



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
DIRECCIÓN DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN HISTORIA DE VENEZUELA



**ECONOMÍA FLUVIAL POR EL RÍO MASPARRO
(1786-1937)**

Autor: Lcda. Griselda Villegas

C.I: 15.400.094

Tutor: Dr. Jaime Ybarra

C.I.: 11.353.125

Guanare, Enero 2016



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
DIRECCIÓN DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN HISTORIA DE VENEZUELA



**ECONOMÍA FLUVIAL POR EL RÍO MASPARRO
(1786-1937)**

Tutor: Dr. Jaime Ybarra

TRABAJO DE GRADO PRESENTADO ANTE EL AREA DE
ESTUDIOS DE POSGRADO DE LA UNIVERSIDAD DE
CARABOBO PARA OBTAR AL TITULO DE MAGISTER EN:
HISTORIA DE VENEZUELA

Guanare, Enero 2016



MAESTRIA

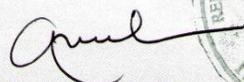


ACTA DE APROBACIÓN

La Comisión Coordinadora del Programa de **Maestría en Historia de Venezuela**, en uso de las atribuciones que le confiere al Artículo N° 44, 46, 130 del Reglamento de Estudios de Postgrado de la Universidad de Carabobo, hace constar que una vez evaluado el Proyecto de Trabajo de Grado titulado: **ECONOMÍA FLUVIAL POR EL RÍO MASPARRO (1786-1937)**, elaborado bajo la línea de investigación: *Historia Local y Regional*, presentado por la ciudadana **Griselda Villegas**, titular de la cédula de identidad N° 15.400.094, elaborado bajo la dirección del tutor Prof. **Jaime Ibarra**, cédula de identidad N° 11.353.125, considera que el mismo reúne los requisitos y, en consecuencia, es **APROBADO**.

En Valencia, a los seis (06) días del mes de Agosto de dos mil trece.

Por la Comisión Coordinadora de la Maestría en
HISTORIA DE VENEZUELA


Prof. Ana Millán
Coordinadora del Programa



Elab. Jennifer 2013-08-06
Archivo Acta de Aprobación

... La Universidad Efectiva



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
DIRECCIÓN DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN HISTORIA DE VENEZUELA



AUTORIZACIÓN DEL TUTOR

Dando cumplimiento a lo establecido en el Reglamento de Estudios de Postgrado de la Universidad de Carabobo, en su artículo 133, quien suscribe: Profesor Jaime Ybarra, titular de la cédula de identidad N° 11.353.125. En mi carácter de Tutor del Trabajo de Especialización Maestría titulado: Economía Fluvial por el Río Masparro (1786-1937), presentado por la ciudadana: Griselda Villegas Delfin, titular de la cédula de identidad N° 15.400.094, para optar por el título de Magíster en Historia de Venezuela, hago constar que el trabajo reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte del jurado examinador que se designe.

En Bárbula a los _____ días del mes de _____ del año dos mil_____.

Firma

C.I:



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
DIRECCIÓN DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN HISTORIA DE VENEZUELA



AVAL DEL TUTOR

Dando cumplimiento a lo establecido en el Reglamento de Estudios de Postgrado de la Universidad de Carabobo, en su artículo 133, quien suscribe: Profesor Jaime Ybarra, titular de la cédula de identidad N° 11.353.125. En mi carácter de Tutor del Trabajo de Especialización Maestría titulado: Economía Fluvial por el Río Masparro (1786-1937), presentado por la ciudadana: Griselda Villegas Delfin, titular de la cédula de identidad N° 15.400.094, para optar por el título de Magíster en Historia de Venezuela, hago constar que el trabajo reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte del jurado examinador que se designe.

En Valencia a los _____ días del mes de _____ del año dos mil_____.

Firma

C.I:



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
DIRECCIÓN DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN HISTORIA DE VENEZUELA



INFORME DE ACTIVIDADES

Participante: Griselda Villegas Delfin Cédula de Identidad: 15.400.094
Tutor: Jaime Ybarra Cédula de Identidad: 11.353.125
Correo Electrónico del Participante: griseldavillegas2801@hotmail.com.
Título Tentativo del Trabajo: Economía Fluvial por el Río Masparro (1786-1937)
Línea de Investigación: Historia Local y Regional e Historia Económica

SESIÓN	FECHA	HORA	ASUNTO TRATADO	OBSERVACIÓN
Nº 1	10/11/12	De 8:00am a 11:00am	Revisión y corrección del Capítulo I	
Nº 2	08/12/12	De 8:30am a 12:00am	Revisión, corrección y sugerencia del Capítulo II	
Nº 3	12/01/13	De 1:30pm a 04:00pm	Asesoramiento en la elaboración del III capítulo	
Nº 4	09/02/13	De :30pm a 04:00pm	Revisión y corrección del Capítulo III	
Nº 5	Del 01/11/14 al 21/12/15		Revisiones y correcciones del Capítulo IV y V	

Título definitivo: Economía Fluvial por el Río Masparro (1786-1937).

Comentarios finales acerca de la investigación: _____

Declaramos que las especificaciones anteriores representan el proceso de dirección del trabajo de Grado arriba mencionado.

Tutor
C.I:

Participante

C.I:



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN HISTORIA DE VENEZUELA



VEREDICTO

Nosotros, Miembros del Jurado designado para la evaluación del Trabajo de Grado titulado: **Economía Fluvial por el Río Masparro (1786-1937)**, presentado por: **Griselda Josefina Villegas Delfin** para optar al Título de **Magíster en Historia de Venezuela**, estimamos que el mismo reúne los requisitos para ser considerado como: _____

_____.

NOMBRE	APELLIDO	CÉDULA	FIRMAS
--------	----------	--------	--------

BÁRBULA, 25 DE MAYO DE 2016

DEDICATORIA

Dedico este trabajo primeramente al Ser por el cual vivimos, nos movemos y somos lo que somos; a ti mi poderoso Dios, que me das las fuerzas para hacer todo en la vida; y a mi familia, por apoyarme, estando siempre conmigo cuando le he necesitado.

AGRADECIMIENTO

Agradezco en primer lugar a mi Padre Celestial, quien me ha acompañado todos estos años de mi vida, siendo mi guía y mi luz en todo tiempo, cumpliendo su palabra cuando dice: Que el que esté falto de sabiduría, pídale, y Él la dará abundantemente y sin reproche. Gracias Dios por proveerme de tu sabiduría e inteligencia.

A mis padres, María Gregoria Delfin y Silvano Villegas, por darme la vida y ser ejemplos de formación y lucha, muchas gracias. En especial a ti madre, por apoyarme en todo momento en el logro de esta meta.

A ti, mi más grande tesoro, José Julián Romero, por ser paciente con tu mami e impulsarme a ser cada día mejor profesionalmente junto a tu padre, Aníbal José Romero, a quien también agradezco por su comprensión y apoyo.

A mis profesores de Postgrado, Aleix Castrillón, José Gregorio Machado y Ángel García, por nutrir mis conocimientos pedagógicamente.

Al profesor José Gregorio Chirinos, por ser mi asesor, consejero y amigo, quien con sus conocimientos me orientó en la elaboración de este trabajo, gracias profe por motivarme cuando el desánimo tuvo lugar en mí.

A mi tutor, Jaime Ybarra, por orientarme y corregirme en el curso de mi investigación, haciendo posible la culminación de este arduo trabajo.

Al licenciado Roberto Ramírez, hombre con don de servicio, agradecida por su maravillosa colaboración en la revisión de fuentes primarias del Archivo General de la Nación, que Dios le bendiga.

A mis colegas y amigos, por permitirme aprender de sus experiencias y conocimientos compartiendo momentos gratos.

Finalmente, a la Universidad de Carabobo, por darme la oportunidad de formarme en esta prestigiosa casa de estudios, a todas aquellas instituciones y personas como el profesor Gregorio Escalona, Tirso Díaz Nieves, Nelson Montiel Acosta y Carol Pérez, quienes brindaron su apoyo para la elaboración de esta investigación.

Mil Gracias a todos

“Y todo lo que hacéis sea de palabra o de hecho, hacedlo todo en el nombre del Señor Jesús dando gracias a Dios”...Colosenses 3:17.

ÍNDICE

Pág.

PORTADA	i
	ii
APROBACIÓN DEL PROYECTO	iii
AUTORIZACIÓN DEL TUTOR	iv
AVAL DEL TUTOR	v
INFORME DE ACTIVIDADES	Vi
DEDICATORIA	vii
AGRADECIMIENTO	viii
ÍNDICE GENERAL	x
RESUMEN	Xii
SUMARY	xiii
INTRODUCCIÓN	14
CAPÍTULOS	
I. EL PROBLEMA	
1.1 Planteamiento del Problema.....	16
1.2 Formulación del Problema.....	22
1.3 Objetivos de la Investigación.....	23
1.4 Justificación.....	24
1.5 Delimitación.....	26
II. MARCO TEÓRICO	
2.1 Antecedentes de la Investigación.....	27
2.2 Bases Teóricas.....	31
2.2.1 Fundamentos que rigen el Desarrollo Sustentable de los pueblos mediante el Liberalismo Comercial.....	33
2.3 Definición de Términos Básicos.....	36
III. MARCO METODOLÓGICO	40

3.1 Tipo de Investigación.....	41
3.2 Diseño de la investigación.....	41
3.3 Métodos y Técnicas Utilizadas.....	44
IV. CAÍTULO IV	
4.1 Historicidad del Río Masparro.....	47
4.2 Comercio Ilícito por el Río Masparro	49
4.3 Comercio Orinoco Masparro	52
4.4 Dinamismo Económico del Río Masparro (Guayana, Ciudad Bolívar y Barinas).....	66
4.5 Auge comercial por el Río Masparro.....	70
4.6 El Vapor Puerto de Nutrias remontando las aguas del Masparro...	73
4.7 Travesía comercial por el Río Masparro.....	76
4.8. Importancia de la navegación fluvial por el Río Masparro para la provincia de Barinas.....	78
4.9. Actividades humanas y elementos naturales que causaron impactos positivos y negativos sobre la economía fluvial.....	81
4.9.1 Sustitución de las vías fluviales por vías terrestres.....	83
V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	85
FUENTES	89
ANEXOS	99
Anexo A.Mapa.....	100
Anexos B.- Fotografías de documentos que certifican la navegación por el río Masparro.....	101



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
DIRECCIÓN DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN HISTORIA DE VENEZUELA



ECONOMÍA FLUVIAL POR EL RÍO MASPARRO (1786-1937)

AUTOR: Lcda. Griselda Villegas
TUTOR: Dr. Jaime Ybarra
FECHA: 26/01/2016

RESUMEN

El presente estudio es una investigación documental, cuya importancia se centra en el interés por informar y difundir la economía fluvial por el Río Masparro (1786-1937), río que tiene su nacimiento en el Páramo de Calderas (Cordillera de Mérida), y que ha menguado con el tiempo su trascendencia histórica natural, llegó a desarrollar un hinterland comercial bajo una economía formada por sus pueblos aledaños como: Sabaneta, Mijagual, Santa Rosa, Libertad y Dolores hasta el Puerto de Ciudad de Nutrias desembocando en el Río Apure, el cual vierte sus aguas en el Océano Atlántico por el Delta del Amazonas. Conceptualizando el carácter dinámico de esos componentes que determinaron los patrones comerciales como la agricultura y ganadería que contribuyeron al desarrollo de esta red fluvial, elementos que permiten apoyarla metodológicamente dentro de las dimensiones de la Teoría del Desarrollo Sustentable en lo económico, lo social y lo ecológico; esto a su vez orientado bajo los preceptos del Liberalismo Económico, llegando a ser un recurso hídrico aprovechado por el hombre con fines comerciales, en el traslado de bienes y servicios, permitiendo entonces, que el presente estudio sea inscrito en la historia económica de Venezuela.

Palabras Clave: Economía Fluvial, Río, Comercio, Desarrollo Sustentable, Liberalismo Económico.

Línea de Investigación: Historia Local y Regional e Historia Económica



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
DIRECCIÓN DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN HISTORIA DE VENEZUELA



ECONOMY BY THE RIVER MASPARRO (1786-1937)

AUTHOR: Lcda. Griselda Villegas

TUTOR: Dr. Jaime Ibarra

FECHA: 26/01/2016

ABSTRACT

This study is a documentary research, the importance of focusing on the interest to inform and spread the fluvial economy by Masparro River (1786-1937), a river that has its source in the Desert of Boilers (Cordillera de Merida), and it has decreased over time its natural historical significance, he came to develop a commercial hinterland under an economy shaped by their surrounding villages as Sabaneta, Mijagual, Santa Rosa, Freedom and Dolores to the Port City Otters flowing into the Apure River, which flows into the Atlantic Ocean by the Amazon Delta. Conceptualizing the dynamic nature of these components determining trade patterns as agriculture and livestock that contributed to the development of this river system, elements that allow methodological support within the dimensions of the Theory of Sustainable Development in the economic, social and ecological ; this in turn oriented under the provisions of the Economic Liberalismo, becoming a water resource exploited by man for commercial purposes, and in the transfer of goods and services, thus allowing that the present study is registered in the economic history of Venezuela.

Keywords: Economy Inland, River, Trade, Sustainable Development, Economic Liberalism.

Research Line: Local and Regional History and Economic History.

INTRODUCCIÓN

El fraguado y desarrollo de esta investigación es producto de la preocupación por conocer y dilucidar el comercio fluvial llevado a cabo en las torrentosas aguas del Río Masparro durante más de cien años, contribuyendo al desenvolvimiento de una economía agro exportadora basada en la plantación y, su vinculación directa con el mercado nacional e internacional.

Dado a la relevancia económica del desarrollo de la agricultura y la ganadería, así como las casas y establecimientos comerciales dentro de las localidades, ejes articuladores de las relaciones sociales que enriquecieron a muchas familias de forma lícita e ilícita para el momento en que este recurso hídrico fluvial contribuyó, con sus caudalosas aguas, al crecimiento de muchos pueblos sobre las bases de las exportaciones de codiciados rubros agrícolas, los cuales irrumpían a los mercados europeos en la época histórica en que se circunscribe esta investigación.

Por lo que, el presente estudio tiene por objeto resaltar la importancia de este recurso hídrico fluvial, y su insoslayable repercusión para la sostenibilidad y sustentabilidad de determinados pueblos barineses, lo cual permite señalar ciertas características y situaciones que llevan a dar una mirada a esa época.

De esta manera, lo indicado permitirá relacionar las diferentes connotaciones que se aplican en el desarrollo de esta vía fluvial que puedan aportar alternativas para realzar nuestras cuencas hídricas y que generen

resultados satisfactorios en pro de su preservación y conservación de las futuras generaciones de nuestro país.

Por otra parte, este estudio se orienta bajo el tipo de investigación histórico documental, y sobre la línea de investigación: Historia Local y Regional e Historia Económica, estructurándose en cinco capítulos: El Capítulo I refiere el Planteamiento del Problema, destacando la utilización de los ríos, en especial al Río Masparro en el transporte y comercialización de mercancías, así como la fundación o establecimientos de pequeños pueblos al margen de los de estos, haciendo gran uso de las vías fluviales; de igual modo se encuentra inmersa en este capítulo la Formulación del Problema, en la cual se plantean las interrogantes, los objetivos -tanto general como específicos- la Justificación y la Delimitación del estudio.

Seguidamente, el Capítulo II, que contiene el Marco Teórico, en el cual se describen los antecedentes relacionados con la investigación, las Bases Teóricas y la Definición de Términos Básicos. Le sigue el Capítulo III, que encierra el Marco Metodológico, en el cual se determina el tipo, diseño y métodos de la investigación.

A continuación, el Capítulo IV, en el cual se da respuesta a las interrogantes, así como el desarrollo de los objetivos planteados; por último, el V Capítulo, correspondiente a las conclusiones y recomendaciones derivadas del estudio en cuestión. También se reserva un espacio en el trabajo para las Referencias Bibliográficas tomadas en cuenta en la investigación, así como los anexos que forman parte de la valiosa búsqueda y recolección de datos que permiten dar confiabilidad al objeto de estudio.

CAPÍTULO I:

EL PROBLEMA

1.1.- Planteamiento del Problema

Desde tiempos inmemoriales, los ríos constituyeron ser el medio de transporte y comunicación más utilizado por nuestros pobladores durante toda la realidad etnológica de Venezuela y, se acentúa este hecho cuando se descubre el motor o máquina de vapor durante la Revolución Industrial en Europa entre la segunda mitad del siglo XVIII y principios del siglo XIX. Además, en este siglo último, se experimentó un auge notable en nuestro país, cuyo desarrollo tuvo un papel relevante al ponerse en funcionamiento máquinas y aparatos tan diversos como bombas, locomotoras, motores marinos, entre otros.

De igual manera, el proceso de ocupación y fundación de anecdóticos pueblos al margen de los ríos llaneros, entre ellos el Río Masparro, hizo que se crearan puntos estratégicos a orillas de los mismos; lugares donde se almacenaba la producción que sería embarcarla y trasladada para su comercialización, tal como lo señala la profesora venezolana Tarcila Briceño de Bermúdez (1993), en su libro **Comercio por los ríos Orinoco y Apure Segunda Mitad del Siglo XX**, los cuales llegaron a funcionar: *“como embarcaderos, puntos de enlaces y centros de acopios que van a integrar toda una red de comercialización”* (p. 35); pueblos como: Sabaneta, Mijagual, Santa Rosa, Libertad, Dolores, Ciudad de Nutrias y el muy célebre Puerto de Nutrias; (Puerto principal de la otrora Provincia de Barinas), los cuales

representan la parte Nororiental del hoy estado Barinas, conformados desde sus inicios bajo un mismo patrón de desarrollo tanto social, como productivo.

El señalado Río Masparro, viene a formar parte de ese comercio fluvial efectuado por lo ríos llaneros, a fin de transportar la producción de ciertos pueblos barineses hasta Ciudad Bolívar y de allí al exterior si era necesario. Sin embargo, antes de que esta vía fuera utilizada, la provincia de Barinas había empleado otra ruta, la cual no era muy favorable, y esto lo da a conocer el economista venezolano, Rafael Cartay (1990) en su publicación:

Memoria de los Orígenes, Economía y Sociedad en Barinas 1786-1937:

Al establecerse el dominio español y colonizarse la región barinesa, los frutos de exportación se extraían generalmente por la ruta del lago de Maracaibo, esa fue la tradición hasta 1786 cuando es creada la provincia de Barinas, los arcos de mula principalmente tabaco y otros productos, remontaban la sierra de Santo Domingo, buscando la hoya del Lago, o Laguna como le decían. Al establecerse el puerto de San Antonio de Gibraltar, en 1592, y levantarse su aduana, en 1612, los excedentes de la producción barinesa encontraron un puerto apropiado para su embarque hacia España y otros lugares. Pero era una ruta llena de penalidades: el camino era accidentado y había que atravesar siete leguas de páramo. Por eso hacia 1620, comenzó a transitarse otra ruta para llevar los productos al Lago, era la que pasaba por calderas, y atravesaba tierras trujillanas buscando las costas lacustres. (p. 97)

Los contratiempos que representaban para la región transitar la ruta andina para efectuar la comercialización de sus productos, hizo que se tomaran otras alternativas u otras vías con mejores condiciones o más favorables, y esto lo confirma el historiador barinés Virgilio Tosta, **Historia de Barinas 1911-1928**, (1993), Tomo V:

Las incomodidades del viaje hasta San Antonio de Gibraltar; la obligación de pagar los derechos establecidos por la Corona; así como las molestias del traslado a los embarcaderos de Moporo y Tomocoro; en una palabra, las dificultades que significaba llevar

los tabacos hasta el Lago de Maracaibo fueron las causas que obligaron a los barineses a buscar las nuevas vías para la negociación de sus frutos, y no podían ser otras que las del contrabando o comercio ilícito, bien con la provincia de Venezuela o Caracas, a través de Guanare a San Carlos; o negociando con los europeos que se introducían clandestinamente por los ríos Orinoco, Apure, Masparro o Portuguesa, hasta lugares cercanos a Barinas, ayudados por los indios de la zona, expertos en navegación fluvial (p. 17).

Los barineses no tenían otra alternativa, debían aprovechar una nueva vía fluvial que les permitiera tener mutuo intercambio comercial con Guayana y de esta con el exterior, siendo esto significativo para los comerciantes de la región y esto lo complementa la (ob. cit):

Al abrirse la navegación por el río Apure, gracias a los esfuerzos del capitán Miguel Ochagavía en 1647, y establecerse algunos poblados en la vía, las rutas comerciales comenzaron a modificarse, buscando la salida por el río Orinoco, con destino al Puerto de Angostura, en Guayana. En 1778 Barinas obtuvo provisionalmente y por poco tiempo, la autorización real para sacar los productos por esta vía. Pero aún no se había consolidado la nueva ruta. Hubo que esperar hasta 1786, cuando se le concedió a la recién creada Provincia de Barinas la autorización para “el libre y mutuo comercio con Guayana y los registros de esta para España, mediante las proporciones que tienen ambas para este comercio por los ríos Santo Domingo, Boconó., Meta y Apure que entran en el Orinoco. Cartay (p. 97).

Existen otras bases documentales al respecto, y constituyen ser las denominadas “Jornadas Náuticas” del Fraile Jacinto Carvajal, quien se dignó en acompañar al ilustre Capitán Ochagavía durante su expedición por estos intrincados caminos fluviales inexpugnables y peligrosos para esa época, obra que fue estudiada por el etnólogo venezolano Miguel Acosta Saignes, rescatándola del olvido en que se encontraba en los embates del tiempo en la ciudad de Madrid en su reconocida obra literaria **Estudios de Etnología Antigua de Venezuela** (1954), donde se circunscriben relevantes

informaciones, como las de la historiadora venezolana Angelina Lemmo, en su libro **Historiografía Colonial de Venezuela** (1983), quien plantea la importancia de la obra de Carvajal, en conjunto con otras fuentes, las cuales permiten reconstruir gran parte de la etnográfica antigua del Orinoco y sus afluentes principales, suministrando datos geográficos, históricos y económicos de gran valor.

Los ríos afluentes al Apure, entre ellos el Masparro, desde el primer momento en que fueron navegados por el Capitán Miguel Ochagavía en 1647 (siglo XVII), constituyeron ser una potencial vía de navegación, la cual según Yolanda Pacheco Troconis (1998) citada en publicación electrónica de Salas de Carbonell, Julietta, **titulada Historia de Apure Maisanta y el “Masparro” (2012)** *“le permitió a las comarcas llaneras la posibilidad de integrarse en relación a su economía y poblamiento”*, sin embargo, no fue sino hasta 1786 (siglo XVIII), cuando realmente existió el libre transporte de mercancía por los ríos navegables como el Masparro, formando parte de esa red fluvial que conducían los productos barineses al exterior y de forma recíproca el traslado de productos de importación que se distribuían en los estados llaneros.

En este sentido, el investigador histórico Tirso Díaz Nieves, en su libro **Los orígenes de Obispo y sus antecedentes primarios** (2008), afirma lo siguiente:

En el año 1786, además de la creación de la provincia de Barinas teniendo como primer regente a Don Fernando Miyares González cuyas tierras anclaban los territorios de los Estados Barinas, Apure y parte de Portuguesa, se produjo la legalización en el marco de la política del libre comercio, del intercambio provincial entre Barinas y Guayana (p. 50).

Dicha legalización produce beneficios a estas regiones, siendo los ríos llaneros los canales o medios para que el intercambio comercial se

efectuara libremente, contribuyendo al descenso del comercio ilícito practicado durante años entre los barineses y los guayaneses, como lo afirma Briceño de Bermúdez:

Durante el siglo XVII y XVIII, dadas las dificultades con respecto al poblamiento de la Guayana y al desguarnecimiento en que se encontraba el río Orinoco, el conjunto fluvial integrado por éste y sus afluentes llanero fue escenario de constantes incursiones de aventureros, piratas, contrabandista especialmente holandeses...quienes lo veían como la ruta más expedita y menos costosa para sacar hacia la Guayana Holandesa, el Atlántico y las Antillas los productos provenientes de los llanos de Barinas, Apure, Meta, Casanare y de las Misiones de Guayana. (ob. cit. p. 21)

Durante años el comercio estuvo regido por el contrabando favorecido por la prohibición del libre comercio entre las provincias por parte de la legislación española, así como las medidas inadmisibles que obligaban a usar determinados puertos sin tomar en consideración las dificultades o condiciones geográficas de las vías por donde se sugería que debía salir la producción, lo cual significaba como ya se ha dicho en páginas anteriores atravesar los callejones y las piedras de la Cordillera Andina hasta el famoso puerto de Gibraltar y San Antonio.

Aun cuando Guayana significara una mejor vía el comercio no era permitido sino como lo describe la autora:

En cambio se prohibió, hasta 1778, el comercio con Guayana a pesar de que esta era la vía que ofrecía mayores ventajas para dicho intercambio. Como es de suponer dicha política favorecía el comercio ilícito practicado en esta época especialmente para sacar el tabaco de Barinas hacia Europa. (p. 22).

Está claro que las estrategias de prohibición solo hacían que aumentara el comercio ilícito y, el eje fluvial Masparro, no escapó de la

problemática con respecto a este tipo de comercio, pues este río llanero, al igual que otros, constituyeron ser refugios muy exquisitos para los bucaneros y fomentadores de la piratería dentro del período en estudio, según lo señala el historiador estadounidense Clarence Henry Haring, en su obra **Los Bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII** (1939), donde realiza un esbozo del comercio colonial de España, así como la organización fiscal de la monarquía. De igual modo vislumbra una parte de la historia del Siglo XVII donde los Bucaneros llegaron a ser una potencia temible para España, por la ayuda que prestaron a las naciones que luchaban por una participación en el comercio de América, monopolizado por la Madre Patria.

Durante La Colonia y hasta principios del siglo XX, por el Apure y sus afluentes, entre ellos el Río Masparro, navegaron rumbo a la vertiente del Océano Atlántico, desde pequeños bongos y curiaras hasta barcos de gran calado que sirvieron para comercializar altas producciones agrícolas de la zona barinesa de ese entonces, a este respecto significa el profesor barinés Nelson Alí Montiel Acosta, en su obra **Materiales Para la Comprensión de la Historia Económica de Barinas** (1990):

Todo lo que producía la extensa región barinesa se exportaba en forma primitiva y peligrosa hasta Puerto de Nutrias y de allí en barcos y lanchas por el Apure y el Orinoco hasta Ciudad Bolívar, donde se vendía lo exportado y se importaba lo necesario para la provincia (p. 26).

Cabe significar también, dentro de este estudio, el hecho de utilizar los nombres de los ríos para bautizar a muchos de esos vapores y naves que en ese entonces permitieron los intercambios comerciales, como podemos citar el renombrado *steam-boat* “Masparro” o vapor de chapaletas, construido por la empresa norteamericana Mathison U.S. of Columbia, en el año 1891 (siglo XIX), según a su pensar lo relata el historiador apureño Argenis Méndez

Echenique en el **Suplemento Dominical del Correo del Orinoco** (2012), basando su información en datos que le suministró el sociólogo dominicano Karl Sonni Rojas, (p. 9). Permitiéndole hacer otras declaraciones acerca de uno de los barcos que surcó las aguas del Orinoco Apure y los afluentes de este último.

Aunado a las afirmaciones que hace el historiador Méndez en el referido Suplemento, específicamente en el artículo el **Masparro Sale a Flote**, significando la extracción de los restos del vapor Masparro sumergido en las aguas del Río Apure, se comenta que este vapor representa un capítulo de la lucha contra la dictadura de Gómez, pues fue esta embarcación utilizada por grupos contrarios al Gobierno comandados por el conocido Maisanta (Pedro Pérez Delgado) con el fin de invadir y atacar al gobierno, también simboliza el tiempo de mayor dinamismo comercial del eje Orinoco Apure a fines del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, tiempo además en el que este barco navegó el Orinoco y su afluentes, lo que permite consustanciar que durante estos siglos el Río Masparro era relevante comercialmente.

Es de hacer notar que el Río Masparro, como eje fluvial, tuvo gran utilidad en el campo económico y social del estado Zamorano, siendo uno de los recursos hídricos empleados para transportar, desde elementos comunes, hasta los más importantes en materia de importación y exportación en todo su ciclo de vida, entre 1786-1937, sustentándola desde lo temporal y lo espacial (nacional, urbano, rural, fronterizo, industrial, y comercial).

1.2 Formulación del Problema

En apoyo a la trascendencia del Eje fluvial Masparro, se ha de realizar un estudio relativo de documentos, tanto de fuentes primarias como secundarias, en relación a la trayectoria económica y comercial que tuvo en años anteriores este río en todos sus ámbitos. Por lo que se busca resaltar, en el presente estudio, la importancia de la economía fluvial por el Río Masparro inscrita en los años 1786-1937, tomando en consideración que para este período en estudio aún no existían vías terrestres adecuadas en nuestro país para la comercialización, surgiendo las siguientes interrogantes dentro de la presente investigación:

¿Cómo la actividad humana y los elementos naturales causaron impactos positivos y negativos en la economía fluvial por el Río Masparro inscrita en los años 1786-1937)?

¿Qué aspectos o elementos incidieron en el desarrollo de la economía fluvial por el Río Masparro inscrita en los años 1786-1937?

¿Fue preponderante para la dinamización de la economía de la provincia de Barinas la comercialización de productos de diversa índole por el acceso fluvial del Río Masparro?

1.3.- Objetivos de la Investigación

1.3.1 Objetivo General

- Determinar la importancia de la economía fluvial por el Río Masparro inscrita en los años 1786-1937.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Detectar las actividades humanas y los elementos naturales que causaron impactos positivos y negativos sobre la economía fluvial por el Río Masparro inscrita en los años 1786-1937.
- Precisar los aspectos económicos que fortalecieron el desarrollo social, productivo y ambiental sobre la economía fluvial por el Río Masparro inscrita en los años 1786-1937.
- Analizar la importancia para la provincia de Barinas la navegación fluvial por el Río Masparro (1786-1937).

1.4.- Justificación de la Investigación

La elaboración de esta investigación, viene a representar un aporte, desde el punto de vista histórico y con respecto al desarrollo económico del eje fluvial Masparro correspondiente a los años 1786-1937, a las nuevas generaciones que ocupan hoy aquellas comunidades o pueblos que hicieron uso de este río en el transporte de producción, realizando el intercambio de bienes y servicios.

Así pues, este estudio tiene como propósito dar a conocer aspectos relacionados con nuestra economía fluvial local y regional, la cual, a partir de las actividades humanas, ha mermado en su devenir histórico, utilizando para ello valiosas documentaciones bibliográficas, las cuales algunas descansan

en manos de connotados cronistas regionales como son: Nelson Alí Montiel Acosta, Tirso Díaz, José Gregorio Escalona, entre otros, quienes fundamentan sobre la importancia de este eje fluvial.

Más allá, donde se pierde la trascendencia de la presente investigación, es donde se hace necesario señalar el continuo deterioro físico de nuestros ríos, del que no escapa el eje fluvial Masparro, como se puede constatar mediante publicaciones científicas, de divulgación e incluso a través de la prensa cotidiana del país, en la que varios de los “temas del día” están relacionados con dicha problemática de la sequía de los ríos.

En consecuencia, la presente investigación se propone hacer énfasis en el desarrollo económico del eje fluvial Masparro, donde aún se aclimata una fauna y flora medianamente reconocida, constituyendo ser su patrimonio artístico, cultural y autóctono, y que mediante el enfoque del presente estudio se permita su conservación y resguarde, para que más tarde llegue a ser conocido por las futuras generaciones de nuestra región, al estar este ubicado desde el Pie de Monte Andino (Páramo de Calderas) hasta donde se remontan las preciosas y lodazales aguas del Río Apure, bellezas dadas por el creador del mundo para el deleite del hombre y que deben ser protegidas y conservadas por la actual población aledaña al eje fluvial Masparro.

Los resultados de este estudio promoverán determinaciones sobre políticas inherentes a la historia económica fluvial, regional y local, y pretenderán fijar pautas que contribuyan a la producción de otras investigaciones serias, originadas sin duda alguna de esta misma, que redunden en mejorar la calidad de trabajos más amplios, y por ende en la evaluación cualitativa de los egresados de la maestría en Historia de Venezuela de la Universidad de Carabobo.

1.5.- Delimitación del Estudio

La mayoría de los ejes fluviales que circundan nuestra región llanera, entre ellos el referido Río Masparro, bajo la realidad temporal que circunscribe la presente investigación, ha cobijado un importante valor histórico reflexivo en cuanto al comercio fluvial de la época ya señalada.

Para no perder los aspectos más importantes del objeto en estudio, se deben conceptualizar los elementos primarios que contribuyen a la comprensión y adquisición de conocimientos sobre el comercio fluvial por Río Masparro.

Precisamente, dentro de ese contexto sobre el comercio fluvial local, se puede decir que esta investigación toma como referencia aspectos económicos con respecto a los pueblos adyacentes en cuanto a actividad comercial dispensada para ese entonces.

Puntualizando la presente investigación, la cual se inscribe en la modalidad Historia Económica, Regional y Local, al estar referida al comercio de nuestros pueblos ribereños, tomando en cuenta que a partir del siglo XX la historia regional se sistematiza como *Historiografía*, considerándose al historiador polaco Jerzy Topolski el padre de esta nueva percepción, la cual para el investigador de nacionalidad española Josep Fontana, citado por el historiador español Julio Aróstegui, en su obra: **Investigación Histórica: Teoría y Método**. (1995), es la “...producción escrita acerca de temas históricos.” (p. 24). Permitiendo tomar en consideración nuevos tópicos de investigación, cuyo objeto de estudio es la región, la cual contempla un espacio menor al de un país o nación.

CAPITULO II:

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la Investigación

En el campo del estudio histórico con respecto a la economía fluvial (1786-1936), se han realizado tratados y literaturas que conceptualizan mediante un contenido amplio las diferentes expectativas y puntos de vista de interés para la investigación, estos vienen a ser los antecedentes que se relacionan directamente con el estudio:

El historiador Argenis Agüero destaca, en su investigación: **Élite, comercio y poder en El Baúl en las dos últimas décadas del siglo XIX** (2008), la relación existente entre ese poblado ribereño con los pequeños caseríos de las márgenes fluviales y con otras comunidades de tierra firme, presentando como objetivo general el análisis de la dinámica económica, política y social de El Baúl en las dos últimas décadas del siglo XIX. (p. 10)

El trabajo, revela la importancia de la economía fluvial regional y local y, además, especifica su enfoque con respecto a la problemática referida a las actividades de comercio exterior a través del Eje Orinoco-Apure y, en lo más trascendental, por la estructuración del eje económico El Baúl-San Fernando de Apure-Ciudad Bolívar. De igual modo, se refiere a la alianza con el capital extranjero y la subordinación al presidente Guzmán Blanco y sus caudillos regionales en el ámbito de la conformación de una clase dominante, integrada por terratenientes y comerciantes, fusionados por intereses

comunes, quienes se adueñaron del poder político local de ese entonces.

Concluye la temática refiriéndose al esplendor del pueblo de El Baúl, cuyo punto cimero fue alcanzado en las últimas dos décadas del siglo XIX sobre la base del comercio fluvial desarrollado en ese período, en relación directa con las élites que hicieron de él su centro de expresión como demostración palpable de su poder económico.

Así mismo, los ingenieros civiles de la Universidad de Oriente en Venezuela, Evelín Salazar y Víctor Andarcia, destinan su interés al estudio del **Potencial del eje fluvial Orinoco, Casiquiare, Río Negro, Amazonas, como factor importante del desarrollo sostenible de Venezuela, Colombia y el Norte de Brasil** (2007), en el cual se hace mención a la integración de dichas naciones favorecidas por los ríos que forman parte de dicho proyecto. Tal investigación tiene como objetivo general: Presentar el potencial del Eje Orinoco, Casiquiare, Río Negro, Amazonas, como factor importante del desarrollo sostenible de Venezuela, Colombia y del Norte de Brasil, donde la temática desarrollada se refiere a las estrategias de navegabilidad y técnicas de utilización del eje fluvial Orinoco, Casiquiare, Río Negro y Amazonas, las cuales, según su tesis de grado, signan en destacar una data desde unos 150 años, pero su empleo es bastante reciente.

Cabe considerar también, el aporte documental que proporciona el estudio descrito por el profesor de historia de la Universidad Central de Venezuela, Sócrates Ramírez (2012), en la Revista Mañongo N° 38, titulado: **Ciudad Bolívar y El Puerto de Angostura: memoria de un proyecto**, en el cual, tomando en consideración los planteamientos de la profesora Tarcila Briceño de Bermúdez suscribe:

La posición económica de la ciudad es una derivación de la

importancia comunicacional y comercial que reviste en el período la navegación fluvial del Orinoco, curso de agua fundamental en las comunicaciones entre el Llano, Guayana, el Atlántico y la costa caribeña venezolana. (p. 63)

En tal sentido, la comunicación entre Los Llanos y Ciudad Bolívar, además de ser favorable para al intercambio de bienes y servicios, tuvo lugar gracias a las impetuosas aguas del Río Orinoco, lo que le permitía a su vez mantenerse en contacto con otras regiones. De esta manera, la ciudad no sólo podía abastecerse de la producción, sino también mantener relaciones con los mercados europeos, considerándose éstas, como el punto de enlace donde se efectuaba una dinámica comercial bastante fluida, acentuada durante el siglo XX, fundamentada, según lo descrito en ciertos rubros, provenientes en parte de las comarcas llaneras, refiriéndose a: “*el balatá, la sarrapia, el caucho, la pluma de garza y los cueros de res, venado y caimán*”. (p. 64).

Dichos rubros, llegaron a conquistar los mercados internacionales, haciendo más frecuente el tráfico de vapores por los ríos tributarios al Apure y por en ende, al Orinoco, que además de acarrear la producción de los Llanos, importaba productos manufacturados, a fin de abastecer a las casas comerciales que tenían lugar en determinadas regiones del país.

De igual forma, en el mismo número de esta importante revista, el ingeniero civil Reinaldo Rincón Chávez (2012), publica: **El Hierro y sus Caminos: Palanca para el Poblamiento del Sur de Guayana en la Segunda Mitad del Siglo XX**, donde aborda el desarrollo o avance que experimenta la región de Sabana con respecto a la vialidad a mediados del siglo XX, la cual se vio favorecida por el descubrimiento y explotación de un

recurso mineral (el hierro), y que hizo posible la construcción de carreteras que permitieran la comunicación vía terrestre con el territorio nacional, menguando así poco a poco el comercio fluvial efectuado por los pueblos ribereños.

Al mismo tiempo el autor hace referencia de cómo por años, los pobladores y habitantes del lugar utilizaron los caminos de recuas, entendidos estos como caminos empleados para la comunicación, transporte de bienes y servicios, así como las vías fluviales, que eran los otros medios para movilizar las mercancías o productos de las zonas.

Cabe destacar que, dentro de esta publicación, también se le da gran significado al Río Orinoco y sus afluentes, los cuales jugaron un papel preponderante dentro de una dinámica comercial que perduró más de un siglo, constituyéndose al Orinoco el epicentro por el cual se transportaban productos agropecuarios hasta Ciudad Bolívar, donde ocurriría la entrada y salida de dicho productos a otras latitudes.

Es significativo además recalcar el contexto socio histórico-ambiental o, más aún, la realidad geo ambiental que nuestros ejes fluviales han tenido que sufrir, por ello, el articulista José Joaquín Urdaneta Castro (2012), hace un llamado en el **Semanario Quinto Día**, en su edición 826, con el titular **La Muerte del Río Escalante**, al rescate y conservación de dicho río, ya que: *“con sus aguas bondadosas fue el pilar fundamental que abrió paso a la gran riqueza agroproductiva de la región Sur del Lago de Maracaibo”* (p. 7). Esto nos permite visualizar la importancia que tiene revivir nuestros ríos, debido a que la ciencia y la tecnología han creado transformaciones antropogénicas

que han afectado el cauce, así como el uso comercial y doméstico de sus aguas.

De esta manera, los trabajos tomados en consideración, relacionados al estudio de los pueblos ribereños, marcan la pauta conceptual y teórica y son una gran contribución al estudio que se pretende desplegar.

2.2.- Bases Teóricas

A fin de prescindir de la mera crónica, la presente investigación referida a la Economía Fluvial por el Río Masparro inscrita en los años 1876-1937, se apoya bajo la *teoría del desarrollo sustentable o sostenible*, la cual hace referencia a las tres dimensiones que conceptualizan este término, que son: Económica, Social y Ecológica.

En el año 1996 el Dr. Rafael Caldera; Presidente de la República de Venezuela, en acto de instalación de la Jornadas sobre Desarrollo Sostenible de Medio Rural pronuncia unas palabras calificando dicho desarrollo sostenible o sustentable como: *“el encuentro del equilibrio entre las concepciones dilemáticas del desarrollo y la conservación”*. Publicado en **Jornadas sobre Desarrollo Sostenible del Medio Rural. En Busca del Mejor Camino**. Fundación Polar, (1999). Además agrega que:

Por mucho tiempo, se consideró el desarrollo sustentable como un movimiento de aprovechamiento intensivo de los recursos de la naturaleza para beneficio inmediato de la población, sin consideración de mantenimiento de las fuentes de vida y de la existencia fundamentales para el futuro. Según la tesis del desarrollo sustentable o del desarrollo sostenible, hay que trabajar la tierra porque las riquezas de la naturaleza son para que el

hombre las utilice y las aproveche. El Génesis dice: *“Trabajarás la tierra y te servirás de ella y tú serás el señor de todos los bienes que te he creado”*, lo que significa el aprovechamiento razonable, racional, ordenado y metódico. (p. 9).

El desarrollo sustentable, no ha de ser sólo la protección del medio ambiente, sino también una nueva forma de pensar sobre la vida y la política; es un tipo de crecimiento económico sostenible en armonía con la naturaleza; es la reanudación de los conceptos de justicia, oportunidad e igualdad entre todos los hombres y dejar para las generaciones futuras legados naturales.

Por ello es oportuno tomar en consideración el estudio descrito por el investigador venezolano Arnoldo José Gabaldón (2006), titulado: **Desarrollo Sustentable, La Salida para América Latina**, en el cual plantea que:

El camino de la Sustentabilidad es el que ofrecer mayores posibilidades de progreso social, económico, cultural y político, en síntesis progreso humano...El Concepto de desarrollo sustentable surge de la concepción de dos líneas de pensamiento: por un lado, la Teoría del crecimiento económico y posterior del desarrollo, y, por el otro, la conservación de los recursos naturales y el ambientalismo...La teoría del desarrollo tiene su origen en el estudio del proceso de crecimiento de la producción y el consumo, como resultado de la acumulación de capital y de conocimientos. (p. 45)

Lo expuesto, permite orientar el enfoque sustentable sobre los pueblos ribereños que hacían uso de las vías fluviales de comunicación y transporte a fin de garantizar las condiciones en pro del bienestar humano, producto de actividades desarrolladas para el sostenimiento de la población, distribuidas estas uniformemente de diversas clases de sociales, atendiendo a la combinación e interacción de beneficios.

2.2.1.- Fundamentos que rigen el Desarrollo Sustentable de los pueblos mediante el Liberalismo Comercial

El liberalismo económico, doctrina desarrollada durante la Ilustración (desde fines del siglo XVII hasta el inicio de la Revolución Francesa), teoría formulada en primer lugar por Adam Smith y David Ricardo, la cual reclama la mínima interferencia del Estado en la economía, habitualmente, se resume en la expresión francesa *Laissez faire, Laissez passer* (dejar hacer, dejar pasar).

Esta teoría sostiene que: *"el bienestar de un pueblo depende de la creatividad de su gente"* (Liberalismo Capitalismo y.clubensayos.com 2012). En otros términos refieren Allen W, Johnson y Timothy Earle, Ariel (2003) en su obra: **La Evolución de las Sociedades Humanas**: la economía liberal es: *"Una teoría que identifica la fuerza del libre mercado y detalla los requerimientos políticos institucionales que se deben satisfacer si se quiere permitir que esta fuerza alcance su pleno desarrollo"* (p. 382). Cabe considerar que este pensamiento dominó dentro del período en estudio en el que está inscrita la investigación planteada.

En lo concerniente a lo señalado, la economía venezolana, en el transcurrir de los siglos XVIII y XIX era eminentemente agrícola, y producto de la liberación y regencias comerciales de esa época, el comercio fluvial ocupa un espacio preponderante en el intercambio de bienes y servicios a nivel nacional e internacional.

Considerando que los pueblos ribereños dinamizaron su intercambio de bienes y servicios gracias a la comercialización fluvial que les permitía dar

a sus conocer su productos agrícolas y pecuarios a otras latitudes, abastecerse de productos y utensilios ya elaborados traídos del exterior, tanto para el consumo local así como para el trabajo del campo, de allí que para visualizar un poco lo que fue la actividad comercial sustentable por el Río Masparro, se toma en consideración el trabajo monográfico del profesor Rafael Antonio Urquiola (1999): **La Navegación a través del Río Masparro en Barinas**; en el cual hace referencia a la mayoría de los pueblos de la región barinesa acotando lo siguiente:

La mayoría de estas ciudades pueblos, están ubicados sobre importantes cursos de aguas. Barinas por ejemplo, se encuentra en la margen derecha del río Santo Domingo. Lo mismo ocurre con otras poblaciones de menor importancia: Torunos, Santa Lucia, Santa Inés... El río Masparro pasa rozando los pueblos de Barrancas, Libertad y Dolores. El caño Masparrito sirve de tráfico a Mijagual, Santa Rosa y Libertad de Barinas; esta última población, queda dividida en dos partes iguales. Cuyo aspecto morfológico, hace distinguirla de las demás. San Silvestre es un pueblecito bañado por el río Paguey. Territorio arriba, sobresalen otros cursos de aguas importantes, tales como: Anaro, Suripa, Caparo, Bum-bum, Chameta, Santa Bárbara, Ticoporo entre otros cursos hídricos, que resultaron de mucha importancia en el grado de poblamiento y consolidación de la Provincia... (p. 6-7).

Es bien sabido que para poder subsistir, los habitantes aledaños a este río establecieron sus incipientes modos de producción y comercialización utilizando áreas muy extensas para el acopio de sus productos, tanto perecederos como no perecederos, como en el caso de Libertad de Barinas, en el cual existió un sitio denominado “*Los Almacenes*”, en el que estaban construidos unos galpones con techo de hierro acanalado, los cuales eran usados como punto de embarque de la mercancía expedida por los negociantes de la zona, gracias a la iniciativa de emprendedores comerciantes, siendo esta una bulliciosa población donde convergían importantes hombres de negocios y casas comerciales. Entre las firmas

comerciales más destacadas asentadas en Libertad de Barinas, estaban: Filardo & hijos Cía., Casals Ramos Cía., Calofat Cía. Y de los comerciantes particulares, se encontraban Don Avelino Leiva, Juan Fadul, Luis Mazzei, Rafael Olaechea, Jesús Jiménez, Ignacio Gutiérrez, entre otros, que como bien se ha dicho, su vida económica y comercial fue a través de los caños y ríos que surcan el territorio del hoy llamado Distrito Rojas.

De allí que este estudio se oriente bajo la Teoría del Desarrollo Sustentable y la libertad de comercio ejercida por ciertos pueblos ribereños que, gracias a los ríos cual parecido a una telaraña, eran los vasos comunicantes que servían de transporte y carga a cientos de vecinos que se desplazaban por los inhóspitos lugares. Ese movimiento se mantuvo por años, de aquí, de allá, hasta un punto en común que venía a ser el centro gravitacional de todo el desarrollo comercial sostenible en Barinas, Portuguesa y Apure en ese entonces.

El Río Masparro, servía de carretera a toda la mercancía proveniente de los pueblos aledaños, así como para las embarcaciones procedentes de Puerto de Nutrias, las cuales subían por este río hasta los sitios de “Tampacal” y “El Cambur”, donde entregaban la mercancía y vuelta atrás, regresaban a su lugar de origen. Tampacal del Masparro, era un pueblo de origen colonial, situado en un lugar húmedo y anegadizo, lo que contribuyó a su destrucción. Figura en varios documentos viejos, que lo catalogan como un pueblecito ribereño del Masparro, que vivió de la producción de tabaco, cacao y plátanos, cuya mercancía, en pequeños bongos, iba directo a Puerto de Nutrias y de allí al Apure.

A su vez, comerciantes y productores de las zonas aledañas al Río Masparro mantenían relaciones comerciales con Puerto de Nutrias a través

de esta vía fluvial de la región de Los Andes, en especial los pueblos Piedemontañas, Barinitas, Calderas, Altamira y Quebrada Seca; venía el café, el cacao, la piedra de amolar, las verduras, el ajo y el fique para los sacos. Sin embargo, debido al clima político existente, dicho intercambio comercial a veces se veía interrumpido, ya que, existían los efectos de las guerrillas alzadas en contra del gobierno despótico de Juan Vicente Gómez (1908-1935), y aunque no tenían ribetes de durabilidad, poco interés había de parte de ambos bandos por tratar de coartar el derecho de navegación.

El desarrollo sustentable no es un método histórico ni tampoco una técnica para estudiar la historia, sino una teoría de visión sistémica para ayudar a que la presente investigación se construya a través del valor de un recurso hídrico como lo fue el Río Masparro para la época en estudio, el cual llegó a ser un medio de transporte y comunicación alternativo para bienes y servicios.

2.3.- Definición de Términos Básicos

Abigeato: Según **Enciclopedia jurídica, en línea**, abigeato significa hurto de ganado o bestias, conocido también con el nombre de cuatrерismo. Es una especie de robo; pero se diferencia de éste en que la cosa no se coge con la mano y se transporta a otro lugar, sino que se la desvía y se la hace marchar a distinto destino, con objeto de aprovecharse de ella.

Afluente: se le conoce también como afluente que corresponde a un curso de agua que no desemboca en el mar, sino en otro río más importante con el cual se une en un lugar llamado confluencia.

Auge Comercial: Período o momento de mayor elevación e intensidad comercial, en otras palabras, hay mayor movimiento comercial.

Barco de vapor: Buque propulsado por máquinas de vapor, actualmente en desuso, o por turbinas de vapor. Su aparición supuso toda una revolución en la navegación marítima mundial, ya que no dependían tanto de los vientos y corrientes. Los primeros verdaderos buques transatlánticos eran de vapor y gracias a ellos se popularizó la palabra "vapor" para referirse a un barco.

Según **La Pequeña Enciclopedia** (2010) *“La vida Económica”* el **Comercio** se denomina: como la actividad socioeconómica consistente en la compra y venta de bienes, bien sea para su uso, venta o transformación.

Siguiendo este mismo orden de ideas conceptuales, **Fluvial:** Es todo aquello vinculado o en relación con los **ríos**, siendo estos, corrientes de agua que se originan en la tierra y fluyen continuamente hasta desembocar en otras similares, o en el mar.

Para puntualizar los términos economía fluvial y río, se toma como referencia el **Diccionario de la Lengua Española** (1995), el cual define **economía** como: la ciencia social que estudia la asignación óptima de unos recursos, para satisfacer las necesidades humanas; analiza la producción distribución y consumo de los bienes.

Partiendo de estas definiciones, y que hasta los actuales momentos los autores solo han abarcado el término **comercio fluvial**, el cual consiste en el traslado de bienes y servicios a través de los ríos adecuados y con suficientes infraestructuras disponibles para el comercio local de un país, es pertinente acuñar el término **economía fluvial**; encargada ésta de la

distribución de los bienes utilizando como medio para ello las vías de navegación.

Comercio Ilícito: Según Documento en línea: **Memorando de entendimiento de cooperación entre Colombia y Venezuela contra el contrabando y el comercio ilícito**, que contiene **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela** número 40359 del 19-02-2014-, en el Art. I define el comercio ilícito como:

Práctica o conducta prohibida por las normas, relativas a la producción, envío, recepción, posesión, distribución, venta o compra, incluida cualquier práctica o conducta destinada a facilitar esa actividad, tal como, el contrabando, la violación de la propiedad intelectual, la fabricación y comercialización ilícita de determinados productos. [Consultado el 28/01/2014].

Guzmanato: Período de la historia de Venezuela que se extiende por casi veinte años, durante el cual prevaleció la portentosa hegemonía de Antonio Guzmán Blanco. Se caracteriza por ser un estilo de gobierno autocrático, represivo para con sus adversarios y la oposición, una adulación y alabanza excesiva hacia la figura de Guzmán Blanco, materializada a través de eventos, celebraciones, manifestaciones públicas de reconocimiento y adoración para con el *Ilustre Americano*.

Atendiendo al concepto de **Hinterland**, según lo refiere el profesor Ramón Santaella Yegres, en su libro: **Región y Localidad Goeconómica Independiente** (1980): el cual: “... *Se convierte en la región de una clase gobernante y de quienes controlan una actividad económica..., dicha clase impone el hábitat, la economía, la organización del espacio y las relaciones*

con otras áreas de importancia económica (...),” (p. 12).

Historicidad: Importancia y trascendencia de un acontecimiento u hecho que le permite formar parte de la historia.

Historia económica: Disciplina que tiene por objeto de estudio la historia de los hechos y de las vicisitudes económicas a escala individual, empresarial o colectiva. Según documento en línea **Historia económica contemporánea**

Real Hacienda: Organización encargada de administrar y controlar todos los ingresos económicos y enviarlos al Tesoro de la Corona española.

Río Masparro: Tiene su nacimiento en el Páramo de Calderas (cordillera de Mérida) a unos 2.100 metros de altitud; toma desde sus inicios la dirección hacia el sureste; recibe por el oeste los Ríos Yuca, Armadillo y Caipe; por el este, el caño Raya Masparro pasa por los poblados Sabaneta, Mijagual, Santa Rosa, Libertad y Dolores y, luego de recorrer 190 km., vierte sus aguas en el Apure. Todos los ríos del estado Barinas vierten sus aguas al Océano Atlántico a través del Río Apure, que a su vez lo hace en el Orinoco.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

En una investigación es necesario hacer uso de métodos, técnicas y procedimientos que orientan al investigador, teniendo presente que todo estudio está fundamentado en un marco metodológico el cual, según las profesoras Mineira Finol de Franco y Hermelinda Camacho en su texto **El proceso de investigación científica** (2008) está referido: *“al cómo se realiza la investigación, muestra el tipo y diseño de la investigación, población, muestra, técnicas e instrumentos para la recolección de datos, validez y confiabilidad y las técnicas para el análisis de datos”*. (p. 60)

De igual modo el marco metodológico, según las **Normas para la Elaboración y Presentación del Trabajo de Grado para optar al Título de Magíster** (1995), de la Universidad de Carabobo, debe describir la metodología utilizada, es decir: *“los métodos, técnicas y procedimientos empleados, con suficiente detalles para permitirle a otros investigadores la verificación del estudio en las disciplinas que así lo requiera o para que sirva de orientación a futuras investigaciones”*. (p. 24). De esta manera, el marco metodológico es aquel que permite describir el tipo y diseño de la investigación, así como el conjunto de métodos y técnicas a emplear para el desarrollo de la misma.

3.1 Tipo de Investigación

La presente investigación es de tipo histórica, la cual según el filósofo y profesor Armenio Mario Tamayo y Tamayo, en su libro **El Proceso de la Investigación Científica**. (2009): “...trata de la experiencia pasada; se aplica no solo a la historia sino también a las ciencias de la naturaleza, busca reconstruir de manera objetiva, con base en evidencias documentos confiables” (p. 63). En la actualidad, se presenta como una búsqueda crítica de la verdad que recurre al análisis de los acontecimientos desarrollados en el pasado.

Al respecto, se toma en consideración el aporte del historiador Aróstegui (1995) el cual refiere:

Como cualquier otra investigación con intención de aportar un conocimiento más allá del sentido común, la investigación histórica debe ir precedida de la aparición de un «tema» pero también de un proyecto, al menos en esbozo, del procedimiento para abordarlo. (ob. cit. p. 317).

En tal sentido, este tipo de investigación al igual que otras, tiene su punto de partida en la enunciación de un problema, también recurre a métodos y procedimientos para la recolección de datos que han de permitir el análisis e interpretación de los hechos, de igual manera elaborar conclusiones relacionadas con la causa, efectos y tendencias de los acontecimientos pasados.

2.- Diseño de la Investigación

Atendiendo al trabajo intelectual planteado: **Economía Fluvial por el Río Masparro 1786-1937**, en el proceso de selección, verificación y

clasificación de las fuentes de información, tanto bibliográficas, hemerográficas o archivísticas, éste permite enmarcar la presente investigación histórica a través de un procedimiento documental de carácter descriptivo y explicativo, en cuanto al hecho de que no se busca verificar hipótesis, sino que a partir de modelos teóricos definidos con anterioridad, se trata de descubrir hechos o situaciones con respecto al estudio.

Para el profesor venezolano Fidas Gerardo Arias, en su libro: **El Proyecto de Investigación: Introducción a la Metodología Científica** (2004), la investigación documental: *“es un proceso basado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de **datos secundarios**, es decir, los obtenidos y registrados por otros investigadores en fuentes documentales: **impresas, audiovisuales o electrónicas**”*. (p. 25).

Otra definición que apunta a la investigación documental como un proceso, viene dada por las investigadoras Teresita Finol de Navarro y Hortensia Nava de Villalobos, en su libro: **Procesos y Productos en la Investigación Documental** (1996), la cual:

Se entiende al proceso de búsqueda y tratamiento de información generada a partir de los estudios, hechos sobre un particular que se han venido acumulando en el transcurso de la historia de la humanidad y que se presentan bajo las más diversas modalidades, que la hacen más aun interesante. (p. 43)

Al respecto, la Universidad Pedagógica Experimental Libertador, en su: **Manual de Trabajos de Grado de Especialización y Maestría y Tesis Doctorales** (2006), define la investigación documental como: *“el estudio de problemas con el propósito de ampliar y profundizar el conocimiento de su naturaleza, con apoyo, principalmente, en trabajos previos, información y datos divulgados por medios impresos, audiovisuales o electrónicos.”* (p. 27).

Por consiguiente, la metodología de la investigación constituye la esquematización rigurosa y profunda para llegar al análisis del área de interés del estudio y, según la visión que le impregne el autor a la investigación.

La revisión y análisis de los documentos contribuyen a puntualizar el presente estudio en la Línea de Investigación Historia Local y Regional; de igual manera, dentro del contexto de la Historia Económica, por lo que cabe considerar lo siguiente:

La historia local, parroquial o microhistoria, es la que se agota en las localidades o parroquias. La relevancia de la historia de los espacios geográficos pequeños o de reducida escala espacial, según el historiador venezolano Arístides Medina Rubio, en su escrito: **Teoría, Fuentes y Métodos en Historia Regional** (Citado en Rodríguez Campos, 1983): estriba en que a través de ella podemos cultivar las historias mayores; la historia de la patria la hacemos partiendo de la patria o historia local, desde nuestro terruño:

Y es que el afecto por la llamada patria chica, el que busca mantener la vinculación de los hombres con sus raíces, es verdaderamente un camino seguro para amar y comprender el pasado, y así el cultivo de esta historia anticuaria y menuda, se convierte en una nueva motivación para la historia subnacional y aun nacional. (pp.7, 8)

Así, la profesora Gladys M., Páez E., en su libro: **Historia Regional: Investigación y Enseñanza** (2002):

“(...) entiende por historia local aquella que tiene por objeto el estudio de localidades. Localidad es una noción que alude a escalas menores a las regionales, pero comprendidas en ellas

(...) como concepto, la localidad (específico) se opone a nación (general)” (p. 27).

Cuando se habla de historia local, se hace referencia al estudio de cualquier acontecimiento del pasado que no ha sido abordado por la historia nacional pero que ha tenido lugar en espacios reducidos o en pequeña latitudes, como caseríos, parroquias, barrios o urbanizaciones, determinadas por una realidad económica política social o cultural que fortalece la identidad de sus habitantes, permitiendo al investigador o historiador abordar cualquier elemento guiado por su interés, desde lo micro a lo macro ayudado por las fuentes documentales.

La presente investigación se inscribe dentro de la historia económica, debido a que está vinculada a la actividad económica gestada por uno de los recursos hídricos cuyo cauce se extiende desde la cordillera andina atravesando los llanos Barinas Apure, dando lugar a las relaciones comerciales de un determinado momento y de una determinada sociedad.

3.3. Métodos y Técnicas Utilizadas

El “Método” lo designa el historiador brasileño **Ciro Cardoso**, en su libro: **Introducción al Trabajo de la Investigación Histórica: Conocimiento, Método e Historia**. (1989) como: *“los procedimientos ordenados que es preciso emplear para alcanzar un objetivo previamente establecido”*. (p. 43). Por su parte, las técnicas son un elemento clave en la construcción de los datos, por lo que se debe disponer de ellas, ya que permiten obtener información así como también realizar el análisis más confiable en cuanto a

las fuentes.

De allí que, para abordar la temática, se ha de poner en práctica la técnica de observación documental u observación indirecta de los hechos históricos a través de las fuentes, y como su nombre lo indica, según Aróstegui (ob. cit.): *“serían las aplicables al estudio de los « documentos », hoy día, de muy diversos tipos y sobre soportes muy variados, con la peculiaridad de que siempre nos darían una observación mediata de la realidad”*. (p. 362).

De esta manera para obtener la información y organizar el contenido referente al tema, se procedió en primer lugar a la aplicación de la heurística, la cual para Cardoso, (ob. cit.):

Consiste en buscar y reunir las fuentes necesarias a la investigación histórica. Previamente al tratamiento de un tema en historia, es preciso saber si hay documentos, cuántos son y dónde están (p.136)

Las fuentes documentales proporcionan la información necesaria de todo lo que se ha publicado del tema y, a su vez, permiten sustentar el trabajo. Para obtener la información y organizar los contenidos referentes al tópico, se utilizaron técnicas como la ficha, entre estas: las bibliográficas, la de resumen y la textual para ubicar las citas de interés al estudio y la revisión minuciosa de textos, revistas, periódicos y artículos que tengan que ver con la temática. Por tal razón, se seleccionaron mediante el arqueo bibliográfico, los textos actualizados y tesis que dan sustento y fundamento a la investigación.

Seguidamente, se realiza un análisis de los documentos presentes en las bibliotecas públicas y privadas, principalmente las de corte personal y, por

último, la observación directa al objeto de estudio, con la intención de describirlo y reconocer la flora y la fauna existente, las cuales han prevalecido en el tiempo.

El manejo de la documentación es una labor que, a primera vista, parece sencilla, no obstante, requiere del dominio de una serie de técnicas especiales, adaptadas al tipo de investigación que se realiza, así como también la puesta en práctica de una actitud crítica y evaluativa hacia la información obtenida, tanto de fuentes primarias como secundarias, la cual se realiza aplicando dos criterios: autenticidad conocida como crítica externa y exactitud, llamada también crítica externa; todo ello, se realiza con mayor éxito si se posee conocimiento histórico, el cual según Aróstegui: *“como cualquier otro se construye con información y conceptos, con observación y con pensamiento formal...”*. (ob. cit. p. 335)

Con respecto a la crítica externa e interna, Cardoso (ob. cit.), señala que, en la primera se trata fundamentalmente de determinar si un documento es auténtico o falso en su totalidad o en parte, y de ubicarlo en el tiempo y en el espacio: *“... La crítica externa: trata de verificar la veracidad intrínseca de las fuentes, luego de apreciar su contenido y el sentido de su texto”*. (pp. 143-145).

En general, toda investigación histórica documental permite estudiar, examinar y analizar la información escrita de un determinado tema en relación a un suceso o fenómeno del pasado, mediante un conjunto de procedimientos metodológicos, y teniendo como principal fuente y técnica de obtención de información la revisión documental, ya sea de libros, actas, periódicos, revistas, tratados, entre otros.

CAPÍTULO IV

4.1.- Historicidad del Río Masparro

El término “Masparro”, según lo reseña el diario **Avance** (1964), es de origen Caribe, que significa agua rápida y tormentosa, vocablo no sustituido por los españoles, el cual se mantiene en la actualidad, salvo que ahora se escribe con “s”, y no con “z” tal como aparece en muchas documentaciones antiguas.

El Masparro, es un río caudaloso que nace en las montañas de Calderas, estribaciones de la Sierra Andina, a unos 2.100 metros de altitud. Se enrumba desde sus inicios con dirección hacia el sureste hasta llegar al Río Apure, en cuyo trauce la confluencia no dista mucho de Puerto de Nutrias, lugar que le dio potestad durante mucho tiempo por sus operaciones mercantiles. Recibe numerosas aguas: por el oeste los ríos la Yuca, Armadillo y Caipe; por el este, el caño Raya y Masparro, caño último que atraviesa la población de *Libertad*. Tal como lo afirma el profesor Marco Aurelio Vila en su libro: **Aspectos Geográficos de Barinas** (1963) : “*A lo largo del Masparro y de algunos de sus afluentes o muy cerca de ellos ... existen diversos núcleos urbanos tales como Obispo, La Luz, Mijagual, Santa Rosa, Libertad, etc.*” (p. 77).

De igual modo, Vila señala que:

El Río Masparro posee una amplia cuenca Montañosa..., cuando desciende a los 200 metros aún se encuentra entre montañas, su valle ya se nos presenta con una considerable anchura y su cauce es amplio y arenoso. Cuando no es la época

de fuertes lluvias, el Masparro avanza serpenteando por un lecho arenoso y en varios lugares la división de sus aguas forma islas de alguna magnitud. (p. 76)

Por otra parte, según el **Instituto de Estudios Fronterizos de Venezuela**, dentro de los límites de la Capitanía General de Venezuela en 1810, el Río Masparro constituye ser el límite de la frontera occidental para la Real Corona Española. Cuyo objetivo para ese entonces era establecer los límites entre una diversidad de tierras que le proveían de determinados productos que se cultivaban en estos mismos lugares; esto les permitía tener una visión de la territorialidad y los basamentos legales que cubrían con sus representantes denominados virreyes y cuanto más los ríos para esa época cumplieron esta determinante atribución para fijar iconos de la geometría territorial para ese entonces donde se orientan los fines de la presente investigación.

Tomando en cuenta los **Apuntes Estadísticos del Estado Zamora** (1876), en el cual se hace referencia a las vías fluviales de comunicación de ese entonces, las cuales según: *“son las que partiendo de puertos de atraca, le suministran distintas direcciones al caudaloso Apure y sus afluentes navegables, tales como Santo Domingo, Masparro, Pagüey y otros.”* (p 76)

Los caudalosos ríos afluentes al Apure ofrecían la posibilidad de realizar una activa relación económica y social entre los territorios aledaños a éste, permitiendo a su vez el desplazamiento de embarcaciones con el fin de transportar los productos de llegada o salida al exterior, tomando en cuenta que sobre el Río Apure hacían vida diferentes puertos: como el San Fernando, Apurito, Palmarito, Arichuna y el muy nombrado Puerto de Nutrias, ancladero que por su cercanía al Río Apure llegó a tener proyección internacional y reconocido como centro comercial de los llanos con Europa.

Retomando lo referido a las vías fluviales de comunicación cabe indicar que la fuente previamente referida señala que:

...el río Masparro representa una de las principales vías de comunicación de mayor importancia para los pueblos aledaños a este río por donde conducen sus frutos al Puerto de Nutrias, punto de depósito y de aquí hacia Ciudad Bolívar, principal mercado de las producciones del Estado para su venta. (p. 151).

Ciertamente, este recurso hídrico era la alternativa para aquellos pueblos alejados de los centros de acopio de mayor fluidez donde se realizaban las operaciones comerciales entre los llanos y el exterior, transportando su producción sobre todo en periodos de lluvias a dichos lugares y a su vez mantenerse comunicados e informados de los acontecimientos.

4.2- Comercio Ilícito por el Río Masparro

El comercio ilícito por esta vía fluvial se hizo presente mucho tiempo antes del período en estudio, incrementándose a medida que se apalancaba el auge comercial por estas vías de comunicación. Las diferencias sostenidas entre los barineses con Maracaibo, al convertirse en la ciudad sede de los gobernadores de la provincia, contribuyen a acelerar las negociaciones ilícitas, así como en la decisión de los barineses de tomar otra ruta que no fuera la que conducía al Lago de Maracaibo para comercializar sus productos, aprovechando las dificultades que ésta presentaba en el traslado de mercancía, como ya se hizo mención al inicio del trabajo.

Por lo que se toma en consideración, lo referido por el historiador barinés Virgilio Tosta (1993) en su obra **Historia de Barinas 1911-1928:**

Para mediados del siglo XVIII, los barineses se habían familiarizado con la navegación de los ríos Santo Domingo, Portuguesa, Masparro y Apure, que facilitaban la comunicación con el Orinoco. Remontando este último, tratantes europeos que se introducían en barcos holandeses, cargados con distintos géneros hasta, la zona de Barinas, donde hacían el trueque por tabaco. (p.18).

De igual forma, el autor reitera este hecho señalando que:

Por cierto que Don Sebastián de Eslava, virrey de la Nueva Granada, dibujó una imagen fiel de lo que estaba sucediendo entonces en Barinas. He aquí sus trazos: “Porque he llegado a entender la desenvoltura y arrojo con que los vecinos de la Ciudad de Barinas y sus Jurisdicción han vuelto al antiguo vicio de contrabandista, favorecidos de la fácil navegación de los ríos Masparro y Apure, que desaguan en el Orinoco, en cuyas bocas están situadas las colonias holandesas, debo comunicar a Vm. estas noticias y la particular con que me hallo, de quedarse preparando una fuerte introducción por los citados ríos, para reducir los géneros de ella, a cambio del cacao y tabaco que produce aquel país.(ob. cit. p. 19-20).

A todo lo anterior, hay que sumar las actividades ilícitas desarrolladas por parte de señores de prestigio dentro de la ciudad de Barinas, con traficantes extranjeros que penetraban a la Jurisdicción de Barinas por el Río Apure, ayudados por los miembros del Cabildo de esta ciudad y algunos caballeros que habían alcanzado mucha importancia gracias al tabaco.

Demostración de la combinación de los criollos del Cabildo con el contrabando, es descrita por el historiador Tosta, al tomar en consideración una fuente primaria que reposa en el **Archivo General de Indias**, donde señala que se llevó a juicio y se imputo a los señores Francisco Traspuesto Salmón y Martín del Castillo Terán, quienes fueron alcaldes ordinarios de la Ciudad de Barinas en 1708, así como al alcalde Juan Nicolás Colomo en

1705 por el incumplimiento de la cédulas, sobre prohibición del comercio ilícito.

Por años se dieron diferentes aprensiones y juicios en contra de los que hacían caso omiso a la prohibición del comercio, de igual manera se les atribuyó cierta culpabilidad por el tácito consentimiento dado al comercio ilícito a ciertos varones que habían sido vocablos del cabildo barinés en 1747, entre ellos: Don Juan Francisco del Pumar, Don José de Villafañe, Don Carlos Bragado y Don Luis Rodríguez Villegas considerados culpables por el Señor Gaspar Vanhemert luego de realizar la averiguaciones pertinentes emanadas por el Gobernador de la Provincia Don Francisco Miguel Collado, una vez tenida noticia de que en la jurisdicción de Barinas se habían introducido a géneros extranjeros en barco holandeses que penetraron por el Orinoco y subieron los ríos Apure y Masparro.

Según el historiador Luis García Müller (1996), en su libro: **La Formación Colonial Barinesa:**

Entre los puertos por donde salió la producción de Barinas legal o ilegalmente está: Por Guayana, Angostura a través de puertos interioranos de los ríos Santo Domingo, El Pagüey, Masparro, Apure y Orinoco...con diversos destinos entre ellos: El Virreinato de Santa Fe, Trinidad, Antillas Neerlandesas, España y Holanda. (p. 46)

A pesar de los esfuerzos realizados por la Corona Española para controlar y erradicar la actividad ilícita, continuó acentuándose a través del tiempo, tanto dominantes como dominados se fueron integrando de alguna forma al comercio ilegal por el Río Masparro.

Es evidente que los habitantes de Barinas jamás abandonaron las tradicionales prácticas del comercio ilícito, con ellas burlaron en un primer momento las tremendas prohibiciones establecidas por España. Y no eran, precisamente los barineses menos importantes quienes se vinculaban al contrabando. Este comercio ilícito se explicaba también por la sujeción de Barinas a la Provincia de Maracaibo. Era muy perjudicial para los barineses verse obligados a llevar sus productos hasta las aduanas del Lago de Maracaibo y pagar el impuesto. De esta manera, ningún beneficio alcanzado. En cambio, su cercanía a los ríos centro occidentales y las facilidades que ofrecían estos a la región en cuanto a las negociaciones ilícitas, eran puertas abiertas para la realización del contrabando.

4.3- Comercio Orinoco Masparro

El Masparro, siendo uno de los tantos ríos barineses navegables que desaguan en el Orinoco por medio del Apure, dentro de la época en que se circunscribe la presente investigación, sirvió de canal para llevar frutos y traer mercancías, así como una de las tantas vías de comunicación entre Barinas y Ciudad Bolívar, como lo afirma Cartay:

...De Barinas se iba por tierra hasta Sabaneta. Allí se continuaba el viaje, también por tierra utilizando arreos, de los cuales había 8, para llevar los productos hasta el puerto de Aguanegra sobre el río Masparro y luego por ese río se desembocaba en el Apure, un poco antes de Puerto de Nutrias. Allí se tomaba la línea de vapores del río Apure. (ob. cit. p. 104)

Cabe destacar, lo señalado por Pacheco en su artículo: **El tráfico fluvial en los llanos venezolanos y las políticas de los años cuarenta.** Publicado en el texto en línea bajo la coordinación de Banko y Mecher

Años de redefinición en América Latina la década de los cuarenta (1998), cuando afirma que:

Los llanos barineses y apureños tenían en los ríos que bañan sus riberas las vías naturales de salida hacia el interior. Esa red estaba constituida principalmente por los ríos Orinoco–Apure y sus afluentes... Barinas mediante su rica red fluvial, posibilitaba la navegación a través de los ríos Santo Domingo, Masparro, Pagüey, la Yuca, Ticoporo. Gran parte del comercio fluvial se basaba en la exportación de productos agrícolas provenientes del hinterland barinés... (p.151).

Por su parte, el hinterland Masparro permitió, en un primer momento, que se conocieran las zonas que rodeaban a las antiguas colonias españolas del Estado Indiano establecidas en Venezuela y llega a formar parte de esa red fluvial que contribuyó al comercio de los rubros barineses con España sobre todo el deseado tabaco. Hay que acotar que en un primer momento el comercio de las colonias españolas fue realizado por comerciantes de origen inglés y holandés, las cuales mediante el contrabando daban lugar al comercio colonial del tabaco con España, sustituido luego por cierta sociedad mercantilista denominada Compañía Guipuzcoana conformada por vascos, por lo que llegó a tener gran influencia en el desarrollo económico, social y político de La Colonia dejando un modelo de intercambio comercial e influenciando la economía de puerto.

Otro autor que hace referencia al comercio efectuado por el Masparro, el cual ya ha sido mencionado en esta investigación es el historiador Virgilio Tosta (1976), quien en su publicación **Historia de la Provincia de Barinas**, relata la administración de Don Fernando Miyares González, representante de esta provincia para el período de 1786 hasta 1798. Este delegado de la Real Cédula Española, a fin de cumplir con una de las obligaciones de su empleo, e interesado por conocer mejor su inmensa provincia, a un año de

estar en su cargo, se dispone a adquirir ciertas embarcaciones que le permitían realizar recorridos por el territorio, las cuales le generaban ciertos gastos, siendo autorizados por la Real Hacienda.

Como muestra de ello, se trae a consideración un documento resguardado en el **Archivo Histórico de la Nación**, signado con fecha 03 de marzo de 1787, donde el Gobernador Miyares expone: “...es absolutamente preciso que en esta provincia haya un bongo o bote donde practicar las visitas a los pueblos, reconocimientos de terrenos y ríos de que sabe V.J me hayo encargado...” (p. 03). Ver ANEXO B-2.

Cabe señalar que, en dicha documentación se exponen las características de la embarcación, la cual ha de ser adquirida por un monto de 150 pesos, de buenas condiciones, fuerte ante las turbulencias (lluvias o embocadas) para el reconocimiento de los ríos, sobre todo en tiempos de invierno, subvención otorgada como fue prescrita anteriormente.

En tal sentido, el Gobernador Miyares se dispuso a realizar una visita para recorrer todos los parajes de la geografía barinesa, ante esto Tosta señala que:

En los inicios de marzo de 1787, dio comienzo a su visita embarcándose en el Santo Domingo. Navegó “aguas abajo” este río y quedo “gustosamente instruido de las favorables proporciones” que ofrecía su navegación...Continuó aguas abajo hasta la boca de Masparro, río que se interna hacia el Norte. Lo navegó en un tramo, suficiente como para “reconocer su caudal de agua y su ventajosa posición para extraer madera de los bosques de su mismo nombre”. (ob. cit. p. 117).

Posteriormente, en 1788, el gobernador Miyares nuevamente manifiesta su preocupación por adquirir otro bote a fin de continuar su

recorrido por la provincia que le fue asignada, poniéndose en contacto con el administrador de la Real Hacienda de Nutrias, quien proveyó de un barco con el cual Miyares logra realizar el levantamiento del Mapa Topográfico de esta provincia, como parte adicional a su misión. Ver ANEXO B-3

Dichos recorridos por la geografía de su provincia, le permitieron al Gobernador Miyares dar respuesta, a un oficio emitido por Don José María Chacón, Gobernador de la Isla de Trinidad en febrero de 1787, interesado sobre cortes de madera que podían realizarse en los bosques de Barinas, en beneficio de un astillero que se proyectaba establecer en la citada Isla. Para lo cual, en la calidad de su respuesta, Don Fernando señaló que: *“las proporciones con que se hallaba Barinas para proveer de madera de todas especies a la Isla no podían ser más ventajosas”*. (Tosta, ob. cit. p. 87)

Aunado a lo anterior en dicho comunicado el gobernador hace mención al *“dilatadísimo bosque”* de Masparro, *“abundante de maderas”*, cuya extracción por el río del mismo nombre hasta el de Apure, era *“tarea fácil”* (p. 87), refiriéndose a que no existía inconveniente en extraer este recurso, sugiriendo además que habían otros ríos que desembocan en el Apure de los cuales se podía cortar algo de madera

De igual forma, el gobernador Barinés aprovecha en el escrito de notificar a Don Chacón acerca del tiempo en que debería ser extraída la madera y según la: *“debía hacerse desde el 15 de noviembre, época en que cesaban las aguas, hasta fines de marzo. En las primeras crecientes de abril la madera debía ser llevada al río Apure,... para ser conducidas hasta el Orinoco y Guayana”* (ob. cit. p. 87-88).

No obstante, el comercio por el Río Orinoco y sus afluentes, según el investigador e historiador Barinés Elvin Barreto Guédez en su obra **La Ciudad y el Puerto e Nutrias** (2006):

...estuvo condicionado a las sucesivas revoluciones y conflictos políticos que acaecían en el centro del país. Varias veces fue prohibida y luego restituida la navegación fluvial. Aparte de la imposición de compañías monopolizadoras del transporte y los exagerados incrementos en los fletes. (p. 21)

Dichos factores que menciona el autor solo han de provocar altibajos al comercio por el río Orinoco y sus afluentes, quien a su parecer todo inicia por la prohibición del libre comercio por dicha vía, estando permitido solo por la ruta de Los Andes, seguidamente retrata el caso de la Guerra Federal siendo los llanos venezolano escenario de dicho conflicto armado, donde las fuerzas insurgentes no escatimaron para aprovecharse tanto de los comerciantes, sembradíos y vías fluviales para el transporte de armas municiones y alimentos a fin de lograr sus objetivos.

Luego de la emancipación el estado venezolano se vio en la necesidad de asumir una identidad propia que lo ubicara en el escenario de la economía mundial, a fin de realizar sus intercambios, para ello debió adoptar el modelo económico basado en el libre comercio el cual comenzó a dar sus primeros pasos en el establecimiento de las primeras constituciones en las cuales se disponía el uso de los principios liberales, como lo da a conocer la constitución de 1811 en el capítulo nueve, en el que se establece: "... la no limitación a la libertad de comercio y al ejercicio de la agricultura". Documento en Línea: Las constituciones venezolanas de 1811 y 1819. [Consultado el 17/01/2016].

Sin embargo no es hasta despue del movimiento separatista, que queda realmente abierto sin restricciones el comercio con el mundo. Por su parte la historiadora Lucia Raynero (2001) ***La noción de libertad en los políticos venezolanos del siglo XIX, 1830-1848***. Documento en Línea:

En Venezuela la concepción ideológica liberal es un proceso que se fue desarrollando paulatinamente y firmemente, desde antes de la emancipación, cuando la alta clase criolla, comenzaba a deslumbrarse con las nocivas ideas de libertad aplicadas a la política, economía y a los individuos mismos. [Consultado el 19/01/2016].

Si bien es cierto, en Venezuela la concepción liberalista restringía el control del estado y a la iglesia en los asuntos económicos y estimulaba al desarrollo del libre comercio, como lo da a conocer Viamonte Jesús Rafael (2000) puntualmente en el resumen de su artículo Reformas Liberal y Estado en Venezuela (1830-1848) publicado en Ensayos Históricos. Anuario Del Instituto de Estudios Hispanoamericanos señalando:

A partir de 1830, las élites sociales y políticas de Venezuela coinciden en la necesidad de poner en práctica una propuesta económica de orientación liberal. Esto pasaba por abordar un conjunto de reformas que limitasen la intervención del estado y la iglesia en actividades económicas potencialmente rentables. Se consideró entonces, que un conjunto de rentas públicas debían suprimirse, pese a que éstas proporcionaban importantes ingresos al fisco nacional. La prioridad era favorecer la inversión privada, eliminando cualquier restricción que representaba trabas e inconvenientes a las actividades agrícolas y comerciales. (p.117) Revista en Linea. [Consultada el 19/01/2016].

Entre las medias destinadas a suprimir las imposiciones de la sociedad colonial que limitaban la actividad agrícola, ganadera y comercial, se destacan: la prohibición del cobro de alcabala, supresión del estanco del

tabaco y de la contribución por parte de los agricultores de una décima parte de la producción para las iglesias, dichas reformas además tener como propósito el logro del libre comercio tenían su sustento en el artículo 188, título XXVI correspondiente a las Disposiciones Generales de la Constitución de 1830, que expresaba: “la libertad civil, la seguridad individual, la propiedad y la igualdad ante la ley, se garantiza a los venezolanos”. Documento en Línea [Consultada el 19/01/2016].

El Liberalismo económico llega a materializándose a partir de los años 1830 producto del establecimiento de leyes y decretos como el caso de la ley de Libertad de Contrato promulgada el 10 de abril de 1834 a través de la cual se otorgaba el derecho de pactar libremente sin ninguna intervención del estado, promoviendo la inversión de capitales tanto nacionales como extranjeros a fin de recuperar económicamente a Venezuela, todo esto hizo que en años sucesivos se viera favorecido el libre comercio, concediéndose *licencias* a compañías navieras para surcar las aguas del río Orinoco y sus afluentes.

Para las últimas décadas del siglo XIX, específicamente cuando el Congreso de la República establece el decreto del 14 de mayo de 1869, sobre la libre navegación por el Orinoco y sus afluentes, aumenta el tráfico de vapores, y el comercio cobra un mejor dinamismo. Según el investigador Tamayo, citado por Cartay, alega que:

Vapores de poco calado surcaron los ríos y penetraron en el territorio del Estado Zamora. Siguiendo por los ríos Apure y Canaguá, llegaban hasta Pedraza. Por el Paguey, arribaban a Totumal (San Silvestre). Por el Santo Domingo, a Barinas, pasando por Santa Lucía, Santa Inés, Torunos, Caroní, y cerca de Obispo. Por el Masparro, hasta Masparro, tocando a Dolores, Libertad, Santa Rosa y La Luz. (p.108).

Las embarcaciones menores eran la mejor alternativa en tiempo de verano para surcar los ríos afluentes al Orinoco, supliendo así parcialmente las necesidades del transporte de personas y mercancías durante la época de lluvia, lo que daba paso a los vapores de mayor calado, los cuales debían enfrentarse a travesías producto de las fuertes corrientes, lo cierto es que durante todo el año se mantenía la navegación.

De igual modo Vila, referente a las licencias otorgadas para abordar las aguas del Orinoco afirma que: *“Compañías navieras diversas obtuvieron en el correr de los años concesiones o permisos para navegar por el Orinoco-Apure hasta Puerto de Nutrias, y aun por los ríos exclusivamente barineses como el Masparro”*. (p. 218).

La actividad comercial por el Río Orinoco y sus tributarios en el período en que se orienta la presente investigación, estuvo complementada con el resto de la economía favoreciendo intereses internos y externos, según la profesora Tarcila Briceño de Bermúdez, (1992, p. 38), en su tesis: **Contratos de Navegación en el Orinoco (1847-1898)**, tomando en consideración diversos autores expone que:

...las empresas de navegación que se encargaron de prestar servicio de transporte, tanto de cabotaje como el exterior, actuaron casi siempre como monopolios, cuya sede estuvo en varias ocasiones en la ciudad de Nueva York. A través de particulares que recibieron los contratos y luego los traspasaban a compañías cesionarias, el Estado venezolano entregaba el capital foráneo una oportunidad más para acumular riquezas. (17/02/2014).

De acuerdo a lo señalado por la autora, es de hacer notar que el país mediante los privilegios otorgados a las empresas extranjeras contribuían al enriquecimiento de la mismas, no obstante, los extranjeros no eran los únicos que se aprovecharon de este negocio, sino que fue muy frecuente el caso de

gobernantes, como Antonio Guzmán Blanco, Joaquín Crespo, Juan Vicente Gómez, que entregaron contratos a sus allegados o personalmente participaron en las empresas que monopolizaron esta actividad.

Continuando con la información que suministra la profesora Briceño, quien sustenta su trabajo en las obras de diferentes historiadores venezolanos, lo que permite mencionar en forma cronológica los diferentes contratos o concesiones otorgadas para navegar el Orinoco y sus afluentes, en este caso cita al Doctor Armando Rojas 1979 **Historia de las relaciones Diplomáticas entre Venezuela y los estados Unidos**; quien afirma que: “el primer contrato de navegación a vapor por el Orinoco y sus afluentes “fue concedido durante el gobierno de José Tadeo Monagas, en el año 1847 al ciudadano norteamericano Vespasiano Ellis...” (p. 38)

De igual modo para complementar cierta información refiere al historiador Luis Roncayolo 1933, **El río Orinoco y sus Afluentes. Navegación Industria y Comercio desde 1818 hasta 1920**, para el cual, dicho contrato fue otorgado por dieciocho años estadounidense Vespasiano Ellis quien había formado en Nueva York una compañía de la cual era Presidente y Director General. (p.49)

En otro particular es interesante conocer que dicho contrato al norteamericano solo le daba derecho de navegar internamente los ríos Orinoco y Apure así como extenderse por sus tributarios, a fin de permitir en la media posible la comunicación entre estos y Ciudad Bolívar. Según Briceño por información de fuentes primarias halladas en el Archivo General de la Nación:

Los vapores debían navegar con bandera venezolana aunque sus aparejos pertenecieran a extranjeros. La empresa gozaba el

privilegio de cortar y usar, libre de impuestos, en las tierras pertenecientes al gobierno, la leña y madera que fuese necesaria para el gasto de construcción y reparo de los buques. Se les exime del pago de impuestos municipales y nacionales por concepto de importación de dichos aparejos, y de todo derecho de puerto por la navegación de los ríos... (p 38-39)

A pesar de que el contrato disponía que el empresario debía poner en operación el vapor o vapores, en un plazo de dieciocho (18) meses, ningún barco fue puesto en servicio, por lo que el ejecutivo anula el contrato dos años después de haber sido emitido, entregando una nueva concesión a los señores Eduardo A. Turpin de Kentucky y a Frederic Anthony Beelen de Pennsylvania, para navegar el Orinoco y sus afluentes por un lapso de dieciocho (18) años. Según afirmación de Roncayolo citado por la Profesora Tarcila: *“A partir de este momento (1849), comienza la navegación a vapor por estos ríos. Ese año navegó por primera vez el vapor Venezuela propiedad de Turpin y empiezan a operar dos vapores por el río Orinoco”*. (p. 40)

Cabe destacar que esta empresa permaneció vigente durante 17 años hasta 1866. Estando al servicio los barcos de denominación, el *Venezuela, Apure, Barinas, Guayana y el Meta*. La compañía llegó a su fin, casi con el término de su contrato, y en años siguientes, Según Recopilación de **Leyes y Decretos de Venezuela** (1874) Tomo IV, el Gobierno Nacional decretó la libre navegación del Río Orinoco y sus afluentes, del Lago de Valencia y Maracaibo para los buques mercantes de vapor con bandera extranjera que se ocuparan del comercio interior. (p. 770) Ver anexo B-5.

Más tarde, para la década de 1870 como en anteriores oportunidades, una compañía norteamericana, la *“The Orinoco Navigation Company”*, se encargará de controlar esta actividad. Sin embargo, no llegó a ser estable;

progresivamente se fue desintegrando y antes de terminar el contrato que era de siete años, cesó en sus labores. A pesar de las dificultades e interrupciones que tenían que afrontar, la navegación a vapor se presentaba como una iniciativa que tomaba cada vez más fuerza, pero no fue sino a partir de los años ochenta del siglo XIX, cuando esta actividad cobró mayor impulso.

Con la llegada al poder de Antonio Guzmán Blanco, una nueva mentalidad, muy a la europea, comienza a imponerse y con ella una serie de medidas de carácter administrativo, fiscal, educativo y urbano vinieron a darle cierto toque de modernización al país. El período Guzmanato se caracterizó por el aumento del número de contratos para navegar a vapor los diferentes ríos de los bajos llanos y la Guayana. Aunque no siempre se cumplieron, estos proyectos dejan ver un interés por impulsar la infraestructura necesaria para alcanzar ese "progreso" tan buscado en la época.

Al tratarse de la navegación del Río Masparro, encontramos que el 21 de mayo de 1884 se firma un contrato de 11 cláusulas concertado entre el Ejecutivo Nacional y el General José Ignacio Pulido, representante de una empresa naviera denominada "*Compañía de Navegación Fluvial del Apure*", la cual venía operando con regularidad en Barinas. Dicho contrato estaba referido al establecimiento de una línea de vapores, para la navegación del Río Masparro hasta Puerto de Nutrias, que sería el centro de operaciones de la empresa.

Según Roncayolo (1933): "*la navegación a vapor del río Masparro, fue contratada por el Gobierno Nacional con el señor General José Ignacio*

Pulido, en el mes de Julio, hasta Nutrias, por 10 años, para conducir maderas del contratita por pequeñas unidades de vapor". (ob. cit. p. 64).

Según **Gaceta Oficial**, Caracas 5 de Junio de 1884. El Ministro Jacinto Lara, en representación de la República, por una parte y José Ignacio Pulido por la otra han convenido el siguiente contrato. Artículo 1º: establece:

José Ignacio Pulido se compromete á establecer uno ó más pequeños vapores para la navegación del río "Masparro" hasta el puerto de Nutrias, del Estado Zamora, los cuales harán el transporte de mercaderías, frutos, pasajeros y ganados y llevarán bandera nacional. Estos vapores conducirían gratis la correspondencia. (p.1).

Entre los otros artículos allí reflejados y de mayor relevancia para la presente investigación, es el caso del artículo 4º que reza:

El gobierno concede á José Ignacio Pulido el permiso para conducir todo el año las maderas de su aserradero, al vapor que tiene á orillas del "Masparro" á Ciudad Bolívar, arrastradas por un remolcador de vapor, que no podrá ocuparse en las aguas del río Apure, de Nutrias para abajo, ni en las del Orinoco; sino en el servicio de su establecimiento de maderas en "Masparro". (p.1)

De igual término el artículo 6º estipulaba: *"José Ignacio Pulido podrá tomar de los bosques de la propiedad Nacional, la leña que necesite para combustibles de sus vapores con excepción de las maderas preciosas y de tinte".* Y por último el artículo 10 cita: *"Los vapores del río "Masparro" empezarán á funcionar durante un año, prorrogable por seis meses á contar de la fecha en que sea aprobado el presente contrato por el Concejo Federal".* (p.1) Ver ANEXO B-8

Así, durante el breve gobierno del general Joaquín Crespo, en 1884, se constituyó en Norteamérica una nueva compañía, la "*General Steamship Company*", la cual siguió contando con los ya conocidos vapores "*Héroe de Abril*" y "*Nutrias*", pues el "*San Fernando*" se había ido a pique en agosto de 1883. Tenía además dos barcos recién adquiridos (1884) el "*Apure*" y el "*Libertad*", traídos para realizar el servicio en los ríos Apure y Masparro, respectivamente. El "*Libertad*" tuvo que cambiar su ruta para no colindar con el contrato que tenía el general José Ignacio Pulido en el Masparro.

Para 1889, dos nuevos vapores llegaron a Ciudad Bolívar procedentes de Trinidad, el "*Guanare*" y el "*Socorro*", traídos para navegar por los ríos Apure, Portuguesa y Masparro. Pertenecían estos a la "*Compañía de Navegación por vapores de Apure y Zamora*", la cual se registró en Ciudad Bolívar el 4 de agosto de 1890 con un capital de 312.000 bolívares, dividido en 60 acciones de Bs. 5.200 cada una, y cuyo agente era Alejandro Mantilla. Esta empresa se fusionaría luego con los vapores "*Apure*" y "*Nutrias*" para formar la "*Estrella Roja del Orinoco*".

Para el 1^{ero} de mayo de 1890, durante el gobierno de Raimundo Andueza Palacio, se aprueba en todas sus partes el contrato firmado entre los Ministros de Fomento y Obras Públicas al señor Pedro Manuel Olaechea; contrato asentado en **Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela** (1896), Tomo XVI, donde se establecen los siguientes términos:

El Gobierno Nacional concede a Pedro Manuel Olaechea, el derecho exclusivo, por el término 20 años, para navegar a vapor los ríos Guanare, Cojedes, Portuguesa y Masparro y le garantiza la libre navegación para su línea de vapores desde Ciudad Bolívar hasta las bocas del Urubante. (p.6)

De igual modo se indica que:

Pedro Manuel Olaechea se obliga a limpiar los ríos Guanare Cojedes, Portuguesa, y éste el Masparro afluente al Apure, desde Guanarito, Baúl, Florida y Libertad, para abajo de modo de hacer practicable la navegación por vapor en dichos ríos, durante los meses de lluvia; y también del Apure desde su confluencia con el Orinoco y hasta San Fernando, á fin de hacerlo navegable por embarcaciones de vapor de tres pies de calado durante el verano; y además se obliga a establecer una línea de vapores desde Libertad, Guanarito, El Baúl, La Florida hasta Ciudad Bolívar, tocando los puntos intermedios en que la compañía juzgue conveniente. (p. 6) Ver ANEXO B-7

Por revisión de documentos y en consideración a que el comercio se delegaba entre familias, se muestra a continuación lo que se considera un contrato de limpieza, resguardado por la familia Olaechea, que en la actualidad reside en el Municipio Sosa del Estado Barinas, el cual reza de la siguiente manera:

Libertad Edo. Zamora.

CONTRATO DE LIMPIEZA & & &

Quien suscribe Rafael Ángel Olaechea, en su carácter de Jefe Civil del Distrito Rojas, Estado Zamora, de los Estados Unidos de Venezuela, en concordancia con las leyes que atañen la Republica, y en consecuencia a su mandato y aplicación de parte nuestra, he convenido y así se lo he hecho saber al ciudadano Presidente Constitucional del Estado Zamora, de que hemos procedido con la celeridad del caso, a acometer la limpieza del Caño Masparrito, desde el pueblo de Mijagual, pasando por la montaña del mismo nombre, para después proseguir hasta Santa Rosa, Libertad, hasta la confluencia de este caño, con el río Masparro, en una distancia de unas 10 leguas a lo mucho. Esto con el fin de despejar la zona enmontada del caño, y que viene obstaculizando la navegación de bongos y otras embarcaciones en dicho cauce. En esta jornada de trabajo, vamos a emplear 50 hombres de los mejores de la zona, para que se encarguen de despejar y limpiar, todo lo que sirva de obstrucción a los viajeros, tales como. Caramas, troncos, tapizas y bancos de arenas, que se forman con el tiempo. En dichos trabajos, he instruido a los jefes civiles, para que presten toda la colaboración con la cuadrillas de macheteros, hacheros y buzos que están haciendo el desmonte y limpieza. Se ha calculado que 50 hombres ganando un bolívar diario, son cincuenta bolívares, que multiplicado por 25 días, equivale a 1.250 Bs, dinero suficiente, como para cubrir todo lo referente al contrato de limpieza, entre la municipalidad de Rojas, y el Sr. Crispulo Castillo, quien viene a ser el caporal de la obra, y devenga 3 reales diarios a su tarea encomendada. El cual ha manifestado, que el tramo más

difícil que se ha presentado, es entre "Los Dividives", en el río Masparro, hasta "Los Almacenes" en el caño Masparrito, muy cerca de la población de Libertad, donde últimamente está el lugar de descarga para los vapores, que se aventuran en llegar a la capital del Distrito Rojas. Para lo cual estamos trabajando a toda prisa, sin descanso alguno. Ya que la zona boscosa de la montaña de Mijagual, hace tres días la dejamos atrás. La otra cuadrilla que viene subiendo, llegaron a Libertad, de donde se espera concentrar con los peones que vienen aguas abajo del Masparrito...

El Presente Contrato tiene validez a partir de la firma y ejecución entre el Concejo Municipal y el Ciudadano Crispulo Díaz, quien autoriza de plano y hecho al Ciudadano I. Gutiérrez para la firma y justiprecio del mismo.

En la población de Libertad de Zamora, Capital del Distrito Rojas, a los catorce días del mes de Marzo de 1.909. Conste.

El Contratante

Representante.

EL Secretario del Despacho.

Según el referido documento sobre el Río Masparro y otros cauces de agua, se realizaban ciertas limpiezas que incluían las áreas adyacentes a fin de quitar todo obstáculo que pudiera impedir el eficaz desplazamiento de las embarcaciones, así como la llegada de las mismas a los respectivos lugares de acopio. Dichas limpiezas eran bajo el consentimiento del ejecutivo nacional, donde los contratistas, en ciertas oportunidades en calidad de obtener permiso para la navegación, debían realizar las limpiezas respectivas ya fuera en tiempos de verano o de lluvia a fin mantener activo comercio fluvial durante todo el año.

4.4- Dinamismo Económico del Río Masparro (Guayana, Ciudad Bolívar y Barinas)

A partir del año de 1775, por autorización del virrey de Nueva Granada, José Manuel Guirior, se permitió a la ciudad de Barinas exportar sus frutos por Guayana, no obstante el intercambio comercial entre estas dos ciudades se vio trabado por la gestión del intendente José de Abalos, quien

para 1776 fue nombrado en dicho cargo en la creada Intendencia de Ejército y Real Hacienda, el cual en juicio de sus facultades creó un conjunto de impedimentos y aranceles para los frutos de Barinas, a lo cual se añade la prohibición del comercio con Guayana ordenada por el gobernador de la provincia de Maracaibo de ese entonces, debido a su desacuerdo ante la decisión de los barineses en no seguir sus relaciones comerciales con esta provincia, lo cual resultaban onerosas y sin justificación para continuarlas.

A todo esto, para 1777, los barineses, aprovechando que ya no dependían de la provincia de Maracaibo sino de la Intendencia de Caracas, con apoyo del diputado del Cabildo de Barinas, Don Francisco Antonio Lindo, solicitan ante el Intendente Abalos franquicia de comercio con Guayana; tal petición no fue sino consagrada en la Real Cédula de Carlos III, expedida en 1786, en la cual fue creada la Comandancia y Provincia de Barinas, previa separación de la Provincia de Maracaibo, nombrándose como gobernador encargado de Barinas a Don Fernando Miyares. Además de esto, esta Cédula consagra el libre y mutuo comercio con Guayana.

Es de hacer notar que, el Señor Lindo no se limitó en solicitar franquicia de comercio con Guayana, exponiendo las razones por las cuales era innecesario seguir con la idea de comercializar con Maracaibo. Para él, esto generaba una suma de gastos en conducción y traslado donde los mayores beneficiarios eran los cobradores de impuestos y no el mercader.

Para Barinas, era importante lograr el libre comercio de sus frutos con Guayana y así, desligarse de la obligación de comercializar con Maracaibo, lo que resultaba perjudicial a sus intereses.

Posteriormente, después de que esta entidad logra su cometido, el intercambio comercial comienza a desarrollarse y efectuarse de manera progresiva; lugares y ríos se transforman en importantes embarcaderos como el Santo Domingo, Torunos, Nutrias y el significativo Río Masparro, utilizando este último para las relaciones comerciales con el pueblo de San Miguel de esta región.

El Masparro, no sólo sirve de canal para transportar mercancía a Ciudad Guayana, sino también a Ciudad Bolívar, y esto lo da a saber el historiador Tosta, cuando toma en consideración lo plasmado en la edición periodística **Ecos de Rojas**, refiriendo:

En las tierras de Tampacal, llamado anteriormente Masparro, se cultivaba café, que los agricultores llevaban por el río hasta Libertad, donde eran adquiridos por los comerciantes de esta Villa, quienes luego sacaban el fruto para Ciudad Bolívar... (ob. cit. p. 64).

Como es de suponerse dichos frutos se sacaban o trasladaban utilizando las caudalosas aguas del Río Masparro, quien permitió que la mencionada población Libertad de Barinas fuera una de las poblaciones zamoranas incorporada a la navegación por vapores, contribuyendo a que firmas de comercio de esta población viajaran en vapor a Ciudad Bolívar con el propósito de adquirir mercancía seca y víveres para surtir sus establecimientos comerciales, como es el caso de la firma *Pascual Filardo & hijos*, italiano que no escatimó en construir embarcaciones para facilitar sus negocios navegando desde Libertad de Barinas, Puerto de Nutrias, San Fernando a Ciudad Bolívar, impulsando así la navegación fluvial en estos pueblos.

Pero esto no lo era todo, desde Ciudad Bolívar zarpaban vapores hasta San Fernando, y de San Fernando a Puerto de Nutrias y de allí hasta Libertad para ser recibidos por las casas comerciales liberteñas. Esto lo dan a conocer muy bien las ediciones quincenarias **Ecós de Rojas**. Sobre este particular se puede precisar que el establecimiento de diversas casas comerciales con firmas extranjeras permitió una mayor difusión de la navegación por el cauce de este río, como la ya citada casa comercial *Pascual Filardo & hijos*. De la misma manera, lo hacía Don Luis Mazzei, quien implementó un pequeño emporio comercial entre Masparro y el Apure, propietario de tres (03) bongos, lo que para ese entonces, disponer de estos, daba una relevancia y preponderancia en el comercio fluvial local.

Otro comerciante que hacía vida en la población liberteña, hacia 1910, fue el señor Ramos Casal, dueño de una importante casa comercial en Libertad, llamada por los redactores de **Ecós de Rojas**: *Sultana del Orinoco*, la cual mantenía relaciones mercantiles con las firmas de Ciudad Bolívar.

Una prueba de la importancia que tenía para Zamora o Barinas semejante intercambio económico con Guayana se puede ver en las rutas fluviales que pusieron en contacto a numerosas poblaciones del estado Barinas con Ciudad Bolívar; estas son: Por la ruta del Río Apure quedaron incorporadas a Ciudad Bolívar las poblaciones barinesas: Ciudad de Nutrias, Puerto de Nutrias y Santa Catalina. Por la de los ríos La Portuguesa y Cojedes fueron incorporadas plazas como: La Unión, Guadarrama, San Lorenzo y El Baúl. Por la ruta del Río Guanare: La Unión y Arismendi. Y por la ruta del Río Masparro los pueblos de: Libertad, Tampacal y La Luz.

De esta manera, la línea de vapores por el Orinoco y sus afluentes hizo que el comercio por los ríos que abarcan estas rutas se hiciera más considerable, haciendo que las relaciones de los barineses se intensificaran con Ciudad Bolívar y menguaran con respecto a Puerto Cabello, gracias a que las naves proporcionaban facilidad y prontitud para ir en todo tiempo a Ciudad Bolívar.

Al inicio de la dinámica comercial entre Barinas y Guayana se emplearon pequeñas embarcaciones que recibían el nombre de canoas, bongos, curiaras. No obstante, al establecer las líneas de vapores para mediados del siglo XIX, el comercio fluvial se intensificó, y para los pueblos barineses la navegación por el Eje Apure-Orinoco no sólo significaba comunicarse con Guayana, sino aprovecharse de los mercados extranjeros y del beneficio de poder sacar sus frutos y de adquirir la mercancía y los víveres para surtir los establecimientos comerciales y satisfacer las necesidades de la población, entre ellas medicina y combustible.

En otro particular se encuentra la afirmación que hace la profesora Tarcila en su obra inédita **La Navegación a Vapor en los ríos Orinoco y Apure (1849-1940)**, citada por el historiador Tosta (1993):

A lo largo de los ríos los pueblos de Barinas o Zamora llevaban hasta Ciudad Bolívar cuero de res y de venado, tabaco, algodón, café, añil, cacao, astas de ganado vacuno y de venado, pluma de garza y de garzón, etc. Estos productos eran exportados para los Estados Unidos y para algunas naciones europeas. Y de Europa se traían los más variados artículos de uso personal, útiles para el hogar, instrumentos de trabajo. Así venían linos, sedas, encajes, sombreros, muselinas, zarzas, vinos, muebles, losas, pianos, perfumes, adornos, fósforos, barriles y garrafones, que eran llevados hasta los más apartados rincones del país. (p. 26).

Tal afirmación concluye:

El tráfico de vapores tanto interior costanero como marítimo cumplió la función fundamental como parte de la infraestructura necesaria para el desenvolvimiento de nuestra economía agroexportadora, como de la economía local, y muy especialmente en la vida cotidiana de todos los pueblos de la llanura y de la Guayana. (p. 26)

Dentro del texto se menciona algo muy importante y es que los ríos barineses tuvieron un papel preponderante para los pueblos, cuya economía se fundamentaba en la agricultura y ganadería, contribuyendo así al intercambio de diversos productos necesarios para el bienestar social y económico de la población que hacían vida en sus áreas adyacentes, de igual modo se permitía mantener relaciones comerciales con otros países monoprodutores y disponer de bienes y servicios no producidos en Venezuela y por ende en el estado Zamora.

4.5 Auge comercial por el Río Masparro

La actividad comercial sobre el Río Masparro llega a tomar un mayor dinamismo durante los años 1880-1925, cuyo vínculo canalizante eran los ríos, siendo en años anteriores de tipo estacionario por causa de las guerras y enfermedades. Durante las fechas antes señaladas se intensifican los movimientos comerciales de importación y exportación de productos que utilizan el Río Masparro como vía fluvial, lo que a su vez permitió el florecimiento de pujantes pueblos aledaños a esta red fluvial.

Un indicador importante del auge comercial por este caudaloso río lo constituye ser la concesión anteriormente mencionada al General José

Ignacio Pulido, nieto del Marqués del Pumar y Prócer de la Independencia, otorgada para el año 1884 para transportar madera.

Tomando nuevamente como referencia a la población de Libertad, por ser uno de los pueblos aledaño al Río Masparro, haciendo uso de esta red fluvial, el historiador Virgilio Tosta reseña que, el 19 de julio 1884:

...ancló en Libertad por primera vez el vapor Libertad procedente de Ciudad Bolívar. Los buques llegaban a un lugar del río Masparro, como a un kilómetro de la localidad. Lugar denominado Los Almacenes, en el que fueron construidos unos galpones con techo de hierro acanalado, gracias a la iniciativa de algunos comerciantes de Libertad, entre ellos, don Avelino Leiva. En la época de invierno, los frutos provenientes de los diversos lugares del distrito Rojas, del Estado Zamorano eran conducidos en bongos hasta el embarcadero de Los Almacenes; pero cuando las circunstancias lo permitían, también eran llevados a ese lugar en carretas tiradas por bueyes o mulas. De allí los frutos eran trasladados a Puerto de Nutrias, San Fernando o Ciudad Bolívar. (ob. cit. p. 291).

La misma fuente señala que, los comerciantes liberteños -Filardo, Leiva, Ramos, Casal, entre otros- utilizaban sus bongos, los cuales ostentaban diferentes nombres: “*Rosa María*”, “*La Paz*”, “*El Libertador*”, “*Salisipán*”, “*La Elvira*” y “*El Sute*”. Este último, no obstante su denominación, era una nave grande, que requería de muchos bongueros para su conducción por las “*tortuosas aguas del río Masparro*”. (p. 291-292)

El geógrafo italiano Agustín Codazzi, citado en Vila (1963), expresa que:

Es innegable que los llanos de Barinas son los que más alimentan el comercio de Guayana, y aun pudiera decirse que son los únicos que le envían por la grande arteria los productos exportables de la agricultura venezolana, como añil, cacao, café, algodón y tabaco; porque los cueros los

proporcionan también los llanos de Apure y parte de otras provincias...al utilizar vapores en las vías fluviales, todo el comercio se haría por Ciudad Bolívar; con gran ventaja para la economía Barinesa. (p. 212).

Es notable cómo el economista resalta el activo comercio fluvial que la región barinesa mantenía con Guayana sobre todo en el siglo XIX, tomando en cuenta la actividad agrícola y pecuaria de tipo extensiva que Barinas desarrollaba, proveyendo así una gran parte de géneros para su exportación llevados hasta Guayana y de allí a los mercados europeos haciéndose conocer sobre todo por ser la mayor productora de tabaco.

4.6 El Vapor Puerto de Nutria remontando las aguas del Masparro.

El Vapor "*Puerto de Nutrias*", además de surcar las aguas del Apure y conducir mercancías a Ciudad Bolívar, llegó a incorporarse al comercio efectuado por el Río Masparro, y esto lo podemos constatar a través de los comentarios periodísticos que el quincenario liberteño **Ecos de Rojas** realiza, el cual circuló entre la primera y segunda década de los años 1900, así pues se toman las siguientes afirmaciones, como en el N° 78, Libertad, 15 de septiembre de 1907 dice:

VAPOR PUERTO DE NUTRIAS. El 09 del corriente mes, en la tarde, llegó este buque a esta población y ancló en el paso de Los Almacenes, vino con bastante cargamento, del que trajo el vapor "Apure", procedente de Ciudad Bolívar: Empresas como estas son dignas de ayudarse, por cuanto medio se pueda, pues ellas representan elementos de progreso, que acortando las distancias, ponen en giro rápido las transacciones comerciales. Valioso material de esperanza de estos pueblos. Ojalá que este intercambio acuífero sea de lo más provechoso para el dueño del buque, el Sr. Alfredo Rivas. Se le Saluda. (p. 3).

Para 1908, el Vapor *Puerto de Nutrias* reinicia sus viajes a Libertad, por lo que el periódico **Ecos de Rojas**, año IV, mes VIII, Libertad, 15 de junio de 1908, N° 87, afirma que: “*El 5 Junio a la tres de la tarde, llegó este barco a Libertad, y zarpó de esta plaza el día 8, a las cinco y media de la tarde rumbo a Nutrias con 400 quintales de carga*”. (p.1).

De igual modo **Ecos de Rojas**, el 15 de Julio de 1908, N° 89, edita sobre una embarcación que zozobró durante esos días diciendo:

El sábado 11 del corriente mes, naufragó en el Masparro, cerca de los Dividivis, un bongo con cargamento de tabaco, café, madera, manteca y arroz, perteneciente casi todo a los señores P. Filardo e Hijos, del comercio de esta plaza. Todo el cargamento cayó al agua, pues la embarcación se volteó. Parte del contenido iba asegurado; pero lo demás iba sin asegurar, y por consiguiente, sus dueños hacen una gran pérdida en él. (p. 1).

Según Eduardo Padrón, primer redactor de **Ecos de Rojas**, citado por Virgilio Tosta (1970) en su obra **LIBERTAD** en una edición que realiza el quinquenario, señala que: “*aquellos pueblos estaban prósperos por la producción del tabaco, algodón y frutos menores, de los cuales se recogía abundantísima cosecha que se disputaban en Ciudad Bolívar los Comerciantes de la colonia alemana*”. (p 34). Cuando hace alusión a aquellos pueblos, lo hace refiriéndose a las localidades que hacían uso de este recurso para comercializar sus productos agrícolas y pecuarios.

De igual manera señala que para 1872: “*cinco comerciantes de Nutrias, Libertad, y Sabaneta, trajeron como cien mil pesos en dinero de lo que les quedó después de haber descontado todas sus facturas en Ciudad Bolívar*”. (p 35). Por cierto, que el tabaco y demás productos de la zona eran embarcados en el Río Masparro como a un kilómetro de Libertad, para ser

conducidos a Ciudad Bolívar, luego de navegar también el apure y el Orinoco.

Dicha ediciones periódicas, revelan el movimiento comercial efectuado a principios del siglo XX, asentamientos como Libertad, Sabaneta, Puerto de Nutrias, entre otros, tuvieron que enfrentar el crecimiento desorbitado económicamente de países extranjeros con los cuales establecían a diario el intercambio de bienes y servicios. Algunos comerciantes del momento parecían adelantarse al tiempo y teorizaban sobre las nuevas tendencias económicas con entes foráneos, dando lugar al desarrollo sustentables de estas urbes, en aras de satisfacer sus necesidades, mejorar sus condiciones de vida, perfeccionar las técnicas de su aparato productivo, aprovechando como ya se hizo referencia en páginas anteriores los recursos de la naturaleza para el beneficio de la población.

De este modo, los referidos pueblos barineses con Ciudad Bolívar, mantenían estrecha comunicación utilizando como vía las aguas del Masparro y del Apure, representando una esperanza y una forma de progreso para aquellos habitantes que desarrollaban una economía agrícola y pecuaria, lo que permite tomar nuevamente en consideración el planteamiento sobre el desarrollo sustentable el cual es definido por la Comisión Brundtland, como aquel que *"satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer sus propias necesidades"*, referido por Briceño Ávila, Morella en **Revista Geográfica Venezolana** (2014, julio 15).

Este concepto incorpora el objetivo de mantener la calidad general de vida, para asegurar un acceso continuado a los recursos naturales y evitar la persistencia de daños ambientales. Recursos de que disponía el hombre para su inserción dentro del sistema económico y social que se imponía para ese entonces.

4.7 Travesía comercial por el Río Masparro

Los comerciantes establecidos en las comunidades barinesas contaban con algunas embarcaciones para navegar en forma constante por los ríos, además de practicar el comercio se ocupaban de conducir productos a San Fernando o Ciudad Bolívar y regresar con sus naves cargadas de mercancía seca y víveres para cobrar los fletes. La exportación o salida de los frutos del Distrito Rojas realizada por el Río Masparro y el Apure, se efectuaba en ocasiones por embarcaciones menores hasta Puerto de Nutrias, lugar donde eran trasbordados y conducidos a Ciudad Bolívar.

Aparte de los comerciantes que monopolizaban los bongos, se da otra realidad circunstancial, y es la coexistencia de los famosos bongueros en la comercialización a través de las vías fluviales, conocidos como los intrépidos, por conocer las rutas en los ríos para zigzaguear los temperamentos naturales con embarcaciones conocidas como bongos, siendo estas grandes canoas dirigidas por un patrón bonguero, por lo cual se permite relatar la siguiente historia citada por Fidel Betancourt Martínez en **Crónicas Barinesas**, titulada **Navegando el Río Masparro**, tomada de la edición periodística: “**Avance**”, Barinas 16 de Septiembre de 1.964. N° 672:

Francisco Barcos, experto marino, quien por varios años desempeñó las funciones de palanquero (persona diestra en el manejo de la palanca en una embarcación), que trabajó en los

bongos de Don Ismael Gómez, comerciante notable de Puerto de Nutrias, cuenta con lujos y detalles, la travesía realizada desde el puerto hasta Libertad de Barinas: Faena que comenzaba muy temprano, con el arrime de la carga, desde los establecimientos comerciales de Castellanos y Novellinos, hasta la barranca del río; para después emprender la angustiosa marcha, que en poco tiempo, ya estábamos en Bruzual. Pueblo apureño, donde terminábamos de arreglar la carga y dar los toque finales del viaje. Aquí se ponía un telegrama, directo a la oficina de Libertad, dando parte de la salida del bongo, con carga para los señores comerciantes de la zona. Al mediodía ya estábamos en la boca del río Masparro; y un poco más arriba, en el sitio de “Los Carameros”, hacíamos el rancho para pasar la noche. Al otro día, muy temprano de la mañana, proseguíamos navegando, por tan difíciles aguas, pues dicho río a pesar de tener un cauce ancho y profundo, discurre entre muchas vueltas y caramas, que dificultan de plano la navegación. En horas de la tarde, llegamos a “Los Dividivis”, donde un fuerte remolino, no permite seguir la jornada en horas de la noche. Muchas embarcaciones han zozobrado en este sitio, a cuya barranca esta una casita de un señor de apellido Camargo, que brinda la atención requerida para tales menesteres. Entonces estamos a una jornada completa del pueblo de Libertad, no sin antes avistar los sitios de “Limoncito”, el “Madre Vieja” y mas adelante, el Paso Real de Dolores, de donde se llega en invierno, por una chorrera que hace los terrenos bajos del Masparrito. Si no hay carga para los comerciantes doloreños, como Don Francisco Olivo, Manuel Leguisamo y Pedro Crespo, no hay necesidad de aventurarse al pueblo. A las cuatro de la tarde, después de lidiar en el sitio de “Morrococoy” y la vuelta de “Cogollar” en el río Masparro, pasamos por un bracito y una boca no muy grande, llamado comúnmente “Masparrito”. De acá hasta el sitio de “Los Almacenes”, se gastan dos horas; y otra hora, hasta la entrada del pueblo, en cuyas primeras casas, tiene un bonito negocio, el comerciante Ramón Hernández, donde por cierto, hicimos la primera entrega, constante de varios lienzos de tela, alpargatas, dos cuarterones de municiones, libras popelina, sombreros de cogollos de palma, aceite de ricino, tela de hamacas. La parada siguiente, fue donde Juan Segundo Hernández, hermano del anterior, y con un negocio a la entrada del “Chorro”, en la misma ciudad, quien dejo varias libras de estopas, palas, machetes, cartuchos para escopetas, hilo pabilo y de zurcir, entre otros artículos. La mejor venta fue para el Sr. Reinaldo Díaz, que acuso los Dos Mil Bolívares, en artículos de

trabajo, telas, pólvora, sal, cal y cerveza malteada. El excedente de los bongos, fue a parar al pueblo de Santa Rosa, cuyos comerciantes, se sintieron halagados por la llegada de la mercancía, desde el lejano Puerto de Nutrias. A cambio, en ambas poblaciones, el Sr. Gómez de regreso, hacía cargar los bongos con la mercancía ofertada por los comerciantes en cuestión, es decir: manteca de cochino por /atas, tabaco en rama, damesanas de aguardiente, tintura de azulillo, arroz en estaca, granos de varios tipos, y por último el infaltable chimo, con varios kilos a cuesta.

Finaliza el historiador barinés Betancourt afirmando lo siguiente:

Como podemos apreciar, estas transacciones de índole comercial eran comunes dos décadas atrás, principalmente en el invierno. No existía carretera alguna, y los caminos de tierra eran pésimos y de mala calidad. El río, con sus vueltas y peligros, con un movimiento inusitado, era la solución. La única vía asfaltada a finales de los años cuarenta era la carretera nacional Guanare-Barinas. El resto del Estado, quedaba a merced de los ríos, que como el Masparro y sus afluentes, le daba vida no solamente a Libertad de Barinas, Santa Rosa, Mijagual, sino también a otros pueblos ribereños tales como La Luz, Sabaneta, Torunos y la capital, que se beneficiaba de forma directa con tales trueques mercantiles... (p. 4).

4.8 Importancia de la navegación fluvial por el Río Masparro para la Provincia de Barinas

Con el objeto de destacar la relevancia que tuvo el intercambio comercial y el desarrollo sustentable durante el período que se plantea, y en concordancia con los fines de la presente investigación, el Río Masparro, junto con otros ríos, tales como: el Santo Domingo y El Meta, conducían los productos que salían por el Apure, Guayana y Ciudad Bolívar, para ser vendidos en el exterior o ser colocados en el mercado nacional e internacional productos como: tabaco, café, cacao, añil algodón, manteca,

especies maderables, plumas de garza, cuero de res, entre otros, junto con otras redes fluviales para ese entonces, sirvió considerablemente al desarrollo económico de la Provincia de Barinas con Guayana.

En tal sentido, Virgilio Tosta, en su obra: **Historia de Barinas 1864-1892**. Tomo III. (1989), señala que:

Para 1810 las relaciones mercantiles con Guayana eran fluidas. Ya no se trataba únicamente de los embarques en el Puerto de Torunos que, utilizando los ríos Santo Domingo, Apure y Orinoco ponían en contacto a la ciudad de Barinas con Guayana. Ahora los guyaneses remontaban el cauce del Orinoco,... extendían su comercio hasta la Provincia de Barinas y llegaban con sus embarcaciones hasta las bocas del Apure y siguiendo por este río, navegaban fácilmente hasta las proximidades de la ciudad de Barinas, cursando los cauces del Santo Domingo, Masparro, Pagüey, Boconó, Tucupido, La Yuca y La Portuguesa. (p. 41 y 42).

Podría afirmarse que, para lograr este cometido, los guyaneses en ese entonces construyeron lanchas de cabida grande para navegar con mayor confianza por el Orinoco e intercambiar productos con Barinas.

Gracias a la importante posición que desempeñó el Río Masparro en el transporte de mercancía de un sinnúmero de productos, principalmente de origen vegetal, pudo adquirir un importante rol en la vida socioeconómica de la región, especialmente la zona noroeste, permitiendo un crecimiento económico de la provincia sobre la base de las exportaciones de materias primas.

Por su parte, Barinas se destacaba por la siembra de tabaco (primer producto exportable de la región y considerado como el mejor entre muchos); en un primer momento, y dicha exportación fue controlada por el *estanco* o monopolio de la Corona. En fin, en todas las provincias se cultivaban rubros

para exportar y además se enviaban al exterior cueros de res, tasajo de carne salada, sebo y otros subproductos animales. Tales cultivos y la exportación de cueros de ganado vacuno garantizaron el enriquecimiento de los grandes terratenientes o latifundistas, dueños además de miles de esclavos negros, capitales dinerarios, navíos destinados a la exportación de cacao y otros rubros, entre otros.

Es importante tomar traer a consideración lo que refiere el Doctor Gabaldón en su (Ob.ct) “El desarrollo sustentable en la región debe ser capaz de generar prosperidad económica para la mayoría de la población; esto es un aumento sostenido de la riqueza, a través del crecimiento de la producción y el consumo”. (p.64)

Aun cuando estos pueblos desarrollaron una cultura de subsistencia aprovechando los recursos del medio para el logro de sus necesidades básicas le era necesario adquirir productos o instrumentos de trabajo lo que hizo posible que se ejerciera el intercambio de bienes y servicios, tanto local como regional donde no solo el comerciante se beneficiaba sino también el agricultor y el consumidor.

En tal sentido el comercio fluvial llevado a cabo por el curso de agua denominado Masparro no solo favoreció al desarrollo económico de la región la cual debía aprovechar sus recursos para enrumbarse por una trayectoria sustentable, sino que en un primer lugar debía suplir las necesidades colectivas o necesidades primordiales y luego satisfaciendo las demandas de producción con el aprovechamiento de los recursos hídricos, a tal punto de establecer una red comercial , contribuyendo así a la integración económica de la región y del país con otros continentes específicamente con Europa.

4.9. Actividades humanas y elementos naturales que causaron impactos positivos y negativos sobre la economía fluvial

En una Venezuela donde la sociedad está orientada en la agricultura y la ganadería, donde su crecimiento económico dependía de la producción de frutos y materias primas tropicales y su colocación en los mercados internacionales como lo precisan Ríos, J. y Carvalho, G. en su libro: **Análisis Histórico de la Organización del Espacio en Venezuela** (2000):

La actividad agroexportadora constituyó la base en torno a la cual se estructuró y consolidó la formación social venezolana, definiendo los parámetros de las formas específicas que asumiría la ocupación y organización del espacio. Durante más de cuatro siglos esta actividad representó la única fuente generadora de excedentes significativos dentro de un funcionamiento económico escasamente diversificado y dependiente del mercado internacional. (p. 41).

Lo antes referido permite considerar los siguientes elementos:

POSITIVOS	NEGATIVOS
La agricultura	Deterioro de los ecosistemas naturales
La Ganadería	EL Abigeato
Modelo político y social en el liberalismo económico.	Las Guerras civiles
Las migraciones extranjeras	Construcciones de Carreteras.

Fuente: Elaborado por la Autora (2014)

La agricultura, principal fuente de riqueza, tanto para la época colonial como para los primeros cien años de la República. Siendo esta un elemento preponderante en el

El deterioro de los ecosistemas naturales a causa de la deforestación de los árboles maderables, con el fin de obtener la materia prima para la construcción

comercio, pues son los cultivos que van a permitir que el campesino se vea en la necesidad de comercializarlos y ponerlos en el mercado haciendo uso del transporte terrestre u acuático o en sí de las vías de comunicación que para ese entonces existían.

La formación pecuaria (ganadería) que hace vida durante los siglos XVIII y XIX, permitió una importante comercialización de productos pecuarios básicamente de cueros, tasajo de carne salada, sebo y otros subproductos animales que salían a los mercados internacionales.

El nuevo modelo político, económico y social basado en el liberalismo económico, el cual permite el incremento del intercambio de bienes y servicios mediante la navegación fluvial.

de embarcaciones y otras infraestructuras del momento, crearon a su vez un problema ambiental, destruyendo la vegetación que, derivada del accionar antrópico en lo técnico, lo económico y lo espacial, provocando efectos negativos como: la sequía de las cuencas hídricas comprometiendo las generaciones futuras.

Equiparablemente al orden pecuario, se sustentó el abigeato a fin de contrabandear pieles y venta de ganado, que en ocasiones consistía en intercambiarlos por mano de obra esclava y facilitar la compra de armamento para sostener este flagelo social y otros delitos de repartimiento ilegal de tierras. Garantizaron también el enriquecimiento de los grandes terratenientes o latifundistas, dueños además de miles de esclavos negros, capitales dinerarios, navíos destinados a la exportación de cacao y otros rubros.

Con la implantación del nuevo orden político, económico y social se incrementan las bajas y altas de los precios de los rubros agrícolas, surgiendo avatares en nuestras exportaciones sobre los mercados mundiales. Por otro lado, el desenvolvimiento de las guerras civiles hizo que se suprimieran muchas de las vías de navegación, principalmente los ríos, los cuales

fueron utilizados en un primer momento por las manos realistas y luego tomados bajo el dominio de los patriotas, transportando elementos para la guerra. *“En medio de estos acontecimientos inestabilizadores, las relaciones comerciales entre Barinas y Guayana se vieron turbadas por un tiempo y luego reanudadas con la misma fluidez...”* Tosta (1989, p. 47).

Las migraciones extranjeras han de ser cruciales en el establecimiento de casas de comercio, fundadas principalmente por firmas de origen inglés, alemán y en menor grado de origen francés, norteamericano, genovés o curazoleño, establecidas en algunos incipientes pueblos, que permanecen alejados de los centros comerciales principales, ayudando a su vez a estas poblaciones a alcanzar un mayor nivel de desarrollo, gracias a los productos agrícolas que eran cotizados en el extranjero.

Paulatinamente van surgiendo las construcciones de carreteras y otras estructuras civiles como puentes de hierro, granzón, cemento o asfalto, aptos para dar dominio al transporte automotor, el cual hizo que los ríos perdieran su vigencia como vía fluvial en el traslado de bienes y servicios de estas recién establecidas migraciones locales y de otras latitudes.

4.9.1 Sustitución de las vías fluviales por vías terrestres

Entre polvorientas carreteras y fallidos proyectos ferroviarios, las vías fluviales constituyeron la principal opción de comunicación para una época de incipiente desarrollo vial. Los bongos y canoas en el invierno venían a ser prácticamente lo mismo que hoy son los automóviles y los camiones, con la diferencia de que en aquella época los primeros eran más importantes para los habitantes del llano, a pesar de ser más esporádico eran también

interesantes, los cuales llegaban a su lugar de anclaje no sólo con mercancía y otros servicios, sino también con noticias relevantes de orden familiar, amistoso, comercial y de altos sucesos del acontecer internacional.

Con la apertura de carreteras pavimentadas, se hace uso de un nuevo recurso, como lo es el petróleo, el cual no sólo traería la modernización al país sino que desplazaría al café como mayor producto de agroexportación para el momento, por lo que el tráfico fluvial en las regiones llaneras comienza a menguar paulatinamente.

Así pues, la construcción de estructuras civiles como puentes, acueductos, tanquillas y represas, entre otros, fue delimitando y debilitando el cauce de los ejes fluviales y, por ende, el paso de las embarcaciones de alto cabotaje truncaron el libre correr de las aguas de cuantiosos ríos, contribuyendo a que el hombre diera la espalda a estos y adoptaran como medio de transporte los vehículos automotores, sustituyéndose el comercio fluvial de las poblaciones zamoranas con Ciudad Bolívar por los intercambios terrestres con diversas plazas comerciales del país.

CAPITULO V

Conclusiones y Recomendaciones

Una vez desarrollada esta investigación, se considera de marcada relevancia la economía puesta en práctica por uno de los ríos llaneros, durante más de un siglo el comercio fluvial por el Río Masparro contribuyó a la presencia de ciertos productos agrícolas de la región en mercados mayores, lo que permite prescribir a un más su importancia sobre la economía barinesa, pues como recurso hídrico no solo sirvió de vía de transporte a varias localidades encontradas a sus márgenes, las cuales tuvieron la oportunidad de crecer y experimentar un cierto desarrollo con la llamada era de la navegación fluvial, sino que permitió que vapores y otras embarcaciones de menor calado se dieron la noble tarea de surcar sus aguas.

Si bien es cierto, muchos vapores o embarcaciones que por años surcaron los ríos afluentes al Orinoco, poseían nombres referentes a ellos como: Masparro, Arauca y Boconó, entre otros, constituyendo ser una esperanza para los pueblos y agricultores de la zona, quienes en su necesidad de comercializar sus productos lograban poner en práctica un intercambio de bienes y servicios.

Durante algún tiempo las relaciones comerciales, se vieron afectadas a causa de ligeros enfrentamientos entre los comerciantes por el control de las redes fluviales utilizadas para ese entonces en el traslado de bienes y

servicios de la región que constituía las Provincias Barinas, Maracaibo, Puerto Cabello y Mérida, las cuales se debatían las rutas de salida de los rubros agrícolas.

No obstante, el afán de establecer una ruta comercial entre la región barinesa con las ciudades más destacadas como Ciudad Bolívar, las cuales servían de puertos a los grandes mercados internacionales, hizo que el comercio se hiciera presente, incentivado más aún por lo quebrantado que era transitar por los ríos andinos para llevar los productos y mercancías al Puerto de Gibraltar, principalmente en las épocas de lluvias en el país.

Más sin embargo, no fue sino hasta 1786, aunado a la creación de la provincia de Barinas, cuando se produce la legalización en el marco de la política del libre comercio, permitiendo el intercambio entre la Provincia de Barinas y Guayana, para lo cual esta debía seguir haciendo uso de los recursos hídricos. Integrándose así el Masparro a esa red fluvial que conducía los productos de ciertas zonas de la región hasta centros de acopio y de allí con salida al exterior y de forma recíproca el traslado de mercancías de importación que se distribuían en los estados llaneros, retomando lo referido en primeras páginas de capítulo I concerniente al economista Cartay:

...De Barinas se iba por tierra hasta Sabaneta. Allí se continuaba el viaje, también por tierra utilizando arreos, de los cuales había 8, para llevar los productos hasta el puerto de Aguanegra sobre el río Masparro y luego por ese río se desembocaba en el Apure, un poco antes de Puerto de Nutrias. Allí se tomaba la línea de vapores del río Apure. (ob. cit. p. 104)

Cabe señalar que dentro del presente estudio se logró precisar aquellas actividades humanas causantes de impactos positivos y negativos sobre la economía fluvial por río Masparro como es el caso de la agricultura;

elemento preponderante en el comercio, pues son los cultivos que van a permitir que el campesino además de utilizarlos para su consumo se vea en la necesidad de comercializarlos y ponerlos en el mercado haciendo uso del transporte terrestre u acuático o en su efecto de las vías de comunicación existentes, Para la época en estudio (1786-1936) en Venezuela la agricultura, y la ganadería eran lo que mantenía al país, y fue lo que impulso a muchos pueblos hacer sus asentamientos al margen de los ríos, caños, lagunas, haciendo uso de suelos húmedos y fértiles , desarrollando el cultivo de tabaco, cacao, añil, algodón, la caña de azúcar y el café, productos que además de ser útiles para su sostenimiento también sirvieron para realizar el trueque con las demás comunidades, llegando a ser comercializados en la región y en algunos casos muy cotizados o famosos en el mundo entero.

Otro componente favorable, dirigido por el hombre fue la adopción del nuevo modelo político, económico y social basado en el liberalismo económico, teorías en que se fundamento esta investigación, y como lo refieren Allen W, Johnson y Timothy Earle, Ariel (2003) es: “Una teoría que identifica la fuerza del libre mercado y detalla los requerimientos políticos institucionales que se deben satisfacer si se quiere permitir que esta fuerza alcance su pleno desarrollo” (p. 382).

El libre comercio permitió que las relaciones comerciales se intensificaran cada vez más, la utilización de los recursos naturales permitían al hombre estar en una continua interacción con el medio, por un largo tiempo éste debió conservar y mantener el aparato productivo motivado al intercambio comercial. Pese a los bajos y altos momento que tenían lugar en Venezuela debido a la crisis colonial y la guerra de independencia.

El desenvolvimiento de las guerras civiles representaron un factor negativo para la economía provocando la supresión de muchas vías de navegación, principalmente los ríos, los cuales fueron utilizados en un primer momento por las manos realistas y luego tomados bajo el dominio de los patriotas, transportando elementos para la guerra. “En medio de estos acontecimientos inestabilizadores, las relaciones comerciales entre Barinas y Guayana se vieron turbadas por un tiempo y luego reanudadas con la misma fluidez...” (Tosta:1989;47) A pesar de los diferentes altibajos sobre la economía fluvial por el Masparro, este se mantuvo adquiriendo un importante rol en la vida socioeconómica de la región, especialmente la zona noroeste, permitiendo un crecimiento económico de la provincia sobre la base de las exportaciones de materias primas.

Aunado a las conclusiones establecidas y tomando en consideración que esta investigación radica entre los años 1786-1937, haciéndose posible su estudio mediante fuentes documentales, se recomienda:

1. Resguardo, ordenamiento y manejo de los documentos que enmarquen la vida de los pueblos, así como el cuidado y mantenimiento de los mismos por parte de las instituciones locales.
2. Considerar esta investigación como una fuente de información histórica que contribuya al conocimiento de la Economía Fluvial por el Río Masparro durante el período de (1786-1937).
3. Incluir dentro del pensum de la Maestría en Historia Venezuela el estudio de la Paleografía, a fin de facilitar el proceso de revisión y comprensión de ciertas fuentes primarias.

FUENTES

1. Fuentes Inéditas

1.1 Documentales

Apuntes Estadísticos del Estado Zamora. Formados de Orden del Ilustre Americano General Guzmán Blanco, Presidente de la República. (1876).Caracas. Venezuela.

Libro de Viajes de Miyares (1795), Folio 31 CLVLE. Archivo Histórico de la Nación.

Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela (1874) Tomo IV. Archivo Histórico de la Nación.

Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela (1896) Tomo XVI. Archivo Histórico de la Nación.

2. Bibliográficas

Acosta Saignes, Miguel. (1954). *Estudios de Etnología Antigua de Venezuela*. Caracas: Universidad Central de Venezuela

Allen W, .y Timothy E. (2003). *La Evolución de las Sociedades Humanas*. (1a. Ed.). Nebraska (México):.Grupo Editorial Iberoamérica.

Aranguibel, L. (1998). *Barinas su entorno Geográfico*. Editado por UCER-Barinas. Colección BunBun.

- Arias, F. (2004). *El Proyecto de Investigación: Introducción a la Metodología Científica*. (5a. Ed.). Caracas: Editorial Episteme.
- Aróstegui, J. (1995). *Investigación Histórica: Teoría y Método*. Barcelona: Editorial Crítica.
- Barreto, E. (2006) *La Ciudad y el Puerto de Nutria*. Cuaderno Arveliano # 9. Ediciones. IAMTC. Museo Alberto Arvelo Torrealba Barinas: Fondo Editorial Acosta
- Briceño de Bermúdez, T. (1993). *Comercio por los ríos Orinoco y Apure Segunda Mitad del Siglo XX*. Caracas: Editorial Tropicós.
- Cartay, R. (1990). *Memoria de los Orígenes, Economía y Sociedad en Barinas 1786-1937*. Caracas: Academia Nacional de Ciencias Económicas.
- Cardoso, Ciro. (1989). *Introducción al Trabajo de la Investigación Histórica: Conocimiento, Método e Historia*. Barcelona: Editorial Crítica.
- Díaz Nieves, T. (2008). *Los orígenes de Obispo y sus antecedentes primarios*. (2a. Ed.). Mérida: Editorial Casa Blanca.
- Escobar, G. (1984). El laberinto de la economía. En M. Naim y R. Piñango (Dirs.), *El caso Venezuela: Una ilusión de armonía* (pp. 74-101). Caracas: Ediciones IESA.

- Finol de Franco Mineira y Camacho Hermelinda (2008) *El proceso de investigación científica* (2ª. Ed). Maracaibo. Editorial. EDILUZ.
- Finol de Navarro T. y Nava de V., H. (1996). *Procesos y Productos en la Investigación Documental*. Maracaibo: Universidad del Zulia-EDILUZ.
- Gabaldón, A. (2006). *Desarrollo Sustentable: La Salida de América Latina*. Caracas: Editorial Grijalbo.
- García Müller, L (1996). *La Formación Colonial Barinesa*. Estructura Económico Social. Barinas: Universidad Ezequiel Zamora.
- Haring, C., H. (1939). *Los Bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*, (2a. Ed.). Caracas: Academia Nacional de la Historia.
- Lemmo, A. (1983). *Historiografía colonial de Venezuela*. Caracas: Fondo Editorial de Humanidades y Educación Universitaria.
- Marrero, L. (1964). *Venezuela y sus recursos. Una Geografía Visualizada Física Humana Económica y Regional*. Caracas: Cultura Venezolana.
- Medina Rubio, Arístides. (1983). Teoría, fuentes y método en historia regional. En: Rodríguez Campos Manuel (Dir.), cuadernos de historia, Nro. 2: (pp.5- 30). Caracas: Ediciones de la Facultad de Humanidades y Educación, Universidad Central de Venezuela.
- Montiel A, Nelson. (1990). *Materiales Para la Comprensión de la Historia Económica de Barinas*. Barinas: Editorial FUNDACION CULTURAL BARINAS

Páez E. Gladys M. (2002). *Historia Regional: Investigación y Enseñanza*. Caracas: .FEDUPEL.

Roncayolo, L. (1933) *El río Orinoco y sus Afluentes. Navegación Industria y Comercio desde 1818 hasta 1920*. Caracas

Ríos, J. y Carvallo, G. (2000). *Análisis Histórico de la Organización del Espacio en Venezuela*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico.

Santaella, R. (1989). *Región y Localidad Geoeconómica Independiente* (1980) Caracas Venezuela.

Tamayo y T, Mario. (2009). *El Proceso de la Investigación Científica*. (5a Edic). México: Editorial Limusa.

Tosta, V. (1970): *LIBERTAD. Colección "Pueblos Baineses"* Caracas: Editorial Sucre

Tosta, V. (1976) *Historia de la Provincia de Barinas*. Caracas: Instituto Universitario Pedagógico.

Tosta, V. (1989). *Historia de Barinas 1864-1892* Tomo III. Caracas: Academia Nacional de la Historia.

Tosta, V. (1993): *Historia de Barinas 1911-1928* Tomo V. Caracas: Academia Nacional de la Historia.

Vila, M. (1963) *Aspectos Geográficos del Estado Barinas*. Caracas: Editorial: Corporación Venezolana de Fomento.

3. Trabajos de Grados no Publicados

Agüero, A. (2008). *Élite, comercio y poder en El Baúl en las dos últimas décadas del siglo XIX*. Tesis presentada para optar al título de Magíster en Historia de Venezuela. Universidad de Carabobo Valencia Venezuela.

Urquiola, R. (1999). *Trabajo monográfico. La Navegación a través del Río Masparro en Barinas*. Universidad de Carabobo. Valencia Venezuela.

4 Publicaciones Oficiales

Gaceta Oficial, Caracas 5 de Junio de 1.884. Numero 3262

5. Referenciales

EVEREST (1995). *Diccionario de la Lengua Española*. España.

Gran Enciclopedia de Venezuela (1998) *Pensamiento Económico:ss.XVI-XIX*
Caracas. Venezuela

Jornada Sobre el Desarrollo Sostenible del Medio Rural. (1999). *En busca del mejor Camino*. Fundación Polar. Caracas Venezuela.

LAROUSE (2010). *La pequeña Enciclopedia La Vida Económica*. Perú.

Universidad de Carabobo. (1995). *Área de estudio de Postgrado. Normas*

para la Elaboración y Presentación del Trabajo de Grado para optar al Título de Magíster. Valencia Venezuela.

Universidad Pedagógica Experimental Libertador. (2006). *Manual de Trabajos de Grado de Especialización y Maestría y Tesis Doctorales.* (4a. Ed.). Caracas Venezuela.

6. Hemerográficas

6.1 Prensa

Betancourt Martínez, F. (1964, Septiembre 16) Crónicas Barinasas. Navegando el Río Masparro. *Avance.* N° (672).p. 4

Diario "Avance", Barinas 16 de Septiembre de 1964. N° 672.

Urdaneta Castro, J. (2012, Mayo 06) La Muerte del Río Escalante Semanario Quinto Día, Edición 826, (p. 7).

6.2 Revista.

Jornadas sobre Desarrollo Sostenible del Medio Rural. (1996).En Busca del Mejor Camino. Fundación Polar,

Ramírez, S. (2012). *Ciudad Bolívar y El Puerto de Angostura: Memoria de un Proyecto.* Revista Semestral de Historia y Ciencias Sociales Mañongo, XX (38). 63-64.

Rincón, C. (2.012). *El Hierro y sus Caminos: Palanca para el Poblamiento del Sur de p en la Segunda Mitad del Siglo XX.* Revista Semestral de Historia

y Ciencias Sociales Mañongo, XX (38), 91-92.

7. Electrónicas

Abigeato, Enciclopedia Jurídica [Documento en Línea]. Disponible en:
<http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/abigeato/abigeato.htm>

[Consulta: 2015, marzo 30].

Artaraz, M. (2002). *Teoría de las tres dimensiones de desarrollo sostenible. Ecosistemas 2002/2* (URL [Documento en Línea]. Disponible en:
<tp://www.aeet.org/ecosistemas/022/informe1.htm>) [Consulta: 2013, enero19].

Barco a Vapor [Documento en Línea]. Disponible en:
http://es.wikipedia.org/wiki/Barco_de_vapor [Consulta: 2015, enero 28].

Barinas- Venezuela tuya [Documento en Línea]. Disponible en:
<http://www.venezuelatuya.com/estados/barinas.htm> [Consultada: 2012, diciembre 02].

Briceño de Bermúdez, Tarcila, (1992): *Contratos de Navegación en el Orinoco (1847-1898)*. Academia Nacional de las Ciencias Económicas. Tesis mimeografiada Caracas. O [Documento en Línea]. Disponible en:
<http://ance.msinfo.info/bases/biblo/texto/libros/HN.1992.T.I.a.3.pdf>
[Consultada: 2014, Febrero 17].

Briceño Ávila, Morella (2009) El valor estético y ecológico del paisaje urbano y los asentamientos humanos sustentables [Revista Geográfica Venezolana en Línea] v.50 n.2 Disponible:

http://www2.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1012-16172009000200003&lng=es&nrm=i [Consulta: 2014, julio 15].

Constituciones de 1811-1999. <http://www.clbec.gob.ve/pdf/constituciones-1811-1999.pdf>

Constitución de 1830. <http://www.clbec.gob.ve/pdf/CONSTITUCION%201830.pdf>. [Consulta: 2016, enero 20].

Ensayos Hitoricos. Anuario Del Instituto de Estudios Hispanoamericanos. UCV Caracas, [Documento en Línea]. Disponible en: [Consulta: 2016, enero 19].

Guzmanato. [Documento en Línea]. Disponible en: http://es.wikipedia.org/wiki/Antonio_Guzm%C3%A1n_Blanco [Consulta: 2015, marzo30].

Historicidad, Significado [Documento en Línea]. Disponible en: <https://www.google.co.ve/#q=historicidad+significado> [Consulta: 2015, marzo30].

Historia económica contemporánea [Documento en Línea]. Disponible en: <http://html.rincondelvago.com/historia-economica-comtemporanea.html> [Consulta: 2015, julio 26].

Liberalismo y Capitalismo-trabajos [Documento en Línea]. (2012) Disponible en <https://www.clubensayos.com/Historia-Americana/Liberalismo-Y-Capitalismo/482681>. [Consultada: 2014, Febrero 17].

Lucia Raynero (2001) La noción de libertad en los políticos venezolanos del siglo XIX, 1830-1848. [Consultado: 2016, enero19].

Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela (No. 40.359). (2014, febrero 19). [Transcripción enLínea]. Disponible: <http://mundotributariovzla.blogspot.com/2014/02/memorando-de-entendimiento-de.html> . [Consultada: 2014, Enero 28].

Pacheco, Yolanda (1998) El tráfico fluvial en los llanos venezolanos y las políticas de los años cuarenta. En (comp.), Años de redefinición en América Latina: la década de los cuarenta. [Libro en línea]. Disponible: <https://books.google.co.ve/books?id=xCGKeX7JTYcC&pg=PA151&dq=El+tráfico+fluvial+en+los+llanos+venezolanos+y+las+políticas+de+los+años+cuarenta&hl=es...> [Consulta: 2014, octubre 12].

Suplemento dominical del Correo del Orinoco (2012). *Lartillería*. Nº 95 [Documento en línea]. Disponible: <file:///H:/anteproyecto/Web-LA95.pdf> [Consulta: 2012, octubre 12].

Salas de Carbonell, J. (2012). Historias de Apure. Maisanta y El “Masparro 2012, Disponible <http://analitica.com/opinion/opinion-nacional/historias-de-apure-maisanta-y-el-masparro/> htm [Consulta: 2012, octubre 23].

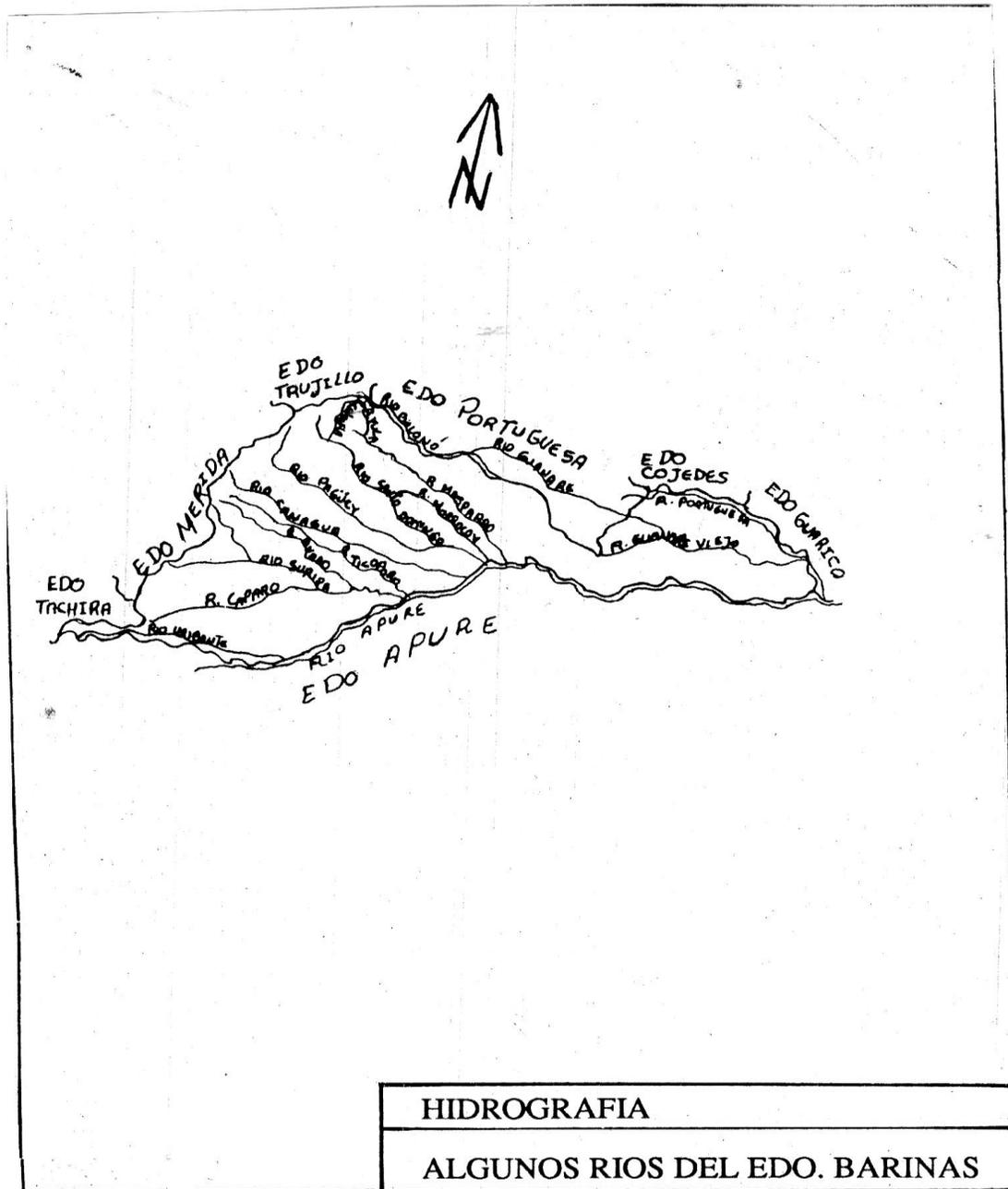
Salazar, E y Andarcia, V. (2007). “Potencial del eje fluvial Orinoco, Casiquiare, Río Negro, Amazonas, como factor importante del desarrollo sostenible de Venezuela, Colombia y del norte de Brasil” Trabajo de grado Universidad de Oriente [Documento en Línea]. Disponible en:

<http://ri.biblioteca.udo.edu.ve/bitstream/123456789/274/1/Tesis-IC007-S85.pdf> [Consulta: 2012, noviembre 10].

Tributario. [Documento en Línea]. Disponible en:
http://www.babylon.com/definicion/r%C3%ADo_tributario/. [Consulta: 2015, marzo 30].

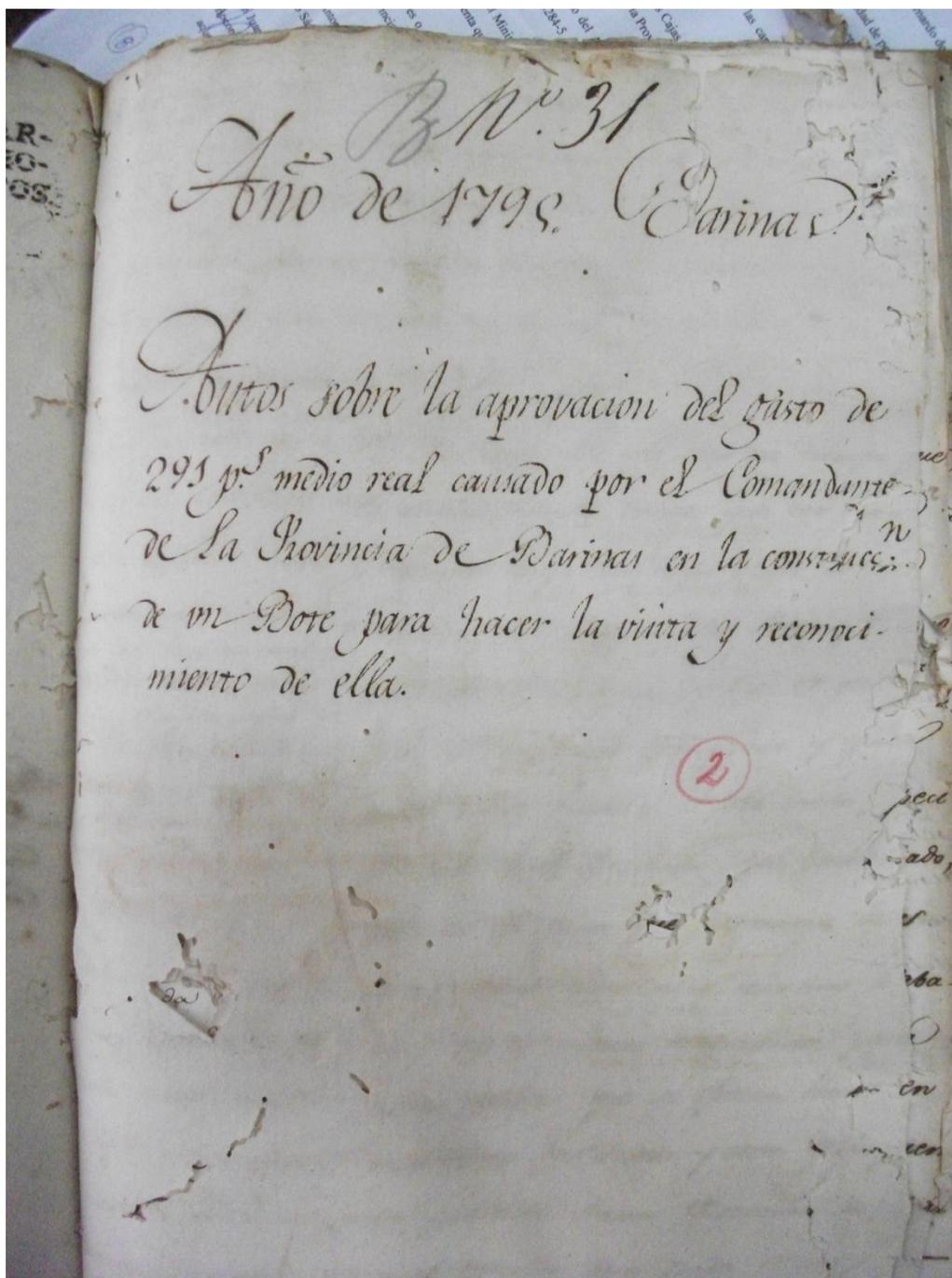
ANEXOS

ANEXO A-1

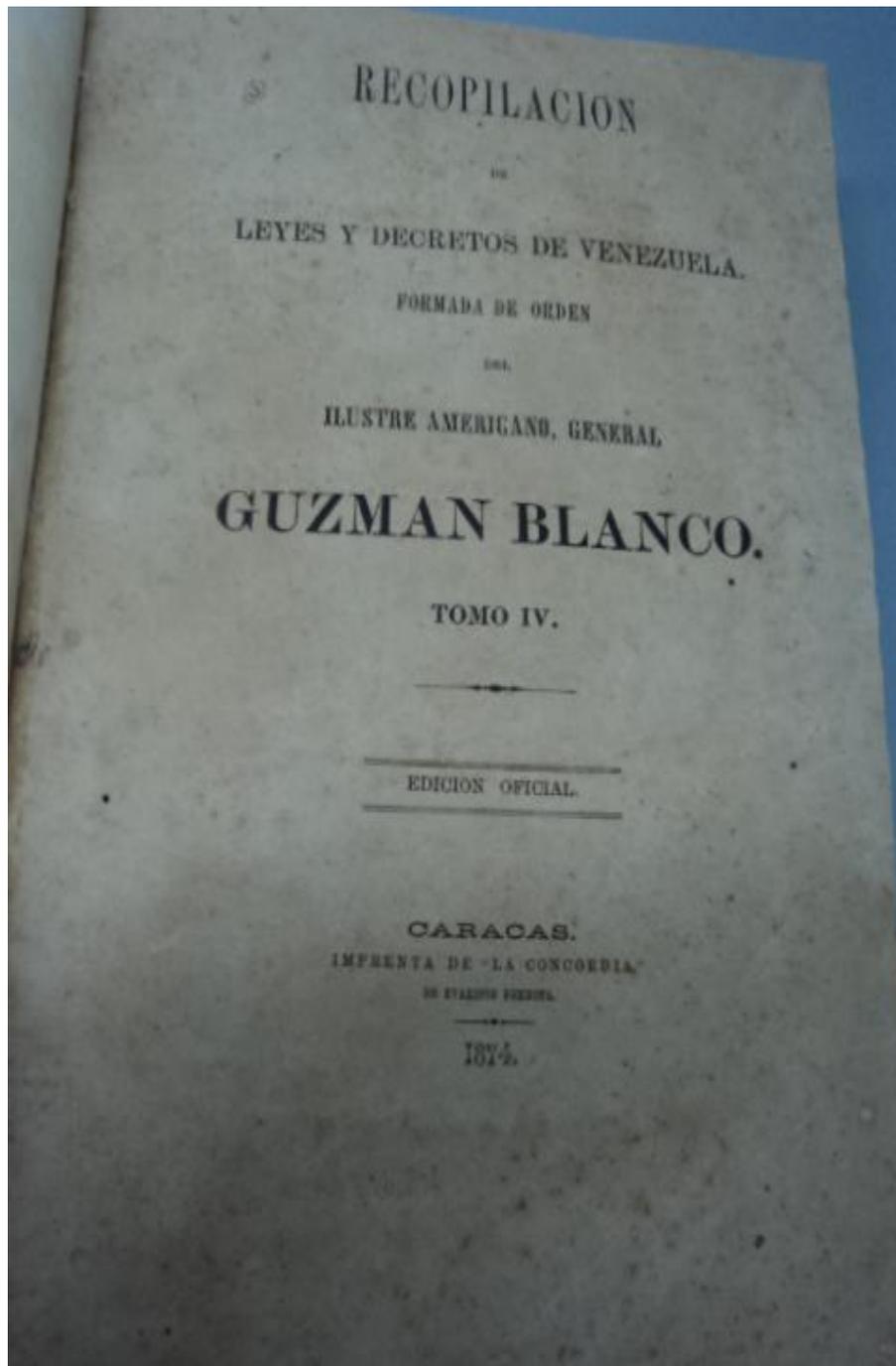


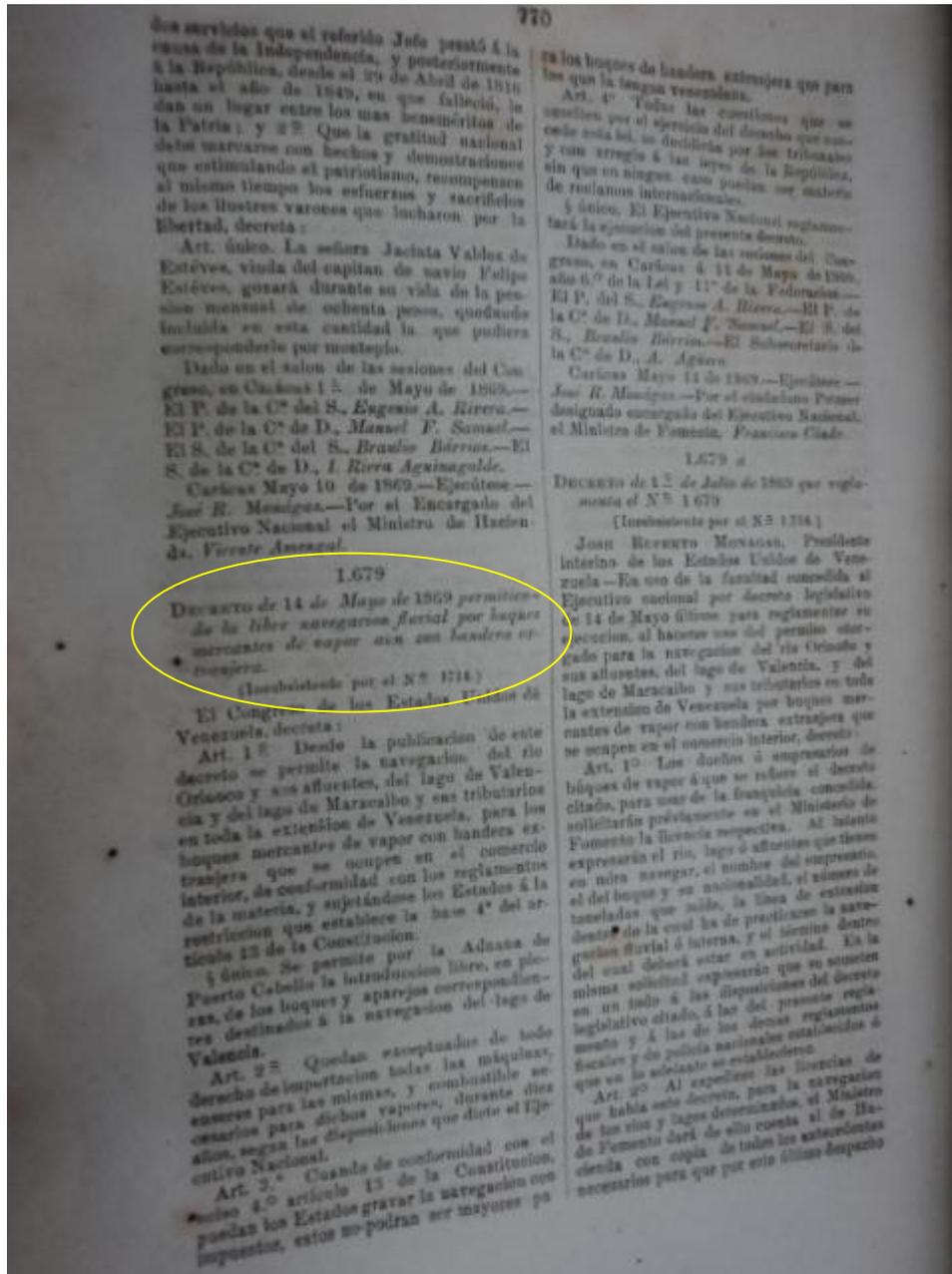
Nota. Tomado de Barinas su Entorno Geográfico por Luis Aranguibel 1998 (p.116) Barinas

ANEXO B-1

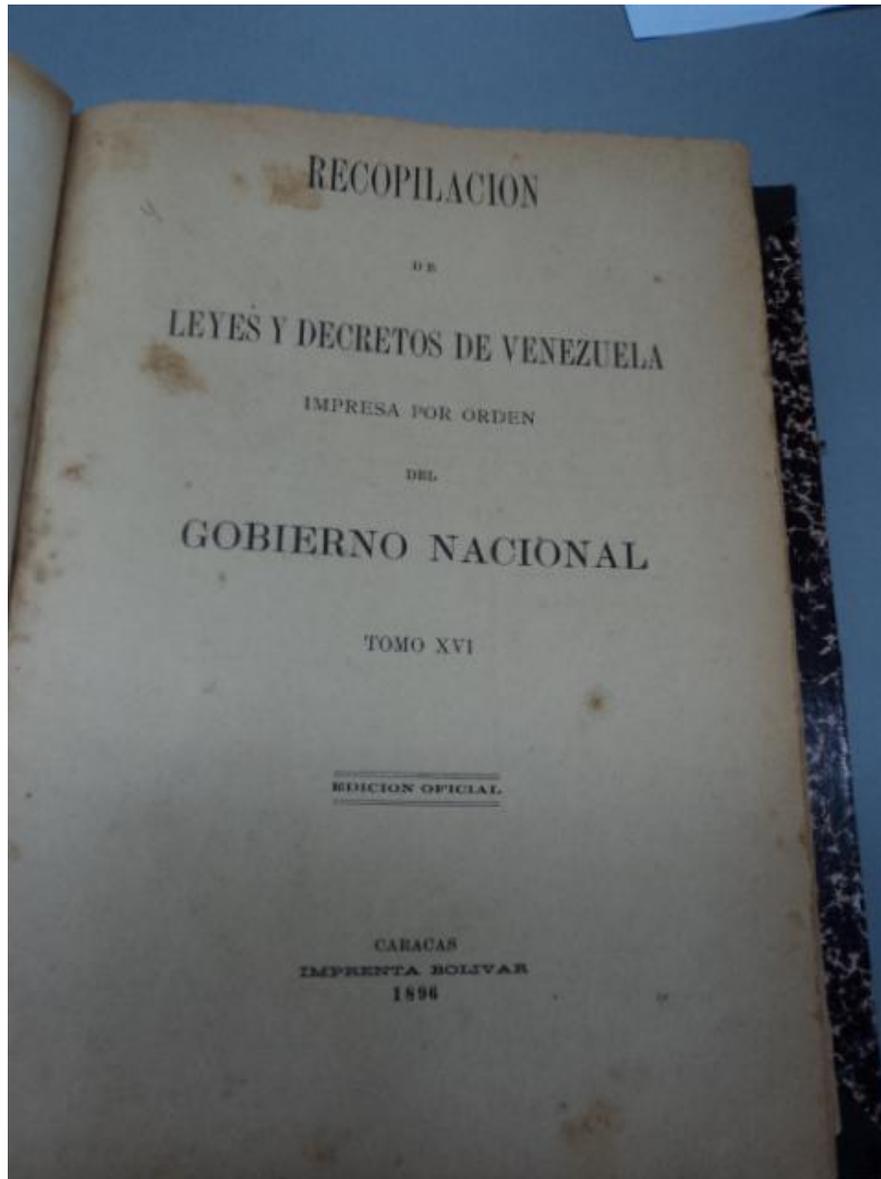


ANEXO B-4





ANEXO B-6



ANEXO B-7



4888

Ley del Congreso de 7 de Julio de 1881, que aprueba el contrato celebrado entre los Ministros de Fomento y Obras Públicas y el señor Pedro Manuel Olaschea el 17 de mayo de 1880.

El Congreso de los Estados Unidos de Venezuela, Decree:

Art. único. Se aprueba en todas sus partes el contrato celebrado entre los Ministros de Fomento y Obras Públicas y el señor Pedro Manuel Olaschea, el 17 de mayo de 1880 en los términos siguientes:

Los Ministros de Fomento y Obras Públicas autorizados por el Presidente de la República y con el voto del Consejo Federal, por una parte; y por la otra Pedro Manuel Olaschea, han convenido en celebrar el contrato siguiente:

Pedro Manuel Olaschea se obliga a limpiar los rios Guanare y Copedes, afluentes del Portuguesa, y este y el Masparro, afluentes del Apure, desde Guanarito, Baúl, La Florida y Libertad para abajo de modo de hacer practicable la navegacion por vapor en dichos rios, durante los meses de lluvias; y tambien en Apure desde su confluencia con el Orinoco hasta San Fernando, a fin de hacerle navegable para embarcaciones de vapor de tres pies de calado durante el verano; y ademas se obliga a establecer una linea de vapores desde Libertad, Guanarito, Baúl y La Florida hasta Ciudad Bolivar, tocando en los puntos intermedios en que la Compania juzgue conveniente.

El Gobierno Nacional concede a Pedro Manuel Olaschea, el derecho exclusivo, por el término de veinte años, para navegar por vapor los rios Guanare, Copedes, Portuguesa y Masparro y le garantiza, la libre navegacion para su linea de vapores desde Ciudad Bolivar hasta las bocas del Urubante.

El contratista se obliga a poner en servicio lo menos dos vapores entre los puntos precitados, y dar principio a la limpieza de los expresados rios dentro de los diez meses siguientes a la aprobacion del presente contrato por el Congreso Nacional.

El contratista se compromete a transportar gratis la correspondencia procedente de las oficinas nacionales de Co-

rrios, y solo cobrará al Gobierno por fletes y pasajes la mitad del precio de la tarifa que se fija de acuerdo con el Recortivo Nacional.

El Gobierno se obliga a ceder a la empresa de vapores que se establezca, las mismas franquicias y prerrogativas de que gozan las lineas ya establecidas, y la libre importacion de las máquinas, quinas, aparatos, herramientas, utiles, quinas, y demas elementos que se necesiten para la limpieza de los rios, así como tambien la de los efectos y materiales que requiera la construccion de edificios para uso de la Empresa y la de los vienes estrictamente indispensables para el consumo de los vapores, previas las formalidades legales y a juicio de la Aduana respectiva.

El Gobierno concederá al contratista, sin remuneracion alguna y una vez comprobada la necesidad, los terrenos baldios de las margenes de los rios expresados, que sean indispensables para la construccion de edificios, talleres, almacenes, muelles y oficinas; y si la Empresa necesita terrenos de particulares, el Gobierno los tomará como para uso público conforme a la Ley de la materia, pagando al contratista la indemnizacion correspondiente. Para los efectos del presente articulo, quedan exceptuados los terrenos de labores.

La Empresa podrá tomar de los bosques nacionales la leña que necesite para sus vapores y la madera para sus edificios con la obligacion de no causar perjuicio de ninguna especie, ni al público ni a los particulares.

La Empresa no podrá ser gravada con ningún impuesto nacional y el Gobierno procurará que los Estados y Municipios la liberen de todo gravamen.

Este Contrato podrá ser traspasado en todo ó en parte a otra persona ó Compania, previa la aprobacion del Gobierno Nacional.

Las dudas y controversias que resulten de este Contrato se resolverán por los Tribunales de la República conforme a sus Leyes, sin que en ningún caso haya lugar a reclamaciones internacionales.

Hechos tres de un tenor a un solo efecto en Caracas, a primero de mayo de mil ochocientos noventa.

Dado en el Palacio del Cuerpo Legislativo Federal en Caracas a 27 de ju-

ANEXO B-8

ANO XI—Mes VIII

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Num. 3262

GACETA OFICIAL.

Caracas: jueves 5 de junio de 1884

Art. 2.º Se publicarán en la GACETA OFICIAL las leyes, decretos y todos los documentos expedidos y que se expirieren en el ejercicio de los poderes públicos nacionales... Art. 3.º Los documentos á que se refiere el artículo anterior, producirán sus efectos en relación á los derechos y obligaciones de los venezolanos, y tendrán autenticidad y vigor desde que aparezcan en la GACETA OFICIAL.—(Decreto de 11 de Octubre de 1872.)

SUMARIO.

MINISTERIO DE RELACIONES INTERIORES.

Resolución que autoriza al Ilustre Americano General Guzmán Blanco, para acunar en la casa de moneda que juzgue más conveniente, á introducir en Venezuela la suma de 5,000,000 de bolívares en moneda nacional de oro y de plata.

Nota del Gobierno del Estado Lara participando la conservación de la paz.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Resolución sobre conducción de correspondencia de correos. Item que nombra al ciudadano Balbino León Administrador de correos de Los Teques. Contrato con José I. Páido, para establecer uno ó más pequeños vapores para la navegación del río "Masparro".

MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA.

Resolución que nombra al ciudadano Justino Lugo, Jefe de la Vija de La Guaira.

MINISTERIO DE INSTRUCCION PUBLICA.

Telegrama del Fiscal A. Rivero, sobre multas.

DISTRITO FEDERAL.

Contrato con el ciudadano Nicolás Asencio para establecer una sierra movida por vapor para dividir los huecos del granito que se beneficia en el Matadero público.

TESORERIA GENERAL DE INSTRUCCION PUBLICA.

Relaciones de caja de esta oficina de los días 14 y 17 de mayo de 1884.

TESORERIA NACIONAL DE OBRAS PUBLICAS.

Relaciones de caja de esta oficina de los días 10, 12 y 15 de mayo de 1884.

ANUNCIOS.

MINISTERIO DE RELACIONES INTERIORES.

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Relaciones Interiores.—Dirección Administrativa.—Caracas: 5 de junio de 1884.

Resuelto:

Considerada por el ciudadano Presidente de la República la necesidad de proveer al Mercado del mayor número de monedas de oro y de plata del que actualmente existe en circulación, ha dispuesto:

1.º Autorizar al Ilustre Americano, General Guzmán Blanco, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Venezuela ante varios Gobiernos europeos, para acunar en la casa de moneda que juzgue más conveniente, á introducir en Venezuela la suma de cinco millones de bolívares en moneda nacional de oro y de plata, en el tipo, peso, ley y demás condiciones prescritas por la Ley de 31 de marzo de 1879, sobre la materia.

Dos millones quinientos mil bolívares en oro, por cuenta del Gobierno Nacional y en piezas de veinte bolívares y dos millones quinientos mil bolívares en plata: la mitad en piezas de cinco bolívares de 80 milésimos de ley y veinte y cinco granos de peso; y la otra mitad en piezas de dos bolívares, de un bolívar, y de cincuenta y de veinte céntimos de bolívar, en la proporción que sea más conveniente y con 835 milésimos de ley.

2.º La introducción de la moneda de oro y plata, así acuñada, se hará por las Aduanas de La Guaira, Puerto Cabello, Ciudad Bolívar y Maracaibo, sin recargo de ninguna especie y en porciones mensuales que no lajen de quinientos mil bolívares, á saber: doscientos cincuenta mil bolívares en oro, y doscientos cincuenta mil en plata.

3.º Tanto el Ministro Plenipotenciario de la República encargado de esta acunación, como los Jefes de las Aduanas de La Guaira, Puerto Cabello, Ciudad Bolívar y Maracaibo, darán aviso inmediato á este Ministerio de cada una de las introducciones de moneda nacional de oro y de plata, que, de acuerdo con lo dispuesto en la presente resolución, se haga por dichas Aduanas.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

F. GONZALEZ GUINAN.

Estados Unidos de Venezuela.—Estado Lara.—Ejecutivo del Estado.—Número 283.—Barquisimeto 24 de mayo de 1884.—Año 21.º de la Ley y 26.º de la Federación.

Ciudadano Ministro de Relaciones Interiores.

Para conocimiento del ciudadano Presidente de la República, tengo la honra de participar á usted que las paz y el orden públicos se conservan inalterables en el territorio del Estado.

Dios y Federación.

JUAN TOMÁS PÉREZ.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Fomento.—Dirección Postal.—Caracas: 27 de mayo de 1884.—Año 21.º de la Ley y 26.º de la Federación.

Resuelto:

En conformidad con el artículo 1.º de la Ley de Correos, el Presidente de la República dispone que la correspondencia que se despache por el exterior, así como la que circula en el interior de la República, debe partir de las Estafetas nacionales; en consecuencia, queda absolutamente prohibido á los capitanes y tripulantes de buques y embarcaciones de cualquier naturaleza que sean, recibir ni conducir correspondencia que no haya sido despachada en la forma legal de una oficina de Correos.

Los contraventores á la presente resolución, incurrirán en las penas de ley.

Comuníquese y Publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JACINTO LARA.

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Fomento.—Dirección Postal.—Caracas: 27 de mayo de 1884.—Año 21.º de la Ley y 26.º de la Federación.

Resuelto:

Por disposición del Presidente de la República, y con el voto afirmativo del Consejo Federal, se nombra al Señor

Balbino León, Administrador de Correos de Los Teques.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JACINTO LARA.

El Ministro de Fomento de los Estados Unidos de Venezuela, suficientemente autorizado por el Presidente de la República, por una parte, y José Ignacio Páido por la otra, han convenido en el siguiente contrato:

Artículo 1.º

José Ignacio Páido se compromete á establecer uno ó más pequeños vapores para la navegación del río "Masparro" hasta el puerto de Nutrias, del Estado Zamoá, los cuales harán el transporte ganados, frutas, pasajeros y de mercaderías, y llevarán bandera nacional. Estos vapores conducirán gratis la correspondencia.

Artículo 2.º

Los empleados del Gobierno en comisión de servicio que se hallen en el momento que estas prescriben la orden para ello del Ministerio respectivo: los Jefes y oficiales en servicio por igual sargento para abajo por la cuarta parte del precio de la tarifa que se fija.

Para tales transportes en preciso la orden por escrito de la autoridad competente.

Artículo 3.º

El Gobierno se compromete á no conceder á ninguna otra persona, compañía ó corporación, permiso para navegar por buque de vapor en el río "Masparro" hasta el puerto de Nutrias durante el término de diez años, que será el del presente contrato, á contar de la fecha en que sea aprobado por el Consejo Federal.

Artículo 4.º

El Gobierno concede á José Ignacio Páido el permiso para conducir durante todo el año las maderas de su acedero al vapor que tiene á orillas del "Masparro" á Ciudad Bolívar, arrastradas por un remolcador de vapor, que no podrá ocuparse en las guas del río Apure, de Nutrias para abajo, ni en las del Orinoco sino en el servicio de su establecimiento de maderas en "Masparro".

Artículo 5.º

Los vapores para la navegación del río "Masparro" y el remolcador de maderas del acedero de "Masparro" quedan exentos de todo impuesto nacional y de los Estados.

Artículo 6.º

José Ignacio Páido podrá tomar de los locales de la propiedad nacional la leña que necesite para combustible de sus vapores con excepción de las maderas preciosas y de tinte.

Artículo 7.º

Todas las mercancías, muebles y demás materias que necesite José Ignacio Páido para reparación, conservación y uso de sus buques de vapor serán introducidos por la Aduana de Ciudad Bolívar libres de derechos arancelarios.

Artículo 8.º

José Ignacio Páido ó sus sucesores tienen derecho á traspasar este contrato á otra persona ó compañía, dando al Gobierno aviso fundadamente del tal traspasar.

Artículo 9.º

La tarifa de transporte en el río "Masparro" se hará con la aprobación del Gobierno.

Artículo 10.

Los vapores del río "Masparro" empezarán á funcionar dentro de un año, irrogable por seis meses á contar de la fecha en que sea aprobado el presente contrato por el Consejo Federal.

Artículo 11.

Las dudas ó controversias que se susciten con motivo de este contrato, serán resueltas por los Tribunales de la República conforme á sus leyes.

Hechos dos de un tenor, en Caracas á veinte y ocho de mayo de mil ochocientos ochenta y cuatro.

JACINTO LARA.

José Ignacio Páido.

MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA.

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Guerra y Marina.—Dirección de Guerra.—Caracas: 5 de junio de 1884.—21.º y 26.º

Resuelto:

Por disposición del Ciudadano General Presidente de la República, se nombra al ciudadano General Justino Lugo, Jefe de la Vija de La Guaira. Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Nacional,

V. BARRÉT DE NAZARÍS.

MINISTERIO DE INSTRUCCION PUBLICA.

Estados Unidos de Venezuela.—Tercer Año Nacional.—San Felipe: 3 de junio de 1884.

Señor Ministro de Instrucción Pública.

Acér impuse una multa de cinco bolívares (E 5) á veintidós ciudadanos del vecindario Caracoleo que concurren en la escuela federal número 970 y no quieren mandar á sus hijos á la escuela.

Dios y Federación.

Agustín Rivero.

DISTRITO FEDERAL.

Nicolás Augusto Bello, Gobernador del Distrito Federal, suficientemente autorizado por el ciudadano General Presidente de los Estados Unidos de Venezuela, por una parte, y Nicolás Asencio, mayor de edad y vecino de esta ciudad, por la otra, celebran el contrato siguiente:

Primero.

Nicolás Asencio se compromete á establecer, dentro del edificio del Matadero Público, una sierra movida por vapor, en el lugar que se convenga oportunamente, la cual se aplicará á dividir