

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

APUNTES HISTÓRICOS SOBRE LA NAVEGACIÓN ENTRE LOS RÍOS COJEDES Y ORINOCO

Historical notes on the navigation between the rivers CojeDES and Orinocos

Argenis Agüero

Antropólogo (UCV), MSc. Historia (UC), Candidato a Doctor en Historia (UCAB), Jefe Dpto. antropología Fundación La Salle, Campus CojeDES. Correo Electrónico: argenis.aguero.5454@gmail.com.

Alexandra Romero

Licenciada Educación Mención Ciencias Sociales (Universidad de Carabobo), Docente L.N.B. Pbro. Luis M. Sucre. Correo Electrónico: ermisz@gmail.com

Recibido: 12/08/2014

Aprobado: 15/09/2014

Resumen: La evolución histórica del uso de los caminos de agua en lo que es el actual territorio venezolano se inició, desde tiempos inmemoriales, con la espontaneidad y naturalidad que caracterizaron los modos de vida de los primeros grupos humanos, muchos de los cuales dejaron el nomadismo para asentarse en tierras llaneras, ello se logró gracias a los grandes ríos y sus afluentes, cuyas márgenes les sirvieron de asiento poblacional. Al comienzo de la conquista las tierras cojedeñas estaban pobladas por grupos aborígenes; un siglo después llegaron los misioneros a colonizar el territorio, proceso sustentado en la utilización de los indígenas que habitaban las riberas del Orinoco y el Apure, trasladados desde el gran río hasta afluentes como el CojeDES, El Pao o El Tinaco, conformando un estrecho vínculo entre el padre río y los cojedeños. De hecho, la fundación del pueblo de El Baúl, en 1744, se ejecutó con aborígenes trasladados desde el Apure y el Orinoco, siendo ejemplo evidente de la estrecha relación histórica que ha existido entre el gran río y el estado CojeDES. A partir de 1830 se intensificaron los movimientos que utilizaban, desde El Baúl, la vía fluvial del sistema del río CojeDES, remontando aguas arriba hasta tierras del actual estado Portuguesa, y aguas abajo por diversos cauces fluviales que conducen hasta San Fernando de Apure



y Ciudad Bolívar. Luego, en la segunda mitad del siglo XIX se produjo un importante desarrollo en la zona de los llanos venezolanos debido al aprovechamiento del eje conformado por los ríos Cojedes, Portuguesa, Apure y Orinoco. A partir de 1880 la navegación a vapor se incrementó en Venezuela y, en consecuencia, hubo presencia de estos buques en el puerto de El Baúl. La actividad fluvial se mantuvo hasta avanzada la tercera década del siglo XX.

Palabras claves: Orinoco, El Baúl, Cojedes, Navegación.

Abstract: The historical evolution of the use of water ways in what is today Venezuela began, since time immemorial, with the spontaneity and naturalness that characterized the lifestyles of the first human groups, many of whom left for nomadism settle on land plains, thanks to the great rivers and their tributaries, whose riverside were their seat population was achieved. At the beginning of the conquest cojedeñas lands were populated by aboriginal groups; a century after the missionaries arrived to colonize the territory, process based on the use of the indians who inhabited the riverside of the Orinoco and Apure, taken from the great river to tributaries as Cojedes, El Pao o Tinaco, forming a close bond between father river and the cojedeños. In fact, the foundation of the town of El Baúl, in 1744, was executed with aboriginal transferred from the Apure and Orinoco, with clear example of the close historical relationship that has existed between the great river and Cojedes state. In 1830 they used movements from El Baúl, the waterway system Cojedes river, tracing upstream to the current Portuguese state lands, and downstream by several waterways that lead to San Fernando de Apure and Bolívar City. Then in the second half of the nineteenth century there was an important development in the area due to the Venezuelan plains formed by use of Cojedes, Portuguesa, Apure and Orinoco rivers axis. From 1880 steam navigation in Venezuela increased and consequently, there presence of these vessels in the port of El Baúl. The fluvial activity remained until late in the third decade of the twentieth century.

Keywords: Orinoco, El Baúl, Cojedes Navigation.

1. Introducción

La importancia que tuvieron los cursos de agua como principal aporte para el poblamiento y desarrollo prehispánico en Venezuela, estuvo signada por las características de los conjuntos humanos que iniciaron la ocupación del

territorio, quienes hicieron presencia efectiva tanto en los grandes ríos como el Orinoco como en sus afluentes, consagrándolos con nombres propios de sus culturas, para demarcar así los ambientes geográficos en los cuales dichos espacios fluviales servían no solo como fuente primordial para su sustento sino también como vías de comunicación e interacción.

La evolución histórica del uso de los caminos de agua en lo que es el actual territorio venezolano se inició, desde los tiempos inmemoriales, con la espontaneidad y naturalidad que caracterizaron los modos de vida de los primeros grupos humanos. Este hecho estuvo determinado por una movilización que, por centurias, llevó a estas personas a avanzar y asentarse en los diferentes espacios y, como es obvio, entre ellos los suelos de la región de los llanos. Posteriormente muchos dejaron el nomadismo para asentarse en forma definitiva. Esta gran travesía se logró gracias a la existencia de los grandes ríos y sus afluentes, cuyas márgenes sirvieron como asiento poblacional de estos grupos culturales. Esos antiguos habitantes prehispánicos ocuparon, de forma lenta y progresiva, todos aquellos territorios allende a las corrientes fluviales, siempre y cuando les fuese benigno, y utilizaron para ello las vías que marcaban el curso de los ríos para navegar cuando les era imposible seguir a pie.

Como puntos referenciales de la prehistoria llanera, con base en la interpretación de datos etnolingüísticos, se tiene establecido que hace unos cinco mil años salió del Mato Grosso brasilero la primera oleada migratoria de individuos de la familia Arawak con rumbo a las Antillas, siguiendo la ruta del río Orinoco. En el primer milenio de nuestra eran grupos hortícolas de esta misma familia, bautizados como Barrancoides y saladoides, se residenciaron en los Llanos de Venezuela, los cuales se dedicaron al cultivo de la yuca amarga, la cacería y la pesca, así lo señala el prestigioso arqueólogo Mario Sanoja. Según dicho investigador, a estos asentamientos siguieron los de nuevos grupos conocidos como Arauquinoides, que ocuparon paulatinamente el curso del Orinoco medio y el de sus principales afluentes. Tal movimiento poblador ocurrió dentro de ese mismo milenio y constituyó la génesis de las distintas naciones de la *familia Arawak* que poblaban la Orinoquia al momento de la conquista.

La familia *Arawak* estuvo representada en el Llano por cepas muy antiguas sobre las cuales se fueron superponiendo otras parcialidades



lingüísticas, su grupo más típico lo encarna el *Achagua*, que en épocas anteriores a la conquista llegó a ocupar el espacio comprendido entre los ríos Cojedes y Guaviare. Por su docilidad innata y fuerte vocación sedentaria esta etnia fue la primera en adaptarse a la cultura occidental impuesta por los europeos.

Investigaciones arqueológicas (2003) llevadas a cabo por el Departamento de Antropología de Fundación La Salle en Cojedes, realizadas en el sitio El Tiestal, sector Zanja de Lira, a orillas del río Portuguesa, municipio Girardot, estado Cojedes, evidencian la presencia de materiales cerámicos Barrancoides y Arauquinoides en esa zona, lo cual es demostrativo de la presencia de las culturas orinoquenses en la región cojedeña durante la época prehispánica, claro vínculo inicial que une al Orinoco y Cojedes desde tiempos inmemoriales.

2. El aporte etnohistórico

Al comenzar la época de la conquista europea las tierras cojedeñas se hallaban densamente pobladas por diversos grupos aborígenes, tal como lo testimonia el conquistador Nicolás de Federman al narrar sus actos genocidas en el recorrido por las riberas del río Cojedes, cuando visita estas tierras en afán de dominación y expoliación, a finales de 1530.

Un siglo después llegaron los misioneros capuchinos a ocupar y colonizar el territorio cojedeño y sus testimonios reflejan no solo la presencia aborigen en esta zona, sino que sus escritos recogen la existencia permanente de fuertes nexos del proceso colonizador con el Orinoco y sus habitantes. Esto lo reseñan numerosos informes remitidos al Rey de España a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII y primera mitad del XVIII, entre ellos una relación enviada desde Caracas a España por Fray Marcelino de San Vicente el 12 de abril de 1725:

Vinieron a esta provincia de Caracas los misioneros Capuchinos el año de 1658 (...) estaba toda la provincia llena de gentiles (...) los indios gentiles que había en ella, están casi todos poblados hasta el río Orinoco, si no es que hay algunos en el río Apure, que son de nación Atapaymas y hemos sacado ya muchos con las jornadas, y Otomácos

que están en dicho río hacia el final de los llanos, que están solicitando los misionarios para poblarlos.¹

En un extenso informe presentado por Fray Salvador de Cádiz, fechado en Caracas el 12 de septiembre de 1725, este señala:

...este año de 1720 se hicieron dos entradas: en la una salió el Padre Fray Bartolomé de San Miguel y otro religioso con 72 hombres que reclutaron en la Villa de San Carlos (...) recorrieron las riberas de los ríos Pao, Portuguesa, Apure y Guarico, y en la primera correría redujeron 68 indios de nación guarica. Hicieron después otras nueve correrías (...) en este mismo año se dispuso una grande entrada a los indios de nación Atapaymas, Amaibos y Otomacos, que habitan las islas del río Apure, para lo cual se fabricaron algunas piraguas y canoas en los ríos Sarare y Cojedes (...) salieron a dicha entrada a mediados de noviembre y por fines de diciembre consiguieron reducir una capitania de indios gentiles de nación Atapayma, que se compondría de 48 indios, por los que se tuvo noticias de tres cuantiosos pueblos que se hallaban congregados (...) fuese en seguimiento de dichos pueblos que estaban en una grande isla de Apure (...)llegase a paraje donde se hallaron mas de mil indios, dos días de camino del río de Orinoco. Y habiendo tratado con ellos de su reducción, dijeron que saldrían a poblarse a las misiones.²

En otro aparte de ese mismo informe dicho religioso acota:

El Padre Fray Marcelino de San Vicente prosiguió su derrota el río Apure arriba, encaminándose a la nación de los indios Achaguas (...) llegó después de algunos días al pueblo que tenían dichos indios, los que con facilidad se redujeron (...) y en conclusión, salieron 248 indios de dicha nación Achagua y se poblaron en la misión de Cojede. Este año de 1722 el Padre Fray Marcelino de San Vicente y el Padre Fray Buenaventura de Vélez hicieron una entrada con cantidad de canoas que llevaron por el río Cojede (...) salieron al río de la Portuguesa y de este al Apure, siguiendo la derrota a donde tenían noticias hallarse unos indios de nación Guaranos y Taparitas. Llegaron a dicho sitio, después de muchos trabajos que padecieron en dicha navegación y consiguieron

¹ Buenaventura de Carrocera, Misión de los Capuchinos de los Llanos de Caracas, Tomo II. A. N. H. Caracas, 1972, p. 103.

² Ob. Cit, p. 135.



dichos religiosos el reducir cantidad de 232 indios de nación Guaranaos, Taparitas y algunos Achaguas que habían quedado en dicho río (...) los indios Guaranaos y Achaguas que se trajeron se pusieron en la misión de Cojede.³

Otro testimonio no menos importante lo hallamos en los autos presentados al Rey en marzo de 1741 por el Padre Salvador de Cádiz:

Este año de treinta y seis (1736) se hicieron dos jornadas por los PP Fray Prudencio de Braga y Fray Bartolomé de San Miguel, saliendo el primero de las misiones de Calabozo (...) y el segundo salio del pueblo de Cojede (...) y habiendo penetrado hasta el río de Orinoco sacaron la cantidad de doscientos veinte y siete indios de ambos sexos, de nación Guamos y Guaiquires y Güires, algunos gentiles y los mas apostatas y fugitivos, que se pusieron en el pueblo de Cojede.⁴

Como estos, son numerosos los testimonios que encontramos en las comunicaciones enviadas por los misioneros capuchinos, en las cuales queda demostrado que el proceso de colonización llevado a cabo en tierras cojedeñas se sustentó en la utilización de los habitantes autóctonos de las riberas del Orinoco y el Apure, para la fundación y establecimiento de los poblados misionales, lo cual se ejecutó sobre la base del extrañamiento territorial de dichos aborígenes, movilizándolos hasta los afluentes como el Cojedes, El Pao o El Tinaco, espacios donde el capuchino consideró que podía retener con mayor facilidad a estos habitantes primigenios y así llevar a cabo más efectivamente su labor poblacional, mediante el adoctrinamiento y la aculturación. De esta manera se comprueba el estrecho vínculo primario entre el Orinoco y los orígenes de los cojedeños.

El establecimiento del pueblo de El Baúl fue llevado a cabo en mayo de 1744, ejecutado mediante el traslado de indígenas Guaiquires, Güires y Achaguas, del Apure y el Orinoco, los cuales inicialmente fueron desplazados hasta la misión de Cojedes y después movilizados hasta el lugar donde se instauró El Baúl, cuya fundación tuvo un claro sentido estratégico, según lo exponen los mismos misioneros cuando señalan: “Dicho pueblo, si perseveran

³ Ibidem

⁴ Ob. Cit. 241

sin huirse los indios, será muy importante para las expediciones y jornadas que se hacen anualmente para la reducción de los gentiles, por hallarse en puesto muy avanzado y vencido el mayor trabajo, que se ofrece por el río Cojede, para bajar y subir las canoas⁵”.

En el año 1758 El Baúl tenía 307 habitantes, todos indígenas, de origen Guaiquires, Mapoyes, Tamanacos y Guamos; al parecer aun no se había iniciado el proceso de mestizaje. Tres años después, la población había disminuido en un 42% a causa de la huida de los aborígenes hacia el Orinoco, según lo acota el Prefecto de los Capuchinos, Padre Gibraltar, en una comunicación que en septiembre de 1761 le envía al Rey: “contiene ciento y ochenta almas, las mas de nación guaiquire y las otras de tamanacos, mapojos y guamos; de estos últimos se huyeron algunas familias para el Orinoco⁶”

En 1781 El Baúl tenía 538 habitantes: 168 indios, 201 blancos, 51 mulatos, 112 negros libres y 6 esclavos. El 22 de marzo llegó en visita pastoral a este lugar el Obispo de la Diócesis de Caracas, Mariano Martí⁷.

3. La región bauleña y su dinámica fluvial

Para comprender la región bauleña es necesario hacer una delimitación de la misma sobre la base de los espacios de producción y consumo que constituyen sus áreas de influencia, tanto en el sistema acuático del eje principal de circulación del hinterland bauleño, definido por el río Cojedes, sus afluentes y sub-afluentes, como en los espacios de tierra adentro que promovían flujos de mercancías y productos drenados hacia dicho puerto. Esta delimitación comprendía, desde el punto de vista fisiográfico la cuenca del río Cojedes y la sub-cuenca de los ríos Tinaco y San Carlos (también denominado Tirarigua); el sector de los llanos centrales del actual estado Cojedes (primero Provincia de Cojedes y luego sección Cojedes del estado Zamora) hasta las poblaciones de Tinaco y San Carlos, incluyendo las comunidades de Cojedes, Libertad y El Amparo; el contexto de los llanos orientales del territorio del

⁵ Ob. Cit., p. 352.

⁶ Ob. Cit. Tomo III, p. 84.

⁷ Mariano Martí. *Documentos relativos a su visita Pastoral de la Diócesis de Caracas*. Tomo II. Caracas. A. N. H. 1988, p. 237.



estado Portuguesa, que incorpora poblados como Araure, Pimpinela, Píritu y Santa Cruz; y el espacio norte del territorio oriental del estado Barinas, que comprende las localidades de Arismendi y Guadarrama.

La situación de Venezuela, posterior a la conclusión del conflicto bélico independentista, pese no acusar grandes cambios en su estructura económica, empieza a sufrir un proceso de transformación que en pocos años va a incidir en el rumbo que seguirá en lo adelante la nueva República. A nivel regional encontramos que a partir de la década de 1830 se intensifican los movimientos comerciales que utilizaban, desde El Baúl, la vía fluvial del sistema del río Cojedes, remontando aguas arriba hasta las pobladas tierras del actual estado Portuguesa, y aguas abajo por diversos cauces que conducen hasta San Fernando de Apure y Ciudad Bolívar. En El Baúl confluían los tráficos drenados por los ríos San Carlos, Tinaco y Cojedes arriba, además, las comunidades del interior del Estado utilizaban el río Pao para comunicarse con poblaciones de la zona central.

El sistema de comercio fluvial fue aumentando paulatinamente hasta alcanzar niveles muy importantes en la década de los años cuarenta del siglo XIX, observándose que entre febrero y octubre de 1844 fueron registradas 543 embarcaciones menores (bongos, canoas y curiaras) que entraron al puerto de El Baúl, según datos expuestos por el Gobernador de Carabobo, Miguel Herrera, citados por Pedro Cunill Grau. Este incremento de la actividad fluvial es explicado por dicho autor:

Las vías fluviales llaneras menores son recorridas todo el año por pequeñas y medianas canoas de poco calado que conducen mercancías y que son dirigidas por un patrón canoero, también incursionan en los ríos mayores. Sin embargo en este caso se prefieren los bongos, que son grandes canoas mercantiles especializadas para esta navegación fluvial. Ellas son conducidas por numerosos bogas que son dirigidos por un patrón bonguero.⁸

El denso flujo de embarcaciones en esa época se comprueba mediante la revisión de la Gaceta de Carabobo N° 224, del 16 de julio de 1847, donde aparece publicada una relación del movimiento de embarcaciones habida en el

⁸ Pedro Cunill Grau, Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX, tomo III, Caracas. Ediciones de la Presidencia de la República. 1987, p. 2049.

puerto de El Baúl durante los últimos diez días del mes de junio de ese mismo año:

PUERTO DEL BAUL, ENTRADAS Y SALIDAS DE EMBARCACIONES:

ENTRADAS:

Junio 19. — Bongo Caimán, de Sta. Cruz, en dos días, con maíz y verdura, su patrón, Nicolás Rodríguez.

20. —Bongo Diversión, del Aguasal, en seis días, con plátanos y maíz, su patrón, Segundo Linares.

Bongo Velero, del Aguasal, en seis días, con plátanos y maíz, su patrón, Juan Mena.

Bongo Cachicamo, del Aguasal, en ocho días, con ocumos y plátanos, su patrón, Vicente Organ.

Canoa Culebra, del Aguasal, en ocho días, con ocumos y plátanos, su patrón, J. J. Pérez.

Bongo Cargador, del Aguasal, en ocho días, con maíz y verduras, su patrón Manuel González.

Bongo Fuerte, con maíz en ocho días, su patrón, Valentín Nadal.

Canoa Graciosa, de Paso Real, en 36 horas, con casabe y plátanos, su patrón, Vicente Lira.

Canoa Velera, de Menudito, en un día, con dulce, su patrón, Domingo García.

Bongo Caribe, de Apure en 9 días, con queso, su dueño Ramón Fuentes.

Bongo Elefante, de Acarigua, con café y cueros, en nueve días, su dueño Vicente Carmona.

Bongo Camello, de Aguasal, con maíz y verduras, su patrón Candelario Camacho.

Bongo Benao, de Aguasal, con maíz y verduras en 7 días, su patrón Juan Vargas.

Bongo Burro, de San Fernando, con queso en 10 días, su dueño Tomas Cedeño.

Bongo Cola Alta, de Sta. Cruz, con maíz y verduras, en 2 días, su dueño Simón Suárez.



Canoa Ligera, del Oso, en 1 día, conduciendo al difunto J. J. Gamarra, su patrón Matías Moreno.

Bongo Alerta, de los Dividives, con maíz y casabe, en 3 días, su patrón Agustín Rodríguez.

18 Canoa Paloma, del Chorrerón de San Carlos, con verduras y maíz en 5 días, su patrón Miguel Caballero.

19 Bongo Manaure, de Cabudare con café y víveres del país, en 8 días, su dueño Ambrosio Blanco.

20 Bongo Flechero, de San Carlos, en 3 días, con pasajero el Sr. J. J. González y mercancías, su dueño R. Zenón Hernández.

21 Curiara Guavina, de San Fernando, con sal y licores en 7 días, su dueño Crisóstomo Tocoa.

22 Bongo Famoso, de San Fernando, con licores y sal, en 8 días, su patrón Juan Fuenmayor.

23 Canoa Liviana, de Barraguan, en 36 horas, con maíz, su patrón Hilario Hernández.

Bongo San Bartolo, de San Fernando, en 9 días, con loza, sal y licores, su dueño Agustín Arcia.

Canoa Yuca, de Barraguan, en 1 día, con casabe, su dueño Ciriaco Soto.

Canoa Atrevida, de Menudito, con dulce, en 1 día, su dueño J. María Rojas.

Bongo Atrevido, de Las Empalizadas con la Sra. Natividad Santelíz, en 4 días, su patrón J. Leonardo Hernández.

Curiara Formal, de San Carlos, en 4 días, con mercancías y café, su dueño José María Nieves.

Bongo Picture, de Cunaviche, en 15 días, con queso, su dueño Toribio Benares.

30. Bongo Mapora, de Cabudare, en 8 días con café, cacao, ajos y demás efectos del país, su dueño Manuel Veliz.

SALIDAS:

31 Junio 20. Bongo Tigre, para San Fernando, con maíz y casabe, su dueño José M. Trujillo.

Bongo Caimán, para San Fernando, con maíz, su dueño Nicolás Rodríguez.

33 Bongo Velero, para Camaguán, con plátanos y maíz, su dueño Juan Mena.

34 Bongo Cachicamo, para San Fernando, con verduras, su patrón Vicente Orgas.

35 Bongo Fuerte, para San Fernando, con maíz, su dueño Valentín Nadal.

36. Canoa Graciosa, para el Menudito en lastre, su patrón D. García.

37 Bongo Elefante, para San Fernando, con café y cueros, su dueño Vicente Carmona.

38 Bongo Intrépido, aguas arriba por el río de Cojede, con el comandante del campo volante de Barinas Sr Santiago Mujica, con 25 hombres.

39 Bongo Camello, para el Aguasal, con sal y aguardiente, su patrón Candelario Camacho.

40 Canoa Ligera, para Sta. Cruz, en lastre, su patrón M. Moreno.

41 Bongo Manaure, para Achaguas, con café, mercancías y efectos del país, su dueño Ambrosio Blanco.

42 Curicara Graciosa, para San Fernando, con cueros, su dueño Crisóstomo Taca.

43 Canoa Lluca, para Barraguan, con aguardiente y sal, su patrón M. Soto.

44 Canoa Atrevida, para el Menudito, en lastre, su patrón J. M. Rojas.

45 Bongo León, para San Fernando, con casabe y maíz, su dueño Manuel Ostos.

46 Bongo Picture, para Cunaviche, con maíz y casabe, su dueño Toribio Benares.

La relación antes expuesta indica que, en solo 10 días, entraron al puerto de El Baúl 30 embarcaciones menores, de las cuales 20 eran bongos (con capacidad hasta 3 toneladas); de ellos 5 provenían de Apure transportando loza, queso, sal y licores. Igualmente lo hicieron otras embarcaciones menores (canoas y curiaras) provenientes de diversos caseríos conectados fluvialmente a El Baúl (Aguasal, Menudito Santa Cruz, Barraguán, Las Empalizadas, El Oso, Paso Real, Los Dividives), desde donde traían productos tales como maíz, verduras, plátanos, ocumos, casabe, dulce (papelón); en tanto que de Acarigua



se movilizaba café y cueros; de San Carlos mercancías y café, y de Cabudare traían café, cacao y ajos, en estos últimos casos el traslado era combinado: Parte del trayecto se hacía por tierra (en mulas y burros hasta los puertos de Santa Cruz y El Amparo) y parte por vía fluvial (desde los puertos de Santa Cruz y El Amparo hacia abajo, por el río Cojedes). Por otro lado observamos que de 16 embarcaciones que salieron de El Baúl en la época antes señalada, 11 eran bongos y 5 eran transportes de menor capacidad. Nueve de esas embarcaciones salieron hacia San Fernando de Apure llevando maíz, casabe, verduras, café y cueros, mientras que las otras que se movilizaron hacia caseríos conectados a El Baúl cargados de sal y aguardiente.

En la segunda mitad del siglo XIX se produjo un importante crecimiento y desarrollo en gran parte de la zona de los llanos venezolanos, lo cual se debió al aprovechamiento de la navegación fluvial como factor impelente del comercio e intercambio entre esa región venezolana con centros de exportación e importación de productos y materias primas, actividad que conllevó al establecimiento de diversos puertos en variados lugares de la geografía llanera.

El incremento de las relaciones económicas, a través del río Cojedes, fue acelerando el progreso de El Baúl, lo que atrajo la instalación de mercaderes (entre ellos a representantes de las casas comerciales ubicadas en los principales puertos y ciudades del país), peones, bogas, campesinos y ganaderos en sus áreas urbanas y sub-urbanas, de modo que a partir de la década 1850-60 empezó a adquirir la fisonomía de una pequeña ciudad y sus caseríos satélites crecieron en población y producción, lo cual se vio beneficiado con la creación del cantón Girardot, que le otorgó autonomía territorial, según decreto del Congreso Nacional del 02 de septiembre de 1856, y la creación, por decreto del mismo Congreso, de la Provincia de Cojedes, en mayo de 1855.

4. Bongos y vapores surcan los ríos

Con relación a la dinámica interregional o de exportación (a San Fernando, Ciudad Bolívar, Trinidad o a ultramar), la navegación tenía como escenario el eje fluvial conformado por los ríos Cojedes, Portuguesa, Apure y Orinoco, a través de los cuales se transportaban productos en ambos

sentidos, intercambiando materias primas y semi-elaboradas, de origen vegetal y animal por bienes manufacturados, lo cual podía hacerse por medio del sistema tradicional de bongos (solo hasta San Fernando), o a través del sistema mecánico representado por los barcos de vapor (que viajaban hasta y desde Ciudad Bolívar). Es importante señalar la coexistencia de los sistemas de propulsión humana y los de propulsión mecánica, ya que lejos de competir entre sí, estos se complementaban, especialmente por las limitaciones que se producían para la navegación de vapores en los períodos de sequía, además, que como ya hemos visto, eran estas embarcaciones menores las responsables de movilizar las cargas en los cauces fluviales pequeños.

La navegación de vapores por el río Cojedes comenzó el 20 de septiembre de 1856 con la llegada a El Baúl del vapor Meta, procedente de Ciudad Bolívar; una nave de 44 metros de largo por 14 de ancho, capitaneada por Juan Hammer. Ello fue reseñado en el periódico guanareño EL ECO DE LAS PAMPAS, citado por Tosta en su libro Historia de Barinas:

...a las siete de la mañana del veinte del corriente, arribó a este puerto el vapor Meta, a cargo de su capitán Juan Hammer, cuyo buque tiene cuarenta y seis pies de latitud y ciento cuarenta y tres de longitud y cala cinco pies, de toque en La Florida para Bolívar,, cargado de añil, tabaco curaseca, algodón, cueros, licores y sal; y siguió a las ocho de la mañana del veintiuno, con gran orquesta y mas de doscientas personas de ambos sexos de paseo a la parroquia Sucre; viró en la vuelta llamada de Las Tortugas, y regreso a este puerto a las dos de la tarde del mismo día, y en la noche hubo a bordo un famoso ambigú; a las ocho de la mañana del veintidós continuó marcha para Ciudad Bolívar, ofreciendo al comercio de esa plaza establecer relaciones mercantiles aquí para el año entrante⁹.

Precisamente en 1856, dado el incremento de la navegación, fue aprobada por la Diputación de la recién creada Provincia de Cojedes una Ordenanza que disciplinaba el tráfico fluvial en la naciente entidad territorial. En ella se contemplaban una serie de aspectos orientados a regular el tránsito en los ríos cojedeños, destacando como primer elemento la relación propietario-peón (patrón-marinero) con carácter vertical; igualmente se refleja el factor

⁹ Virgilio Tosta. Historia de Barinas, Tomo III. A. N. H. Caracas. 1989, p. 529.



seguridad-protección para la embarcación, y en tercer lugar figura la mercancía objeto de transporte y su resguardo. Empieza así a tomar cuerpo organizado el sistema de navegación fluvial en tierras cojedeñas, el cual en pocas décadas se convertiría en el principal sistema de transporte de mercancías que alimentaría la dinámica económica de este territorio.

5. El eje El Baúl-San Fernando-Ciudad Bolívar

La instalación y actuación de las casas mercantiles en El Baúl estuvo ligada a la conformación del eje económico El Baúl-San Fernando-Ciudad Bolívar, siendo este último el puerto para las actividades económicas vinculadas al comercio internacional.

La principal carga de bajada por el río Cojedes tenía como destino principal a San Fernando de Apure, el cual servía como lugar de embarque, pues de allí buena parte de los productos eran trasladados a Ciudad Bolívar y otra parte de las cargas, en menor cuantía, era llevada a puntos intermedios como Camaguán. A lo interior de la zona geohistórica bauleña existían varios sitios de origen que servían como puertos menores de embarque de la producción generada en sus contornos, o que constituían el punto mas cercano a dichos centros de producción, a la vez que eran los lugares mas distantes hasta donde era posible efectuar la navegación: bongos, canoas y curiaras eran los medios de transporte más utilizados.

Desde Ciudad Bolívar las embarcaciones retornaban con mercancías destinadas al consumo no solo de El Baúl, sino también de las zonas periféricas satelizadas a dicho puerto; pero además, de allí salían a diario media docena de bongos hacia San Fernando de Apure con aprovisionamientos para esta ciudad, y a su regreso traían los productos que llegaban también desde Ciudad Bolívar.

El Baúl se había convertido, con el correr de los años, en uno de los principales lugares de aprovisionamiento para la ciudad de San Fernando de Apure; así lo comprueba el testimonio del viajero Michelena y Rojas en 1867, citado por Cunill Grau:

...de El Baúl, por la Portuguesa, todos los demás víveres, como plátanos, papelón, casabe, maíz y hasta gran cantidad de pescado salado. Puede decirse con propiedad, tal es la abundancia de toda especie de alimentos

que vienen de El Baúl a San Fernando, que aquel pueblo, rico y laborioso, basta por si solo para alimentar a este último; lo que lo hace ser el mercado indispensable para sus abastos¹⁰

El comercio de cueros de ganado vacuno, una de las materias primas de exportación más solicitadas, también traía consigo el desarrollo de actividades ilícitas como el abigeato, el cual era en cierta medida estimulado por los negociantes ubicados en los puertos:

Los hacendados embarcaban estos cueros desde el interior por el Orinoco, no pastoreaban ganado hacia el puerto, lo cual significaba el no aprovechamiento de la carne, los costos del flete fluvial eran más baratos que los fletes por tierra; el uso de este transporte facilitaba las transacciones de contrabando ya que el ganado, obtenido ilegalmente, al ser desollado se “legalizaba”. Los comerciantes aceptaban a sabiendas las mercancías robadas, la mayoría de las veces en complicidad con los jueces. El comercio de cueros, fundamentalmente se hacía con los otros países de Europa, distintos de Inglaterra y los Estados Unidos.¹¹

En límites con tierras del actual estado Portuguesa, río Cojedes arriba, se localizaban los poblados de El Amparo (convertido en puerto subsidiario de El Baúl), Libertad (también llamada Lagunita) y Cojedes (también denominado Cojedito), todos ellos conectados económicamente a El Baúl

Del lado del actual estado Portuguesa se encontraba el poblado de Píritu y once caseríos dependientes de este, “que por el caño Guamal mantienen fluida comunicación con el río Portuguesa, por donde exportan sus producciones artesanales y de algodón, café, legumbres, cacao, hasta el puerto de El Baúl¹²”. Igualmente se localizaba al norte de El Baúl el puerto de Santa Cruz (actual estado Portuguesa) y ocho caseríos satélites, los cuales también se conectaban con El Baúl para drenar su producción de maíz, algodón, almidón, café y pescado seco.

¹⁰ Pedro Cunill Grau. Ob. Cit. 1980.

¹¹ Lola Vetencourt. El imperio británico en la economía de Venezuela 1830-1870. UCV, Caracas. 198, p. 154.

¹² Cunill Grau. Ob. Cit. 2040.



6. La navegación a vapor: Su expansión e influencia en la región bauleña

La navegación en vapores por el río Orinoco se inició en 1847 a través de un contrato concedido por el gobierno venezolano al ciudadano norteamericano Vespasiano Ellis. Dos años después derogaron ese contrato y otorgaron otro similar a los norteamericanos Turpin y Beelen, siendo este en realidad el verdadero comienzo de la navegación, la cual empezó con el uso de dos vapores de una empresa que constituyeron en Nueva York, denominada “*The Orinoco Steam Navegación Company*”, también conocida como “*Vapores Orinoco*”. Dicha Compañía operó hasta 1866 con los vapores *Venezuela, Barinas, Apure, Guayana y Meta*, los cuales navegaron por los ríos Apure, Arauca, Portuguesa y Cojedes. Desde ese año (1866) hasta 1869, cuando se formó una nueva Compañía, la navegación a vapor quedó casi paralizada, manteniéndose el movimiento comercial a través de embarcaciones tradicionales como bongos, veleros, piraguas, canoas y curiaras.

En 1869 el presidente del estado Guayana solicitó la libre navegación en el Orinoco y sus afluentes, lo cual tuvo eco favorable en el gobierno nacional que decretó la libre navegación para los buques mercantes extranjeros que se ocuparan del comercio interior, quedando éstos exceptuados del pago del derecho de importación para máquinas y combustibles de sus vapores. No obstante, al poco tiempo se volvió a conceder el monopolio a una empresa norteamericana constituida en Nueva York bajo el nombre “*The Venezuelan Steam Transpotación Company*”, la cual contaba con una flota de tres vapores: *Héroe, Nutrias y San Fernando*; esta empresa solo se mantuvo hasta 1871.

En la década de 1870 se hicieron nuevos intentos por desarrollar la navegación de vapores en el Orinoco y sus afluentes, ocupándose de ello otra compañía norteamericana de nombre “*The Orinoco Navegación Company*”, sin embargo dicha empresa no logró su cometido. Fue en la década de los ochenta cuando la actividad tomó verdadero impulso, coincidiendo con la explotación minera de El Callao (en Bolívar), la del balatá, y el comercio de la pluma de garzas (en los llanos). La profesora Tarcila Briceño de Bermúdez ofrece la siguiente acotación respecto a la actividad de navegación en dicha década:

Es muy significativo el interés que se desarrolló en la década de 1880 de solicitar permisos al Ejecutivo para establecer vapores que hicieran el recorrido en el Orinoco, en el Apure y sus afluentes; así como entre Ciudad Bolívar y Trinidad y entre esa ciudad y La Guaira.¹³

En otro aparte de su trabajo, la profesora Briceño analiza la situación de la libre navegación emprendida en la época mencionada por Guzmán Blanco y hace la siguiente consideración al respecto:

La época de Guzmán Blanco se caracterizó por el aumento de contratos para navegar a vapor los diferentes ríos de los llanos y la Guayana. Aunque no siempre se cumplieron, estos proyectos dejan ver el interés por impulsar la infraestructura necesaria para alcanzar ese progreso (...) En ese marco, se explica que Guzmán tratara de aplicar mediadas de libre navegación por el Orinoco y sus canales, lo cual favorecía la libre competencia de los buques extranjeros que hacían tanto comercio interior como exterior (...) el tráfico comercial en estos años fue muy activo, además de los vapores que hacían regularmente viajes, circulaban diferentes tipos de embarcaciones y veleros procedentes de los puertos más diversos de Europa y Norteamérica.¹⁴

Prueba de lo antes afirmado lo constituye la presencia del vapor “*Nutrias*”, un buque de origen norteamericano, de 142 toneladas y 131 pies de largo, que desde 1875 realizaba viajes a El Baúl para sacar sus productos a Ciudad Bolívar y puertos extranjeros, tal como lo testimonia en su testamento el comerciante bauleño Manuel Antonio Herrera:

...acabo de venir de Ciudad Bolívar donde tomé a crédito en las casas de comercio de Plessman i compañía i Sheik Luís i compañía, mercancías i víveres que quedaron en aquella plaza para embarcarlos en el vapor Nutrias con destino a mi casa de comercio del Baúl.¹⁵

Simultáneamente a los vapores, la navegación realizada a través de

¹³ Tarcila Briceño. *Contratos de navegación en el Orinoco (1847-1898)*. Academia Nacional de Ciencias Económicas, Caracas. 1992, p. 52.

¹⁴ Ob. Cit. 54.

¹⁵ Mortuoria de Manuel Antonio Herrera, Expediente civil N° 199. Año 1878. Folio 3. Archivo del Registro Principal, San Carlos, estado Cojedes.



embarcaciones menores (bongos y canoas) era cada vez más intensa, debido básicamente a que este era el transporte utilizado para movilizar las cargas desde y hacia los caseríos y poblados menores, lugares donde se generaban los productos que iban y venían de, y hacia, los mercados principales, así como para la interconexión con otras comunidades que buscaban empalmarse a El Baúl para beneficiarse de su estratégica ubicación portuaria. En tal sentido el gobierno nacional y el gobierno estatal hicieron esfuerzos para crear un sistema de navegación a través del río Tírgua, que le permitiera a la ciudad de San Carlos interconectarse fluvialmente con El Baúl, tal como lo afirma el presidente del estado Cojedes, General Bernardino Mirabal, en su mensaje a la Asamblea Legislativa de fecha 1° de enero de 1878:

Deberá Cojedes al Gran Demócrata, general Francisco Linares Alcántara la navegación del río Tírgua, cuya limpieza de esta ciudad al Baúl decretó ya con la asignación de 1000 venezolanos mensuales para llevarla a cabo. Esta vía es importante y por mucho tiempo reclamada como indispensable al renacimiento de San Carlos¹⁶.

La magnitud del crecimiento de la navegación fluvial en esta época motivó a que en enero de 1875 la Asamblea Legislativa del estado Cojedes sancionara una Ley de para esta entidad territorial (contentiva de veintisiete artículos), en la que se reglamentó no solo el sistema de navegación como tal, sino también todo lo relativo al comercio ejercido a través del mismo –a lo cual se dio prioridad en dicha ley– así como la relación laboral patrón-marinero, con marcado énfasis vertical, que conllevó a definir legalmente en este sector lo que autores como Brito Figueroa han denominado “*la proletarización*”. Diez de los veintisiete artículos de la citada reglamentación están claramente orientados a reglar la *proletarización*, estableciendo las pautas y normas de la relación laboral entre los dueños de las embarcaciones (o su representante legal) y los peones de la misma, a los que se les denominaba *bogas* o *marineros*, los artículos específicos en este sentido son los siguientes:

Art° 1°.- Todo dueño o encargado de embarcaciones antes de principiar su viaje, ocurrirá con su tripulación a la Jefatura municipal de la parroquia

¹⁶ Mensaje que el presidente del estado Cojedes dirige a la Asamblea Legislativa en sus sesiones ordinarias de 1878 y memoria presentada por el Secretario General. San Carlos, imprenta del estado, por Sandalio Villanueva. Publicaciones Oficiales. Biblioteca Nacional. Caracas.

a que pertenezca el puerto donde deba darse a la vela, para formar un contrato en que se comprometan a prestar sus servicios para hacer uno o varios viajes, cada uno en su calidad de patrón o marinero, mediante una retribución convenida de cantidad fija por mes o por viaje; i el dueño o encargado, a darles lo que les corresponda según el contrato i según la lei. & Único. Estas obligaciones recíprocas deben hacerse constar en un libro de registro que al efecto llevaran los Jefes municipales de las parroquias en donde hubieren ríos navegables.

Art° 3°.- A cargo de los patrones estará la dirección, trabajo i economía interior de la embarcación, i el gobierno de los marineros o bogas...

Art° 5°.- Cuando el contrato es por viaje, están los individuos de la tripulación en el deber de pararse en el puerto a donde fueren, cinco días, siempre al servicio del dueño o encargado de la embarcación, sin que por ello tengan derecho a exigir mas remuneración que la estipulada en el contrato; pero si la embarcación se parare mas de los cinco días prefijos, cobraran por el exceso a justa proporción, según lo que ganan mensualmente peones de su clase.

Art° 7°.- Si la interrupción del viaje tuviere lugar después de haber salido la embarcación del puerto, recibirán los salarios íntegros que habrían devengado si se hubiera realizado todo el viaje. También tendrán derecho a que se les proporcione transporte al lugar de donde salio la embarcación.

Art° 8°.- Si el viaje se prolonga voluntariamente, el salario de la tripulación contratada por viaje, se aumenta en proporción; pero si voluntariamente se acorta, nada se les rebaja.

Art° 9°.- Si la jente de la tripulación fuere ajustada por varios viajes, puede exigir el pago de sus salarios después de cada viaje.

Art° 18°.- Cuando el dueño o encargado de la embarcación despida a alguno de la tripulación con causa lejitima, debe pagarle su salario convenido hasta el día de la despedida, si fuere por mes; i si fuere por viaje, se calculara lo que haya ganado según el camino hecho.

Art° 20°.- El marinero que pruebe haber sido despedido sin justa causa después de principiado el viaje, tiene derecho por vía de indemnización a los salarios íntegros i a los gastos de regreso al puerto donde se embarcó.

Art° 21°.- Todos los individuos de la tripulación están en el deber de continuar sirviendo desde que comprometan su servicio, hasta que



termine el viaje o viajes, según sea el contrato estipulado, amenos que se les declare una enfermedad que les inhabilite para prestar el servicio a que se hubiere comprometido.

Art° 22°.- El que sin la causa que espresa el articulo anterior se negare a continuar el viaje, perderá su salario, i además pagara al dueño del cargamento por indemnización de perjuicios, el duplo de la cantidad que iba ganando por dicho viaje, i si fuere por mes, el duplo del equivalente a un mes¹⁷.

En el marco de esta dinámica fluvial que envolvía a la población de El Baúl y su entorno era frecuente la creación y/o liquidación de empresas de navegación, dedicadas a explotar el tipo de embarcaciones menores denominadas *bongos*, los cuales eran puestos a disposición del comercio para el transporte de sus mercancías. Ejemplo de ello sucedió en agosto de 1882, cuando Serafín Liscano y Ana Félix Torreyes liquidaron su sociedad mercantil en “*el negocio de la navegación*” instalado en el puerto de El Amparo (Distrito Ricaurte, al nor-oeste de El Baúl), cuyo capital y utilidades, montante a Bs 16.000, fue distribuido en partes iguales, y además Liscano le obsequió un bongo a la señora Torreyes, según lo asentado en el libro de Protocolo del Distrito Ricaurte, año 1882, que reposa el Registro Principal de San Carlos. Otra referencia importante aparece asentada en el expediente civil N° 199, identificado como “*Mortuoria de Manuel Antonio Herrera*” (citado en páginas anteriores), en el cual dicho negociante, residente en El Baúl, refleja la totalidad de sus bienes y destaca en la cláusula 8ª lo siguiente: “*Declaro también por bienes míos dos bongos grandes...*”, reflejando también en el inventario que poseía varias embarcaciones menores de usadas en sus actividades económicas, entre las cuales señala dos bongos de dos bogas (los mismos de la cláusula 8ª), un bongo de un solo boga, una canoa de jabillo, una canoa de caoba, y una curiara de caoba, es decir una clara relación de transportes fluviales para el quehacer comercial desarrollado en esa época.

A partir de la década de 1880 el desplazamiento a vapor se hizo más frecuente en Venezuela. El Orinoco y sus afluentes acogieron el incremento de estos buques en sus aguas y ello produjo más capacidad en movilización

¹⁷ Leyes de Cojedes, sancionadas por la Asamblea Legislativa en 1875, Biblioteca Nacional, Caracas.

de cargas y, en consecuencia, un aumento de la actividad comercial que a su vez incidió en el aumento de las exportaciones e importaciones, ello en consecuencia ocasionó una mayor presencia de vapores en el puerto de El Baúl.

Una breve revisión de la actividad de fluvial a partir de 1880 permite constatar que en mayo de 1881 llegó a Ciudad Bolívar el vapor *Bolívar*, una nave de 190 pies de largo y 50 de ancho, de 200 toneladas de peso y capacidad de carga de 581 toneladas, podía transportar hasta 360 reses y 40 bestias, lo cual lo convertía en todo un gigante para la época, el mismo era propiedad de la empresa *Vapores del Orinoco*. El resto de ese año siguieron llegando más vapores a Ciudad Bolívar y desde allí realizaban sus travesías por el Orinoco y sus diversos afluentes.

En junio de 1882 llegaron los vapores *Apure* y *Libertad* para navegar en el Apure y en los ríos del estado Zamora, respectivamente. En ese momento ya estaban circulando en aguas del Orinoco los vapores *Reivindicador*, *Bermúdez*, *Bolívar*, *Jazmín*, *Caroní* y el francés *Jean Amirail*. En julio de ese año llegó el vapor inglés *Craighill*, un gigantesco buque de 709 toneladas y 250 pies de eslora. Respecto a la presencia de diversos vapores en esa época Luís Roncayolo hace una ilustrativa consideración:

Era animado el movimiento comercial de la región hacia esta época, pues además de los vapores en constantes viajes, habían veleros americanos, franceses, ingleses, alemanes y de otras nacionalidades que viajaban con mercancías de importación y frutos de exportación¹⁸.

Durante los años 1887 y 1888 navegaron nuevos vapores como el *Arturo*, *Meta*, *Macareo*, *Odin*, *Maipures* y *Victoire*. En 1889 llegó el vapor inglés *Elgiva* y en junio lo hizo el buque *Progreso*. En agosto de ese mismo año llegaron dos nuevos vapores procedentes de Trinidad: *El Guanare* y *El Socorro*, traídos especialmente para navegar por los ríos Apure, Portuguesa y Masparro, todos pertenecientes a la *Compañía de Navegación por Vapores de Apure y Zamora*, la cual luego pasaría a denominarse *Estrella Roja del Orinoco*. Esta última tenía un contrato que le daba derecho exclusivo de navegación por los ríos Guanare, Cojedes, Portuguesa y Masparro, así como también a efectuar la limpieza de los mismos y establecer una línea de vapores desde Libertad, Guanarito, El Baúl,

¹⁸ Luís Roncayolo. *El río Orinoco y sus afluentes*. Caracas. Tipografía Cosmos. 1933, p. 55.



La Florida, hasta Ciudad Bolívar. Durante el invierno estos buques hacían tres viajes al mes y en verano solo realizaban dos viajes. Las tarifas de los pasajes en *Vapores del Orinoco* desde El Baúl eran las siguientes¹⁹:

A Ciudad Bolívar = 55 pesos

A San Fernando = 20 pesos

A Camaguán = 15 pesos

A Unión = 12 pesos

A Guadarrama = 8 pesos

A Caimanes = 4 pesos

La intensidad del tráfico de vapores por el Orinoco y sus afluentes era tal que obligó al gobierno, a través del Ministerio de Guerra y Marina, a dictar unas reglas para evitar que se suscitaran colisiones entre los buques.

Durante los años siguientes la navegación a vapor se mantuvo muy activa, participando en ella varias empresas que, pese a tener rivalidades, sabían compartir los espacios acuáticos. Ello se mantuvo hasta que en 1898 estas se fusionaron en un consorcio angloamericano para constituir la *Orinoco Shipping Company*, que asumió el control de la actividad de navegación comercial en el Orinoco y sus afluentes, así como en la ruta de Ciudad Bolívar a Trinidad. El historiador Andrade Jaramillo señala:

...a comienzos de 1900, la Orinoco Shipping actuaba sola en el río Orinoco. En años anteriores había absorbido todos los contratos de navegación existentes en la zona, teniendo como única competencia algunas esporádicas entradas de buques provenientes del exterior²⁰.

Es importante destacar que esa empresa de navegación disponía de 31 puertos o lugares de embarques en el río Orinoco y sus afluentes: Bolívar, Caicara, Palmar, Cabruta, Moitaco, Arichuna, María Luisa, San Fernando, Mapire, Apurito, Las Bonitas, Catalina, Puerto Nutrias, Palmarito, Guasualito, Guadarrama, Unión, Camaguán, Caimanes, El Baúl, San Rafael, El Yagual, Chiricos, El Viento, El Amparo, La Florida, San Lorenzo, Arismendi,

¹⁹ Marcos Andrade Jaramillo. El caso de la Orinoco Shipping and Trading Company Limited. Academia Nacional de Ciencias Económicas, Caracas. 1992, p. 81.

²⁰ Andrade Jaramillo. Ob. Cit, p. 68.

Urbana, Perico, Guaramaco; dicha Compañía disponía de 12 vapores, cuatro de ellos para navegar entre Ciudad Bolívar y Trinidad, y los ocho restantes se desplazaban por el Orinoco y sus afluentes. Andrade Jaramillo comenta:

Este grupo de puertos denota el nivel de productividad tanto de la región guayanesa como de los llanos; productividad que a su vez consolida a ciudad Bolívar como ciudad-puerto por cuanto es el gran centro de acopio de mercancías que estaban en tránsito vía las costas venezolanas y el exterior²¹.

Con respecto a la significación económica que representaba la *Orinoco Shipping Company* para la masa de peones llaneros que laboralmente se vinculaban a ella, como parte de la dinámica económica generada por el tráfico fluvial, el mismo autor señala:

Cabe destacar que la Orinoco Shipping ofrecía trabajo a 36 abastecedores de leña, agua y víveres en general en igual de numero de puertos o lugares de atraque, alimentando de esta manera una singular red económica que estaba en función del movimiento efectuado por los barcos de la empresa²².

En síntesis, observamos que en el período comprendido entre 1856 y 1899 navegaron por el Orinoco y sus afluentes un total de 85 vapores comerciales, de los cuales 48 eran de bandera venezolana, 15 ingleses, 11 americanos, 4 franceses, 3 alemanes, 2 noruegos, 1 holandés y 1 colombiano, según los datos aportados por Luis Roncayolo²³

Esta conexión de El Baúl con el eje Portuguesa-Apure-Orinoco se mantuvo hasta avanzada la tercera década del siglo XX, cuando la actividad de navegación fluvial decayó y la actividad comercial empezó a sustentarse en el transporte terrestre llevado a cabo por camiones que podían llegar a este poblado en la época de verano.

²¹ Ob. Cit, pp. 69-70.

²² Ob. Cit, p. 86.

²³ Roncayolo. Ob. Cit, pp. 177-179.

