y tráfico en el lago de Tacarigua.

2° Se obliga... Caballero a construir tres embarcaderos en el referido lago... en el puerto denominado Arenal, en el puerto de Magdalena y... en el puerto de Jabillo.

5° La empresa de navegación del lago estará libre de todo impuesto nacional por el tiempo de duración de este contrato¹⁵.

Otra ley interesante se firma entre el mismo Caballero y el Ministerio de Fomento:

Ley de 23 de mayo de 1884 aprobatoria del contrato celebrado entre el Ministerio de Fomento y el ciudadano Miguel Caballero para establecer la navegación por vapor en el lago de Tacarigua.

1° Miguel Caballero se obliga a establecer... uno o varios vapores remolcadores, para la navegación y tráfico de sus costas.

2° Se obliga igualmente a Caballero a construir los embarcaderos o Muelles convenientes... señalándose ahora como necesarios... el de Maracay, el de Magdalena y el del Jarillo.

6° Los vapores remolcadores, lanchas, útiles y materiales de la empresa... quedan libre de impuestos nacionales... durante el tiempo del contrato (diez años)¹⁶.

Como se ve, este personaje logró obtener dos contratos, uno en 1881 y otro en 1884, con dos ministerios diferentes, Interiores y Fomento. En ambos casos la empresa fue fallida, sin embargo, es interesante fijarse en el contenido de esas cláusulas. En efecto, vemos como en ambos contratos se obliga Caballero

¹⁵ Revista el Lago, Valencia, N° 44, 1973.

¹⁶ RECOPIACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA, tomo XI, N° 2312, pág. 244.



a traer los vapores, uno o varios, solo que en el segundo contrato se le añade lo de traer vapores remolcadores, es decir, con mayor capacidad de transporte.

Tenía la obligación Caballero de construir tres embarcaderos, ubicados en las márgenes oriental, sur y occidental del lago. En el segundo contrato se cambia el embarcadero de Arenal por el de Maracay. En los dos contratos se exonera al contratante del pago de impuestos, quizá como una medida de gracia para estimular la viabilidad del proyecto y que su inversión diera resultados pronto. Como sabemos estos contratos fueron fallidos.

Veamos ahora algunas de las condiciones del contrato celebrado con Carlos Madriz para la navegación por el lago de Valencia:

- 1° Carlos Madriz se compromete a establecer en el lago de Tacarigua... La navegación por buques o remolcadores de fuerza de vapor o eléctrica... para hacer tráfico y comunicación entre todas las costas de dicho lago.
- 2° ... el empresario se compromete también a construir un tranvía de vía angosta... movido por fuerza de sangre, vapor, electricidad o aire comprimido y que partiendo de un puerto conveniente del litoral del lago... vaya directamente a Guigue...
- 4° Excepción de los derechos aduaneros de todo impuesto nacional¹⁷.

En este contrato tiene varias particularidades. Contempla la posibilidad de usar la energía eléctrica para movilizar los buques. Además permite el uso de varios tipos de energía para usar en el tranvía, lo cual también es particular: la combinación de buques y tranvías, complementar el transporte lacustre con el terrestre.

Por último, se tiene el contrato, este sí se hizo efectivo, entre la compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela y el gobierno nacional:

Decreto legislativo de 29 de mayo de 1896 que aprueba el contrato celebrado por el gobierno de Venezuela con la compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela, sobre la navegación del lago de Valencia.

1° El gobierno concede a la compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela...el privilegio exclusivo para establecer uno o más vapores... para la navegación del lago de Valencia con dirección a todos sus puertos. Este privilegio durará por el término de cinco años...

¹⁷ Ob. Cit. Tomo XI, N° 2623, pág. 485.

4° Se concede... a la empresa del derecho para construir líneas férreas o Tranvías a la Cabrera y San Joaquín, a Guacara y a otros que juzgare necesarios para el transporte de pasaje y mercancías al lago de Valencia.

6° La empresa estará exenta de toda contribución nacional de cualquier clase o naturaleza que sea, durante el término de esta concesión¹⁸.

Como vemos, tan sólo dos proyectos se hicieron realidad en cuanto al establecimiento de sistemas de navegación en el lago. En primer lugar la concesión otorgada a los señores Urdaneta y Arriems en 1851, una empresa de capital venezolano. La segunda empresa, alemana, obedecía a la política de inversiones extranjeras adelantada por Guzmán Blanco desde los tiempos del septenio. Con la ampliación de las redes ferroviarias entre 1883 y 1893, compañías de capitales ingleses y alemanes, se logró la construcción de más de 1000 km. de vías que cubrían rutas que iban de la Guaira a Caracas y de Puerto Cabello a Valencia.

Más tarde, con la llegada de los automóviles en la primera década del siglo XX y el auge petrolero, hubo que construir carreteras, pues los antiguos caminos se habían abandonado debido a los trenes. Al convertirse el área de Valencia en polo de desarrollo industrial, el lago de Valencia fue perdiendo importancia como vía de comunicación. Otros proyectos de transporte y de vialidad de mayor envergadura dejarán de lado al lago.

4. Conclusiones

Desde los tiempos de la colonia la región del lago de Valencia fue objeto de atractivo para los pobladores. Su fertilidad y buen clima posibilitaron el asentamiento humano. En sus inmediaciones se establecieron centros poblacionales que se dedicaron a la agricultura de plantación y la ganadería.

Era una necesidad, al menos así lo evidencian los testimonios, unir el llano con el centro norte del país. La producción de las tierras llaneras tenía la posibilidad de ser transportada a través del lago de Valencia. Es en 1851 cuando se pone en servicio una compañía, de capital venezolano, de transporte

¹⁸ *Ibíd.* Tomo XVII, n° 5715, pág. 123. Tomo XVIII, n° 6555, pág. 465.



a vapor y a vela. La misma fue fundada por Rafael Urdaneta hijo y Guillermo Arriems.

Esta compañía logró poner en circulación un buque, llamado General Rafael Urdaneta, que realizaba una travesía por el lago de hasta tres veces por semana. La compañía duró casi diez años en funcionamiento, con altos y bajos, hasta que los avatares propios del país la acabaron. Hubo otros intentos posteriores de reactivar la navegación por el lago. Se firmaron hasta nueve contratos, pero todos fallidos.

La falta de capital, el escaso interés de los gobiernos de la época, la propia inestabilidad del país, dieron al traste con esos planes de establecer nuevas compañías de navegación lacustre. Es tan solo en 1896 cuando la compañía alemana del Gran Ferrocarril de Venezuela logra cristalizar un proyecto. Con recursos, conexiones, y tecnología ponen en funcionamiento una verdadera compañía de navegación. Fue el triunfo del gran capital.

Esta compañía alemana puso en servicio tres vapores: los Valencia I, II y III y el Tacarigua.

Finalmente, fue en el siglo XX con los ferrocarriles y la llegada del automóvil, durante el gobierno del presidente Cipriano Castro, el auge petrolero que trajo consigo incluso la desaparición de los propios trenes, que el lago de Valencia dejó de ser atractivo como conexión entre los llanos y el centro norte de Venezuela. Se abría otra época en materia de transportes en Venezuela.