

# ANÁLISIS GEOHISTÓRICO DE PUERTO MOPORO Y EL JAGÜITO A TRAVÉS DE LA GEOGRAFÍA REGIONAL DE AMÉRICO BRICEÑO VALERO\*.

José Gregorio Roa\*\*

## RESUMEN

*El Puerto de Moporo y de El Jagüito fueron en su momento puertos lacustres y fluviales, respectivamente de importancia para el Estado Trujillo, sin embargo hoy día los mencionados puertos son caseríos que poco recuerdan una posible prosperidad económica; a la vez, su situación espacial si bien los acerca al lago como en el caso de Moporo, y al Río Motatán, caso de El Jagüito, sus actuales condiciones sociospaciales no sustentan sus capacidades como puertos. El presente trabajo pretende explicar la localización del Puerto de Moporo y de El Jagüito como puertos históricos mediante la revisión de material cartográfico - histórico y consecuente interpretación de la evolución hidrográfica del área; todo esto enmarcado dentro de la obra "Geografía del Estado Trujillo" escrita por Américo Briceño Valero, editada en 1920 y como una segunda edición en 1973.*

**Palabras claves:** Moporo, El Jagüito, Cartografía Histórica, Trujillo, Río Motatán, Lago de Maracaibo.

---

\* Este trabajo ha sido financiado con recursos provenientes del CDCHT – ULA a través del proyecto NURR – H – 138 – 98 – 06 - C.

\*\*Profesor Agregado de Geografía en el Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad de Los Andes en Trujillo. Tel/FAX: +58-272-2366136. E.mail: jose\_roa@yahoo.com

Aceptado: 23-04-02 Aprobado: 22-07-02

## ABSTRACT

*Moporo and El Jagüito were both in past times important fluvial and lacustrine harbors with a sensitive contribution for Trujillo State in Venezuela; however nowadays these towns do not show any economic relevance neither from a geographical point of view nor as harbors, in spite of being close to Maracaibo's Lake and Motatán River. The purpose of this study is to give an explanation about the historical / spatial conditions that those harbors had through some historical cartographic documents to explain the evolution of the hydrographic conditions in those areas. This geo-historical analyses will be based on the book: "Geografía del Estado Trujillo" by Américo Briceño Valero, published in 1920 with its second version in 1973.*

**Key words:** Moporo, El Jagüito, Historical cartography, Trujillo, Motatán river, Maracaibo Lake.

## INTRODUCCIÓN

El análisis geohistórico requiere de la participación de tres ramas específicas como lo son : La Historia, la Geografía y la Cartografía. A grandes rasgos, cada una tiene su función en el estudio del hecho : La geografía se ocupa de la descripción espacial, la historia de su descripción temporal y la cartografía de la representación de ambas vertientes en un lenguaje universal que significa el mapa.

Sin embargo en la mayoría de los casos el hecho geohistórico sólo encuentra respaldo en la historia y no así en la geografía y cartografía, originando un vacío que frecuentemente se quiere salvar mediante el uso de descripciones geográficas y material cartográfico contemporáneo y no referenciado al marco histórico del hecho analizado. De aquí se genera la incoherencia y no coincidencia de muchos hechos históricos con respecto al marco espacial utilizado, se olvida que tanto lo espacial como lo temporal está sujeto a evolución y con ello su representación cartográfica.

Surge entonces la necesidad de describir la geografía y cartografía que enmarcaron el hecho histórico para mantener su vigencia, consistencia e importancia

en la actualidad. Es así como el conocimiento geográfico presente nos ayuda a comprender los hechos del pasado y su contexto geohistórico.

El Puerto de Moporo y de El Jagüito fueron en su momento puertos lacustres y fluviales de importancia para la región, tal información se obtiene de la "Geografía del Estado Trujillo" de Américo Briceño Valero de 1920 y se mantiene en la segunda edición de 1973, revisada y actualizada por su hijo Jesús Briceño Enríquez.

Hoy día, los mencionados puertos son caseríos que poco recuerdan una posible prosperidad económica a la vez que su situación espacial si bien los acerca al lago como en el caso de Moporo y al Río Motatán, caso de El Jagüito, sus actuales condiciones geográficas no sustentan sus capacidades como puertos. Tales condiciones geográficas no sustentan sus capacidades como puertos. Tales condiciones son descritas igualmente en la cartografía actual.

En sucesos como este, donde el hecho geohistórico no encuentra respaldo geográfico ni cartográfico, se hace necesario interpretar el marco geográfico y cartográfico del pasado y su consecuente evolución.

El presente trabajo pretende entonces explicar la localización del Puerto de Moporo y de El Jagüito como puertos históricos mediante la revisión de material cartográfico histórico y consecuente interpretación de la evolución hidrográfica del área; todo esto enmarcado dentro de la obra "Geografía del Estado Trujillo" por Américo Briceño Valero .

## **1.-Objetivos**

El objetivo general a ser cumplido en este trabajo es la comparación de las condiciones geográficas e hidrográficas de la Planicie Motatán-Lago de Maracaibo descritas por Américo Briceño Valero en su "Geografía del Estado Trujillo" (Briceño Valero, 1920), contra las encontradas hoy día.

Esta comparación se centrará en las condiciones, evolución y expresión histórico-cartográfica de Moporo y El Jagüito como puertos lacustre y fluvial respectivamente, de la planicie del Motatán, analizándose en dos momentos a saber :

-El momento histórico; representado por las descripciones geográficas y cartográficas, recopiladas por Américo Briceño

Valero en observaciones de campo sobre las condiciones hidrográficas de la planicie y presentadas en la primera edición de “Geografía del Estado Trujillo” (1920).

-El momento actual; el cual es representado en la actualización de la obra que hiciera Jesús Briceño Enríquez a principios de los años 70, quién contó con las recomendaciones y notas dejadas por su padre Américo Briceño Valero y las nuevas técnicas y tecnologías de la Dirección de Cartografía Nacional, de la cual Briceño Enríquez fue funcionario. Asimismo se incluyen los últimos trabajos editados por el Instituto Geográfico Simón Bolívar y el Sistema Hidráulico Trujillano, este último ente encargado del desarrollo y conservación y manejo del sistema hidráulico de la planicie Motatán-Lago de Maracaibo, área central de este estudio.

Los objetivos específicos a alcanzar son :

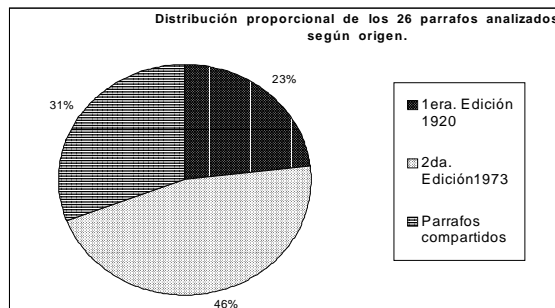
- Recopilar las citas referenciales correspondientes a los puertos de El Jagüito y Moporo de la *Geografía del Estado Trujillo* tanto en su primera como en su segunda edición.
- Reconstruir cartográficamente las condiciones hidrográficas de la planicie Motatán-Lago de Maracaibo para cuatro momentos:
  - . El anterior a Américo Briceño Valero.
  - . El contemporáneo a Américo Briceño Valero.
  - . El contemporáneo a Jesús Briceño Enríquez
  - . El momento actual.
- Explicar los cambios ocurridos en las condiciones hidrográficas de la planicie Motatán-Lago de Maracaibo.
- Describir la situación actual de El Jagüito y Moporo.

## Aspectos procedimentales

La metodología seguida para la elaboración de este estudio se resume en los siguientes lineamientos:

- Recopilación de los párrafos que refieran información sobre Moporo y El Jagüito, en las dos versiones de la "Geografía del Estado Trujillo" analizadas.

Para este Trabajo se analizaron 26 párrafos provenientes de las dos ediciones de *Geografía del Estado Trujillo*, que hacen referencia a los puertos de Moporo y El Jagüito así como a la hidrografía de la planicie Motatán-Lago de Maracaibo; encontrándose las siguientes proporciones : 23% (6 párrafos), exclusivos de la primera edición; 46% (12 párrafos), exclusivos de la segunda edición y 31% (8 párrafos) compartidos por ambas ediciones ( Ver figura 1).



**Figura 1.** Distribución proporcional de los 26 párrafos analizados y referentes a Moporo, El Jagüito y condiciones hidrográficas de la planicie del Motatán según las dos versiones de la "Geografía del Estado Trujillo", 1920 y 1973.

Esta distribución se refiere a párrafos textuales, ya que obviamente las ideas expresadas en los párrafos exclusivos de la primera edición pueden encontrarse ampliados y revisados en la segunda edición.

### -Selección y tratamiento de la información cartográfica.

Este aspecto se desarrolla a través de una selección de fuentes cartográficas de acuerdo a los momentos históricos descritos por el autor.

Hasta el momento en que Américo Briceño Valero elabora un mapa del Estado Trujillo en 1926 (Benett, 1929), la cartografía ilustrativa de la época aún se basaba en el *Atlas y Resumen Geográfico de la República de Venezuela* (Codazzi, 1841), por lo cual en este análisis se utilizan tanto el mencionado mapa de Briceño Valero de 1926 (Ver Anexo, Mapa 3), como una representación de la Provincia de Trujillo en 1956 (Ver Anexo, Mapa 1), basada en el mapa de la Provincia de Trujillo de 1841 por Codazzi; estos mapas son el reflejo de la base cartográfica que manejaba Américo Briceño Valero para su trabajo geográfico.

Para el momento de la publicación de la segunda versión de "Geografía del Estado Trujillo", en 1973, ya existía toda una base de estudios geográficos y cartográficos sobre el Estado Trujillo, producidos y / o compilados por la Dirección de Cartografía Nacional

Mapas correspondientes a 1947 y 1950, editados por Cartografía Nacional representan con buen detalle la red hidrográfica, carreteras, toponimia y centros poblados de la planicie del Río Motatán. Pero son las cartas 1:100000 y 1:500000 correspondientes al área de estudio y editadas por Cartografía Nacional desde 1970 (Cartografía Nacional, 1970), las utilizadas para elaborar el mapa actual hidrográfico de la Planicie del Motatán (Ver Anexo, Mapa 5).

### **Optimización de la información cartográfica histórica.**

La interpretación de material cartográfico histórico es obstaculizada frecuentemente por problemas técnicos encontrados en el material tales como: faltas de precisión astronómica y de escala, equivocaciones en la toponimia y fallas asociadas al nivel de detalle del mapa; por lo que es necesario detectar la esencia de la información basando esto tanto en la revisión de documentos históricos sobre el área bajo análisis, como de un trabajo de campo.

Por medio de este procedimiento entonces se optimiza y estandariza el formato, la toponimia, el sistema de coordenadas, proyección y dibujo cartográfico de la cartografía histórica y por lo tanto se permite la comparación espacio-tiempo.

En el caso de los mapas históricos analizados (Veáse Anexo, Mapas 1 y 3) en este estudio se encontraron fallas como cambio de nombre en los ríos, así como deformaciones en la representación de las costas del Lago de Maracaibo y accidentes topográficos del Estado Trujillo; tales errores se asocian principalmente a factores técnicos propios de los inicios de la cartografía en Venezuela, sin embargo la información en esencia de estos mapas es viable a ser optimizada manteniendo el marco espacial histórico en que se representó (Veáse Anexo, Mapas 2 y 4).

### **Trabajo de campo.**

La visita a los lugares analizados es de suma importancia ya que permite calibrar a través del análisis de sus componentes físico-naturales y humanos, la potencial veracidad de los datos históricos recopilados, su posible evolución y la situación presente.

Para este estudio se realizaron dos visitas a Moporo y El Jagüito así como a otros puntos estratégicos dentro de la actual dinámica hidrográfica de la planicie del Motatán, tales como la represa de Agua Viva, el Delta del Río Motatán y la canalización de este último.

Otro punto importante en la visita fue la consulta a los pobladores, si bien no se levantaron encuestas por falta de tiempo para ganar la confianza de los habitantes, a partir de éstas comunicaciones se advierte la pérdida de conocimiento geohistórico local.

### **Comparación y correlación de la información histórica - documental, histórico - cartográfica y geográfica actual descriptivas de Moporo y El Jagüito.**

Dado que este estudio se centra en el análisis de la obra citada, versiones 1920 y 1973, el análisis geohistórico aquí presentado se ciñe al tratamiento de la información dada por este autor por lo que no se busca la explicación y generalización

propia de un análisis geográfico concluyente, sino la recreación del marco geohistórico pasado y actual que muestran los sitios analizados: Moporo y El Jagüito.

### **El Autor y su obra, Américo Briceño Valero: Geografía del Estado Trujillo, 1920.**

Agrimensor de profesión, Américo Briceño Valero sin embargo representa el mayor exponente de la geografía trujillana y uno de los principales de la geografía nacional.

A pesar de las deficiencias propias de la época y del sitio en cuanto a material e instrumental geográfico y cartográfico, en la obra "Geografía del Estado Trujillo", se establece la visión positivista de la ciencia geográfica en el ámbito regional ya que el autor no se conforma con la mera descripción y localización de los hechos espaciales, sino que se adentra en la interpretación, explicación, correlación y generalización de estos ; generando una obra de neto contenido científico, el cual sin embargo ha sido fecundado por oportunos descollos literarios, que acentúan la madurez intelectual del autor.

Las frecuentes salidas de campo que ejecutó Américo Briceño durante las primeras décadas del siglo XX hacia el espacio trujillano, le permitieron recopilar un considerable número de observaciones que se tradujeron en la obra geográfica mediante el análisis propio de esta ciencia. Tales observaciones son de gran valor por si solas si se considera que no se recogieron desde una perspectiva vulgar sino dentro del mejor estilo riguroso de la ciencia para el momento.

En esta obra el autor señala el carácter heterogéneo de las variables físicas y naturales del Estado Trujillo, no para fragmentarlo, mas sí para afianzar el carácter único del estado frente a otros territorios nacionales ; es así como asigna un carácter particular a la geografía trujillana el cual confirma con la homogeneidad de las variables humanas, destacándose de esta manera la condición de región geohistórica del territorio trujillano.

Si bien la esencia de la visión geográfica de Américo Briceño se acerca al actual carácter neopositivista de esta ciencia, no sucede lo mismo con las posibilidades técnicas y tecnológicas, las cuales establecieron desde el mismo



momento de la introducción de la fotografía aérea y de imágenes de satélite una frontera en los estudios geográficos y cartográficos, quedando la "Geografía del Estado Trujillo" como un clásico del análisis regional.

Para finalizar, quizás la mejor descripción de este autor la encontramos en la siguiente cita :

*«.....Don Américo Briceño Valero, -Geógrafo, Historiador, Etnólogo, Escritor, Cartógrafo, Naturalista, Agrimensor profesional, ha mirado detenidamente con clara y entrañable mirada el paisaje de Trujillo, y ha escuchado con intensidad y afecto las expresiones de su tierra en la exuberancia de sus dones, y la de sus gentes en la magnificencia de sus hechos.....» (Prologo de Antonio Cortez Pérez ; a la segunda edición de "Geografía del Estado Trujillo" de Américo Briceño Valero, 1973).*

### **Estructura de la primera y segunda edición de *Geografía del Estado Trujillo***

La obra Geografía del Estado Trujillo, fue concebida por Américo Briceño Valero y publicada en 1920. Sin embargo, ya existían dentro de los planes del autor la preparación de una segunda edición, la cual se reseña en el párrafo final de la introducción y se presenta a manera de coda en este trabajo. Esto permite suponer que el conocimiento empírico y documental geográfico del autor trasciende el sumario de esta primera publicación.

Es muy probable que en los años siguientes Briceño Valero haya concebido correcciones, mejoras y adiciones a esta obra que lo hayan llevado al deseo de una segunda edición, labor a la que insta a sus hijos, como lo menciona Briceño Enríquez en el prologo a la segunda edición (Briceño Valero, 1973).

En la actualización de la obra de 1920, Briceño Enríquez, conserva la esencia de la estructura sumarial que ideó su padre al abordar la descripción de la geografía trujillana, no obstante se permite el desarrollo de ciertos puntos mediante la incorporación de citas explicativas, mapas actualizados (para 1970) y fotos.

Tal proceso se hace evidente en los capítulos referentes a descripción de los distritos conformantes del Estado Trujillo. Muchas de las citas y revisiones de Briceño Enríquez vienen a confirmar lo anunciado por su padre 50 años atrás, y en su carácter

de funcionario de la oficina de Cartografía Nacional le imprime el carácter de actualidad y oficialidad buscado por el autor inicial.

Es de señalar que de no ser por la actualización de datos, la descripción de fotografías y otras mejoras que demuestran técnicas contemporáneas; la presencia del actualizador en la segunda edición es muy discreta, lo que podría explicarse en:

-La utilización de escritos y recomendaciones de Briceño Valero preparados para la segunda edición de la obra.

-La notoria semejanza en los estilos de redacción entre el autor inicial y el actualizador.

Asimismo, en lo que respecta a la Planicie Motatán-Lago de Maracaibo, ninguna referencia de la primera edición es contrariada en la segunda edición, lo que nos conduce a concluir: La indiscutible presencia de las correcciones de Américo Briceño Valero en las mejoras de la segunda edición. El cuidado y correspondencia del actualizador con la obra inicial.

El aspecto hidrográfico es desarrollado en ambas ediciones a través de las descripciones de los ríos del estado. Para cada cauce encontramos una reseña de su nacimiento, desembocadura y comportamiento del caudal. Estas informaciones proporcionan la imagen de la red hidrográfica que poseía el estado para principios de este siglo y su posterior evolución.

Sólo en la segunda edición se ofrecen mapas descriptivos del Estado Trujillo, sin embargo un mapa de Américo Briceño Valero realizado en 1926 y publicado en 1929 en la *Guía General de Venezuela* (Benett. F. recopilador, 1929) (Veáse Anexo, Mapa 3), nos demuestra la perspectiva espacial del autor para la época. De cualquier manera, en estos mapas se observa la trama hidrográfica particularmente la correspondiente a la planicie aluvial Motatán - Lago de Maracaibo.

### **Geografía del Estado Trujillo. 1920.**

1era Edición, por Américo Briceño Valero

Sumario

Introducción

Bibliografía

## **Primera Parte. Geografía Física**

Capitulo I : Situación Astronómica, dimensiones y superficie. Largura y anchuras máximas. Superficie del rectángulo circunscrito. Posición astronómica de los puntos extremos. Longitudes al oeste del meridiano de Caracas. Longitud del Meridiano de Caracas respecto a los meridianos de París y Greenwich. Latitud.

Capitulo II : Límites generales y confines. Detalle de los límites del estado con Mérida, Zamora, Portuguesa, Zulia y Lara. Noticias acerca del litigio sobre límites de Trujillo y Zulia. Límite Provisional.

Capitulo III : Orografía. Gran Cordillera, ramal de los andes venezolanos. Origen, términos, dimensiones. Andes Trujillanos. Ramales de esta cordillera.

Capitulo IV : Aspecto Físico. Vista ideal del territorio del Estado.

Capitulo V : Zonas. Zonas superficiales. Sección del territorio en razón a sus condiciones climáticas, aplicables a la agricultura. Zonas superpuestas en secciones horizontales.

Capitulo VI : Hidrografía. Descripción detallada de los ríos del estado. Resumen expresivo del origen, curso y desagüe de los 26 ríos. Correcciones a la geografía de Codazzi.

Capitulo VII : 1.- Estructura de los terrenos que forman la Cordillera de los Andes Trujillanos. Fósiles. Restos de la vida animal en la época terciaria. Últimos surgimientos de la cordillera. Lagos elevados. Rocas sedimentarias, aguas termales. Filones metálicos. Minas.

2.- Flora. Vegetales indígenas y exóticos. Destrucción de los bosques. Maderas, plantas venenosas, medicinales e industriales. Productos vegetales alimenticios.

3.- Fauna. Animales : Mamíferos, aves, peces, insectos y reptiles.

Capitulo VIII : Climas. Estaciones. Enfermedades reinantes, mal de páramo. Estadística oficial sobre enfermedades reinantes en el estado.

Capitulo IX : Curiosidades y fenómenos naturales.

Capitulo X : Calculo sobre las superficies ocupadas por páramos, desiertos, terrenos cultivados, sabanas y tierras baldías.

### **Segunda parte. Geografía Política y Civil**

Capitulo I : División territorial antigua.

Capitulo II : División territorial actual.

Capitulo III : Descripción de los distritos.

Capitulo IV : Descripción de los municipios.

Capitulo V : Instrucción pública. Comercio. Industrias. Cría. Empresas.

Capitulo VI : Vías de comunicación. Teléfonos. Telégrafos. Carreteras, Ferrocarriles. Correos.

Capitulo VII : Etnografía. Población antigua. Población actual.

Capitulo VIII : Leyendas y tradiciones populares.

Capitulo IX : Cuadro sinóptico de las poblaciones con expresión de las alturas sobre nivel del mar, temperatura población y fundación.

**Geografía del Estado Trujillo. 1973.**

2da Edición, de Américo Briceño Valero, actualizada por su hijo Jesús Briceño Enríquez

Sumario

Capitulo I : Geografía Física del Estado Trujillo.

Capitulo II : Coordenadas extremas del Estado Trujillo.

Capitulo III : El Estado Trujillo. Sus Orígenes.

Capitulo IV : Sistema Orográfico del Estado Trujillo.

Capitulo V : Aspecto Físico del Estado Trujillo.

Capitulo VI : Demografía. Nacimientos y Defunciones.

Capitulo VII : Notas Geognósticas del Estado Trujillo.

Capitulo VIII : Hidrografía del Estado Trujillo.

Capitulo IX : Ríos de la Hoya Hidrográfica del Orinoco. Río Boconó.

Capitulo X : Ríos de Cuencas Independientes.

Capitulo XI : Flora del Estado Trujillo.

Capitulo XII : Zoografía del Estado Trujillo.

Capitulo XIII : Fenómenos naturales del Estado Trujillo.

Capitulo XIV : La instrucción Pública en el año 1919.

Capitulo XV : Sistema de Riego de "El Cenizo".

Capitulo XVI : Distrito Trujillo y sus Municipios.

Capitulo XVII : Distrito Betijoque y sus Municipios.

Capitulo XVIII : Distrito Boconó y sus Municipios.

Capitulo XIX : Distrito Carache y sus Municipios.

Capitulo XX : Distrito Escuque y sus Municipios.

Capitulo XXI : Distrito Urdaneta y sus Municipios.

Capitulo XXII : Distrito Valera y sus Municipios.

Notas Explicativas.

Bibliografía.

### **Moporo, origen e importancia histórica.**

Actualmente Moporo es un centro poblado situado a 9° 34' 40" LN y 71° 03' 36" LO (Cartografía Nacional, 1993), y se localiza sobre la margen cenagosa que separa la Planicie del Motatán del Lago de Maracaibo (Ver figura 2).



**Figura 2.** Vista general y localización de Moporo y el Jaugüito en el Estado Trujillo.  
**Fuente:** Gaceta Oficial del Estado Trujillo, 1995.

Dado que los niveles freáticos en el sitio son altos el terreno es anegadizo, lo cual sumado al carácter megatérmico del área, genera un ambiente bioclimático de selva húmeda tropical. El caño que comunica el poblado con el lago fue posiblemente en su momento un brazo de desagüe o madre vieja de otro cauce mayor como Caño Carrillo o el mismo Río Motatán. Topográficamente se advierte la nula pendiente del lugar e inclusive la leve subsidencia de estos terrenos con respecto al nivel del lago.

El puerto de Moporo recibió originalmente el nombre de *Puerto Truxillo* o de Barbacoas, este último porque las viviendas de sus pobladores se construían en palafitos<sup>1</sup>. Su fundación se remonta a los inicios de la conquista de la cordillera de los Andes Venezolanos, cuando a la par de la ocupación de las montañas se hacía necesario una sólida vía de comunicación, que para el momento era la marítima y estaba representada en esta región a través del Lago de Maracaibo.

---

<sup>1</sup>...Codazzi dice que los indios de Moporo y Tomoporo viven en casas construidas sobre el lago (palafitos), al igual que sus antecesores (Pág. 99 ; 1era Edición) (Pág. 226 ; 2da. Edición)....*Puerto de Moporo en el Lago de Maracaibo. Era llamado antiguamente Puerto Trujillo o Barbacoas por sus viviendas palafíticas.*

Briceño Valero <sup>2</sup> precisa que el Puerto de Moporo es de antigua fundación, fundamentándolo en el hecho que para 1607 ya existía y fue sitio de embarque de soldados españoles al mando de Alonso Pacheco, lo cual coincide con Cardozo (1993), quién señala que Alonso Pacheco al mando de una expedición partió de Moporo en 1571, para fundar el primer Maracaibo.

Sin embargo Fonseca (1955), reseña al año de 1569 como el momento cuando, venciendo la resistencia de los indios Itotos (posibles habitantes de la planicie Motatán - Lago de Maracaibo), Alonso Pacheco controla la salida a la laguna de Maracaibo, originando el sitio de embarque de Moporo.

La discrepancia en cuanto a fechas de esta expedición se origina posiblemente en la interpretación de la información dada por Oviedo y Baños (2000), historiador del siglo XVIII, quién argumenta la fundación de Nueva Zamora (Maracaibo), en 1571, a partir de una expedición encomendada tres años antes por el Gobernador de Venezuela Pedro Ponce de León al Capitán Alonso Pacheco, vecino de Trujillo.

Estos datos nos lleva a considerar la importancia de este puerto dentro de la estrategia militar expansionista de la conquista, tal como lo refleja nuevamente Fonseca (1955), cuando señala que posteriormente en 1606, Juan Pacheco Maldonado controló una revuelta de los indios Záparas en Maracaibo como resultado de una expedición que partió de Moporo.

Relacionando esta documentación podríamos concluir que si bien Moporo surge efectivamente como un puerto de los vecinos de Trujillo en respuesta a la necesidad de comunicación con las ciudades primadas para la época como Coro o Cumaná, éste consolida establecimiento con los constantes auxilios que prestó para la colonización y control del territorio ocupado por la actual Maracaibo.

---

<sup>2</sup>.....*Los pueblos de La Ceiba, Ceibita y Moporo, son de antigua fundación. La historia dice que el capitán Alonso Pacheco, vecino de Trujillo, construyó en Moporo embarcaciones para ir a la conquista de los Zapara, lo cual quiere decir que este pueblo ya existía para aquella remota fecha* (año de 1607). (Pág. 99 ; 1era Edición) (Pág. 225 ; 2da.Edición).



Asumiendo esto como cierto, la dinámica que impulsa la fundación de Moporo surge del proceso mismo de poblamiento del territorio al oeste de la Provincia de Venezuela, lo cual desdeña la pretensión de ver este puerto como uno de los puntos atisbados por Alonso de Ojeda en su incursión al interior del Lago de Maracaibo, sostenido por algunos cronistas locales.

Posteriormente el Puerto de Moporo hubo de compartir la condición de primer puerto de los Andes Venezolanos con los después fundados puertos de Gibraltar, La Ceiba y Ceibita, de esta manera se acentúa el carácter de puerto de embarque de mercancías. Sin embargo dos episodios históricos remarcen la importancia de Moporo.

El primero se refiere al saqueo que sufrió en 1678 durante el asalto que le hizo el Pirata Grammont a su paso hacia Trujillo y Gibraltar <sup>3</sup>, (Briceño Perozo, 1984) ; y el segundo a la presencia de Bolívar para agosto de 1821 en este puerto luego de haberse librado la Batalla de Carabobo <sup>4</sup>, El Libertador se embarcaba para Maracaibo.

De los puertos localizados al sur del Lago de Maracaibo, Gibraltar fue el más rico y dinámico, no obstante debido a la navegación de cabotaje (los barcos siempre tienen a vista la costa y acostumbran a tocar los puertos intermedios), los demás puertos siempre mantuvieron un funcionamiento rendidor, aunado a casos como el de Moporo donde la extracción de madera fue un factor determinante <sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup>Y pensar que este puertecito suscitó la codicia del Pirata Grammont cuando lo saqueó a su paso para Gibraltar en el año de 1678. (Pág. 226 ; 2da.Edición ).

<sup>4</sup>.....El Libertador estuvo en este puerto el 29 de agosto de 1821 cuando venía de Trujillo, dos meses después de haberse librado la batalla de Carabobo. En este puerto se embarcó en el buque de bandera corsaria llamado Paquete\*, arribando al otro día a Maracaibo, acompañado por el ministro de Guerra y un numeroso contingente de maracaiberos adictos a la causa libertaria, pues esta Provincia ya había sacudido el yugo español gracias a la astucia y diplomacia de Don Domingo Briceño.

Las Navas Corsarias no estaban al margen de la Ley, pues ellas navegaban por los mares con patente de corso amparados por el Rey o algún gobierno. El corsario Agustín Vilaret acompañó a Bolívar a Margarita, cuando la expedición de Haití. Corsario también era el marino Barbeenfume, quien le informó a Bolívar de la rendición de Cartagena, en 1815. (Pág. 226 ; 2da.Edición ).

<sup>5</sup>...La Costa del Lago perteneciente a Trujillo, desde los primeros años de la conquista, está llena (dice Codazzi) de muchos caseríos y sus habitantes se dedican al corte de maderas preciosas que existen en las vecinas selvas. Y agrega el mismo geógrafo: “Esta parte pronto progresará si se hace navegable el Río Motatán y sus orillas se cubrirán entonces de haciendas y aldeas”.

Las relaciones comerciales de Puerto Moporo con Maracaibo, el lugar central de los puertos lacustres, se mantienen e inclusive se refuerzan hasta finales del siglo XIX<sup>6</sup>. Igualmente desde Moporo surcaban río arriba pequeñas embarcaciones para facilitar el comercio con el interior del Estado Trujillo<sup>7</sup>, lo cual denota la posición privilegiada de este poblado para el momento<sup>8</sup>.

En la versión de Briceño Enríquez (Briceño Valero, 1973), queda implícito que el río utilizado es el Motatán - Barúa, quedando por investigar si otros caños conexos al Motatán de la época como Caño Carrillo, Caño Tomoporo, Caño Moporo e inclusive Caño Albarical, éste último el más cercano a Moporo, pudieron ser usados como vías acuáticas para el transporte de mercancías.

La construcción del Puerto de La Ceiba en 1841, la puesta en funcionamiento del Gran Ferrocarril de la Ceiba y la fundación de Sabana de Mendoza en 1880, así como la apertura de la carretera panamericana en 1952 y el advenimiento de la Venezuela petrolera, que resalta la crisis económica de la cordillera de principios del siglo XX, fueron factores determinantes en el decaimiento comercial y al final el abandono de sitios de embarque de la costa trujillana como Moporo, Ceuta, y Tomoporo; además de esto las condiciones hidrológicas y geográficas de La Ceiba la colocaban como mejor sitio portuario que Moporo<sup>9</sup>.

---

<sup>6</sup>...*Los puertos de La Ceibita, Moporo y La Ceiba, tenían comercio activo con Maracaibo sirviéndose de vapores impulsados por chapaletas a partir de 1853.* (Pág. 227 ; 2da.Edición ).

<sup>7</sup>...*Desde Moporo remontaban el río las embarcaciones de una empresa fluvial administrada por un trujillano de apellido Betancourt, y hasta un pequeño vapor denominado Coquivacoa se atrevió a surcar los intrincados meandros del Motatán, pero la nave se hundió durante una creciente del Motatán, quedando el sitio donde ocurrió el accidente bautizado con el nombre de El Vapor*".

<sup>8</sup>...*El llamado Río La Ceibita no ha existido jamás, hubo un tiempo el Motatán, poco más abajo de El Jagüito, que iba a desembocar por el caño La Ceibita y Punta Maraca, pero fue tapado por un dique y hoy su cuenca vacía se llama madre vieja. (Todo el caudal del Río Motatán fue canalizado aguas arriba del puente San Matías, aprovechando precisamente el cauce de esta madre-vieja, y en esta forma se le ve en las inmediaciones del caserío La Ceibita)* (Nota explicativa de Jesús Briceño Enríquez, para la segunda edición).(Pág. 101 ; 2da.Edición).

<sup>9</sup>...*Las tierras bajas y el litoral lacustrino son fácilmente anegadas por los derrames del Caño Amarillo, y lo eran antes mucho más que ahora debido a que el Motatán descargaba todo el volumen de sus grandes avenidas sobre los terrenos que bordean el Puerto de Moporo.* (Pág. 227 ; 2da.Edición ).

Actualmente Moporo cuenta con una población de 116 habitantes (OCEI, 1990), la citada por Briceño Valero para 1891 era de 100 habitantes y a la encontrada por Briceño Enríquez para 1970 fue censada en 125 habitantes<sup>10</sup>; tales cifras nos describen un asentamiento de muy baja dinámica demográfica, caso típico de zonas deprimidas económicamente.

Espacialmente es un caserío disperso donde la unidad habitacional modal es el rancho campesino, no existiendo vestigios de construcciones que denoten el pasado comercial y de embarcadero aún más, no existen construcciones palafíticas como las mencionadas por Codazzi y citadas por Briceño Valero; siendo esto aceptable si se considera que las construcciones antiguas en este lugar eran probablemente de madera las cuales no resistieron el paso del tiempo.

La población subsiste a través del empleo en fincas ganaderas locales, en la explotación del conuco familiar y en la pesca artesanal, arte en el cual existe una tradición reflejada en la cotidianidad del niño moporense.

Servicios como el educativo y el religioso, están presentes en Moporo, en cuanto a los básicos (electricidad, agua, cloacas, teléfonos), el puerto sólo posee el eléctrico, debido al carácter rural del caserío. Vale señalar que se utiliza agua subterránea, la cual es ubicada en el caserío y extraída por bombas manuales. Moporo está enlazado al resto de las poblaciones de la zona baja del Estado Trujillo accediendo por medio de una carretera de tierra a la troncal Buena Vista - Tres de Febrero. En cuanto al transporte lacustre, los pescadores de Moporo se comunican con similares puertos pesqueros (hacia el norte: Tomoporo y Ceuta), por necesidades comerciales, aunque para la fiesta de San Benito, cada 8 de diciembre buena parte de los asistentes lleguen a la festividad por esta vía.

---

<sup>10</sup>...En la actualidad, se llega por vía terrestre hasta Moporo de Tierra, que es un caserío dotado de capilla, acueducto, y escuela, con una población de 125 habitantes. Es a este caserío el que hace referencia Codazzi cuando indica que se halla algo internado de la costa, agregando que por el Río Moporo, que es el mismo Caño Amarillo, subían las embarcaciones pequeñas y los bongos hasta el puerto de El Jagüito, que se hallaba sobre la margen izquierda del Río Motatán en terrenos de posesión La Atascosa (llí se hallaba el fundo El Jagüito, propiedad de la sucesión Baptista) (pág.227; 2da Edición).

A pesar de ser un poblado casi costero, no existe un muelle, el sitio de atracado de las embarcaciones en Moporo sigue siendo el “Cañito”, mencionado por Briceño Valero<sup>11</sup> en la edición de 1973 (Briceño Enriquez, 1973); el cual es un entrante del lago en tierra firme en forma de corredor. Actualmente se puede observar los restos de una edificación palafítica a la entrada del “Cañito” pero según informaciones obtenidas es de construcción reciente y no esta relacionada con las construcciones indígenas o de los tiempos del puerto.

### **Puerto Fluvial o Puerto Lacustre.**

El Puerto de Moporo es un puerto lacustre aunque con características particulares ya que no se sitúa en la franja costera del Lago de Maracaibo, sino 100 metros al interior de la costa, utilizando un corredor entrante del lago denominado caño de 70 x 4 metros y aproximadamente 3 metros de profundidad (Ver figura 3). Esta singularidad lleva a considerar a este caño como la desembocadura de un río y asignarle un carácter de vía fluvial, tal como se explicita en la segunda edición de la Geografía del Estado Trujillo<sup>12</sup>.



**Figura 3.** Detalle de la localización geográfica del Puerto de Moporo.

**Fuente:** Cartografía Nacional, (1997)

<sup>11</sup>“Desde la Mochila de Gibraltar hasta Moporo la costa está anegada, y por varios caños se introducen las embarcaciones pequeñas a las bodegas de La Ceiba, La Ceibita y Moporo, un poco internadas; las dos primeras son parroquias y poseen terrenos de aluvión sobrecargados de tierra vegetal; lo frondoso del bosque, su espesura y el tamaño de sus árboles, indican lo rico que son estos terrenos, que las fiebres hacen poco habitables”. (Pág 99; 1era Edición) (Pág.226; 2da Edición). Se encuentra hoy en el más completo abandono a causa de que es incómoda su vía acuática (un cañito), que lo comunica con el caserío de su mismo nombre (Pág. 226; 2da Edición).

<sup>12</sup>No muy lejos de aquí se desprende un brazo del Motatán (Río Barúa), en el lugar que llaman El Roto, el cual viene siendo el mismo que antes llamaban El Tapón. (Pág. 227; 2da.Edición).

Posiblemente el río que refiere esta cita trata de Caño Carrillo, situado al norte de Moporo <sup>13</sup> y que posee características geomorfológicas propias de un río mayor. De hecho la Gaceta Oficial de límites del Estado Zulia lo describe como la antigua desembocadura del Río Motatán (Asamblea Legislativa del Estado Zulia, 1994).

Mediante este corredor llegaban embarcaciones de mediano tamaño para cargar y descargar pasajeros y mercancías las cuales transportaban a embarcaciones mayores que bien podrían estar esperando en la costa propiamente dicha. Desde el punto de vista hidrográfico, el caño permite mayor maniobrabilidad por la tranquilidad de sus aguas. El uso de este caño podría considerarse desde los siguientes puntos :

-Permitía tener las bodegas de almacenaje de mercancía y equipajes lejos de la costa y con ello protegidas de avistamientos y posteriores incursiones piratas.

-Moporo ofrecía tal vez uno de los pocos lugares protegidos de las crecidas de ríos vecinos que entorpecían el asentamiento y tránsito humano. De hecho, afectados por las crecidas de los caños en que se dividía el Motatán en su desembocadura al lago, especialmente el Caño Carrillo, los vecinos de Moporo levantan obras de infraestructura para protegerse de las avenidas de éstos <sup>14</sup>

Entre los factores que colaboraron con la decadencia de Moporo como puerto tenemos : Las mejoras de accesibilidad y tránsito al puerto de La Ceiba, representadas mayormente en el ferrocarril Motatán -La Ceiba, y la presencia de barcos de vapor impulsados por chapaletas, los cuales aumentaron las exigencias a las condiciones físicas de los puertos, factor excluyente para Moporo.

---

<sup>13</sup>...*El Río Carrillo, no es más que el Caño Carrillo, llamado también Río Moporo, por desembocar al norte del antiguo puerto.* (Pág. 101, 2da. Edición).

<sup>14</sup>....*En el punto llamado El Tapón echaba el Motatán un brazo hacia la izquierda que iba a desaguar sobre el pueblo de Moporo ; este caño se llamaba Río Carrillo. Los vecinos de Moporo temerosos de las frecuentes inundaciones taparon el brazo con un fuerte dique ; de aquí el nombre de El Tapón que le quedó al punto donde lo hicieron. Hoy el Caño Carrillo nace en las selvas, de las filtraciones del río y de un brazo que le suelta este, más arriba de la isla Carrao.* (Pág. 31 ; 1era. Edición).



El Jagüito posee una situación estratégica con respecto al Río Motatán, ya que es precisamente en este punto donde se reduce la torrencialidad del río debido a dos factores principales : El contacto con la llanura lacustre, la cual presenta muy baja pendiente, y la distancia del último encajonamiento orográfico que representa el abra de Agua Viva. Deja entonces el Motatán la turbulencia propia de la montaña y el piedemonte para convertirse en un plácido río de llanura, sujeto inclusive a formación de meandros tal como se observan actualmente aguas abajo de El Jagüito<sup>16</sup>.

Siendo este, el punto más cercano a la montaña en donde el Motatán poseía características de navegabilidad se hace razonable la disposición de un puerto que permitiera una salida más rápida y cómoda al Lago de Maracaibo. Es probable que en tiempos anteriores al ferrocarril de La Ceiba y durante el apogeo de los puertos de Moporo, Tomoporo, Ceuta y Barúa, -estos tres últimos en la costa lacustre y en las desembocaduras de algunos caños por donde descargaba el Motatán en el lago; El Jagüito haya servido como lugar de embarque menor a mercancías e inclusive pasajeros que aspiraban salir a algunos de los puertos nombrados.

A pesar que tanto los bienes como los pasajeros a embarcar llegaban por la margen izquierda del Motatán (el Abra de Agua Viva era franqueada por la margen izquierda del Motatán tanto por los pasajeros y mercancías provenientes de Trujillo como aquellos venidos de Betijoque), El Jagüito se sitúa en la margen derecha pues sólo así queda fuera de la eventual amenaza de inundación (Ver figura 5).

---

<sup>16</sup>....*El lento curso del Río Barúa (Motatán), con aguas profundas y grandes meandros, era recorrido por bongos y canoas que hacían el comercio fluvial hasta el puerto de El Jagüito.*



**Figura 5.** Detalle de la localización geográfica del El Jagüito.

**Fuente:** Cartografía Nacional, 1997)

No obstante, de las características que pudieron haber ayudado a la conformación de El Jagüito como puerto fluvial se mantienen las geográficas más no las hidrográficas, esto último debido a ciertos cambios habidos en la hidrografía de la planicie y que serán explicados más adelante. Queda por preguntarse que legado cultural deja este puerto fluvial. La respuesta es diáfana : Ninguno.

En visitas al sitio no se consiguieron vestigios que evidencien una posible actividad portuaria. Tal resultado podría ser explicado por los mismos factores que impidieron la permanencia de infraestructura en Moporo, aunado a la presencia de una explotación de arena en el lugar que ha alterado las orillas del río en sus intentos por rectificarlo.

Igualmente la memoria de los vecinos solo se retrae al año de 1967 cuando un número significativo de familias campesinas son trasladados de los terrenos de Los Negros (aguas abajo) a estas tierras motivado a las inundaciones provocadas por el Motatán ; es entonces cuando “por reunirnos debajo de un árbol de jagüito



para organizar la repartición de la tierra fue que se le dio a esto el nombre de Jagüito” (Vecino de El Jagüito, comunicación personal).

Los actuales pobladores viven de espaldas al río, el hecho de no poseer una tradición pesquera (la pesca es casual y no sistemática), o de navegación fluvial (no existe una sola canoa en El Jagüito) así lo confirman. Tal vez el único respaldo a una supuesta condición histórica de este poblado podría encontrarse en la única coincidencia de Briceño Valero con los actuales vecinos jagüitenses y que estriba en que ambas partes reconocen a la sucesión Baptista como los antiguos dueños de estas tierras y posibles concededores de la función primera que tuvo El Jagüito.

### **Alternativas válidas en el funcionamiento de Moporo y El Jagüito como puertos. Condiciones del Río Motatán y red hidrográfica de la planicie.**

La navegabilidad por el Río Motatán está sujeta a cuatro determinantes :

- El caudal, o volumen de agua lo cual es de vital importancia para la navegabilidad de cualquier cauce. El caudal de un río navegable debe ser suficiente para soportar y poner a flote algún tipo de embarcación.
- El lecho del río, se requiere de una cama o lecho de muy baja pendiente.
- La velocidad de la corriente, la capacidad de arrastre del río debe ser baja, tal condición existe en relación directa a un lecho plano.
- El tipo de embarcación, para el caso del Motatán, la embarcación debe ser de fondo plano o de quilla pequeña , típica de las embarcaciones de ríos y lagos.

Para nuestro caso, el Río Motatán luego del Abra de Agua Viva cumplía con las determinantes arriba señaladas. Antes del represamiento ocurrido 1994, el caudal del río aguas abajo de Agua Viva, era mayor debido a la inexistencia de la represa y su efecto controlador del volumen. Claro está, debido a la estacionalidad de las lluvias, el río sólo podía mantener un caudal idóneo para la navegación durante ciertas épocas del año, exceptuándose la época seca (diciembre-marzo).

Entre los siglos XIII y XVII la Cordillera de los Andes fue afectada por un enfriamiento planetario que muchos investigadores han catalogado como la pequeña edad de hielo (Milagros Rinaldi capítulo 6 en Schubert et al, 1993); esto podría interpretarse como una época de menor precipitación para la cuenca del Motatán debido a la merma de la evapotranspiración.

Se asume que el posterior calentamiento atmosférico trajo un incremento de las precipitaciones tanto en frecuencia como en cantidad lo cual aunado a la libre escorrentía superficial y subterránea hacía que el río obtuviera los volúmenes requeridos de agua para el transporte fluvial de la época.

Actualmente el represamiento del río sesga en moderada medida la escorrentía superficial, pero la canalización de los cauces (ejemplo : La Vichú, El Motatán, etc.) y explotación del acuífero del El Cenizo, han producido una disminución de la capa freática y en consecuencia de su capacidad surgente y alimentadora de cursos como Motatán y otros caños de desagüe.<sup>17</sup>

El lecho del río, luego de Agua Viva, demuestra ser casi plano lo que se expresa en los meandros que el Motatán continúa presentando. La poca presencia de pendiente, originaba la ramificación del Motatán en varios caños<sup>18</sup>, que resultaba en una especie de delta continental que permaneció hasta la canalización del Motatán y el represamiento del mismo, tal como lo describen los mapas de Codazzi (Veáse Anexos, Mapa 1) (Codazzi, 1841), y Briceño Valero (Veáse Anexos, Mapa 3) (Benett, 1929).

---

<sup>17</sup>...Algunos recopiladores de datos geográficos conque a la ligera quieren ellos satisfacer necesidades del momento, hacían figurar los tres brazos por los cuales desagua el Río Motatán en el lago, como verdaderos ríos, tales como: Tomoporo, Zeuta y Barúa. Otros hay que creen, por falta de estudio del terreno, en la existencia del Río Juan Guillen, este río jamás existió. Hubo en tiempos coloniales una fundación en el delta del Motatán y sobre uno de sus tres brazos, que perteneció a un tal Juan Guillermo o Guillén, de quién viene aquella denominación al caño o brazo de Zeuta (pág. 40; 1era Edición) (pág. 100-101, 2 da edición)

<sup>18</sup>...Como hemos podido observar, El Motatán se dividía en múltiples brazos y caños al pasar por las tierras cenagosas y depresionadas, pero esta misma circunstancia ha contribuido a la formación de una gruesa capa vegetal aluvial muy apta para los cultivos.....(Pág. 101 ; 2da.Edición).

Para el momento de la reseña histórica de El Jagüito como puerto fluvial ; el Motatán principalmente desembocaba al lago a través del actual caño Barúa (Veáse Anexo, Mapa 3); sin embargo debido a los desbordes su lecho no era preciso<sup>19</sup>. Desde que se comenzó a poblar la planicie lacustre, siempre hubo intentos por definir sus lechos fluviales mediante obras de infraestructura.

La baja velocidad y arrastre del Motatán en la llanura, colabora con la navegación fluvial al presentar poca resistencia al surcado de las embarcaciones aumentando con ello la seguridad. Tal como se aprecia en el mapa del *Atlas y Resumen Geográfico de la República de Venezuela*(Codazzi ;1841) (Ver Anexos, Mapa 1), el Río Motatán luego de El Jagüito se desplazaba en dirección noroeste ramificándose en varios caños para conformar el delta continental descrito anteriormente.

De esta manera el río efectuaba un recorrido más largo y sobre terrenos con niveles freáticos más altos, lo que posiblemente generaba una menor velocidad en la corriente y una mayor profundidad por la adición al caudal de aguas efluyentes de las capas freáticas.

Igualmente en el mapa de Briceño Valero (Ver Anexo, Mapa 3), el Motatán, llamado aquí Río Cenizo presenta la misma dirección (noroeste) que la encontrada en el mapa de *Atlas y Resumen Geográfico de la República de Venezuela*(Codazzi;1841) (Ver Anexos, Mapa 1), siendo notoria la casi definición de Caño Barúa como el cauce final de descarga del Motatán.

En contraste el mapa hidrográfico de 1970 (Ver Anexos, Mapa 5), presenta -luego de El Jagüito- un Motatán con un desplazamiento este-oeste e inclusive suroeste, lo cual disminuye el anterior recorrido hacia la desembocadura en el lago,

---

<sup>19</sup>...Antiguamente el Motatán, después del tapón, seguía el rumbo casi al norte y se iba a echar en el Río de los Negros, por lo cual ha quedado a este río el nombre de Motatán de los Negros, para diferenciarlo de El Cenizo. Hoy no hay conexión alguna entre ambos. El cauce viejo del río se le llama actualmente Río Seco y por el no corre agua.....(Pág. 30 ; 1era. Edición) (Pág. 99 ; 2da.Edición).

....El Río Motatán de los Negros (límite con el Zulia), era la antigua caja del Motatán de Trujillo. En la actualidad ese cauce sirve para desaguar sobre el Lago los ríos Paují, Raya, San Pedro y San Joaquín ; estos tres últimos del Estado Zulia, y debería llamarse con cualquier otro nombre, menos con este de Motatán porque esto daba origen a graves errores. (Pág. 100 ; 2da.Edición).

lo cual junto con las obras de rectificación y canalización como la encontrada aguas abajo de Puente Blanco aumentan la velocidad y arrastre del río, siendo la expresión espacial de esto la conformación de un delta entrante en el Lago de Maracaibo, ya que los sedimentos que antes se quedaban en los diferentes caños o meandros del río ahora son transportados al desagüe final en el lago.

Las embarcaciones que surcaban el Motatán, eran pequeñas y en el mayor de los casos de fondo plano impulsadas con chapaletas, actualmente no se consiguen evidencias de navegación en el Motatán, pues en ninguno de los asentamientos ubicados a sus márgenes se utiliza algún tipo de embarcación tipo canoa o lancha y casi ninguna tradición pesquera que no sea la casual.

Briceño Enríquez reseña en la segunda edición de Geografía del Estado Trujillo (Briceño Valero, 1973), la existencia de restos del naufragio de un barco a vapor en las aguas del Motatán-Barúa; tales evidencias aún no se confirman.

### **Condiciones de la costa lacustre.**

El Lago de Maracaibo ofreció ser desde el principio de la colonización una vía de comunicación muy estable, debido a condiciones físicas como la tranquilidad de sus aguas en cuanto a oleaje, mareas y corrientes; condiciones propias de un ambiente lacustre. Igualmente, la supremacía y control del comercio en el lago por parte de una ciudad como Maracaibo reflejaba seguridad comercial.

Tal vez los únicos obstáculos para el desarrollo de la navegación lacustre en la época del imperio español se resumían en dos aspectos : La ineptitud física de las costas del sur del lago y las incursiones de tribus indígenas y otros grupos irregulares que asaltaban las bodegas de almacenamiento de mercancías en los puertos sur-lacustres.

Las costas sur-lacustrinas tienden a ser bajas, de pendiente casi inexistente y de poca profundidad, esto unido al clima lluvioso que impera en el sur del lago y a los caudalosos ríos que bajan de la cordillera andina, se traduce en una costa anegadiza, sedimentada por los lodos traídos por los ríos y carente de lugares de excelencia para la conformación de puertos.

Gibraltar, el puerto más rico del sur del lago en su momento, se ubica en la franja costera más cercana a la cordillera, en un lugar preciso donde este acercamiento implica mayor profundidad en la costa potenciado por el efecto de dragado de los ríos vecinos (particularmente el Río Torondoy), dada su mayor capacidad de arrastre por la pendiente del piedemonte y por lo tanto menor deposición de sedimentos.

Moporo, contrasta con la privilegiada situación de Gibraltar, pues se ubica en terrenos anegadizos y muy bajos, en su costa el fondo lacustre tiene muy poca profundidad. Tal vez podría catalogarse como ventajoso en este caso su alejamiento de las desembocadura de los ríos y caños de la planicie lo cual pudo ser una de las características que influyó en su surgimiento como puerto. La segunda la conseguimos en el “cañito”, o entrante del lago de características antes descritas.

Las determinantes que inciden la navegabilidad en el puerto de Moporo pueden ser : El lecho o fondo lacustre y el tipo de embarcación. Para la primera, el “cañito” ofrece actualmente condiciones para la navegación, las cuales debieron haber sido mejores en los tiempos de funcionamiento del puerto, si se considera una menor presencia de manglares y plantas acuáticas.

Referente a la costa, la entrada al “cañito” esta señalada por una pequeña rada, la cual dispone de un banco de arena precisamente en la entrada del caño. Obviamente este banco presenta una ruptura por la erosión que genera la corriente durante las mareas. Tal paso fue el utilizado por las embarcaciones de la época del puerto y lo es actualmente por las canoas y lanchas con motor de los pescadores locales.

### **Conclusiones.**

- Los pobladores de El Jagüito, recuerdan como origen del poblado a la reubicación de familias campesinas desde el asentamiento Los Negros (aguas abajo del Motatán), a estos terrenos del terrateniente Baptista. Este hecho se remonta apenas a 1967 y justifican el nombre de El Jagüito en el hecho que las reuniones campesinas para la ocupación de estos predios se realizaban bajo la sombra de un árbol de jagüito.

Tal observación es una alarma al rescate del conocimiento geohistórico regional el cual se configura como elemento cohesionador e identificador de la comunidad con su entorno.

- Debe realizarse una búsqueda en campo de vestigios de las antiguas edificaciones erigidas en Moporo y El Jagüito.

Existe la posibilidad que El Jagüito portuario no corresponda con el actual. Asimismo, se deben ubicar cartográficamente hechos culturales como el vapor encallado en el curso bajo del Motatán y los diques de contención que se levantaron para protegerse de las avenidas. Estas estructuras pudieron haber sido determinantes en las variaciones del trazado del sistema fluvial en la planicie Motatán – Lago de Maracaibo.

- La rectificación, canalización y control de caudales del Motatán, ha generado un ambiente hidrográfico poco apto para la navegación fluvial.

Posiblemente la condición de delta continental, tenida anteriormente facilitó las condiciones de navegabilidad en cuanto a determinantes como lecho de río y velocidad de la corriente. Para la primera determinante el hecho de atravesar terrenos de niveles freáticos altos contribuía al sostenimiento del caudal del río.

En cuanto a la segunda, el mayor recorrido que efectuaba el Motatán para su descarga al lago, anulaba el posible efecto de la pendiente, disminuyendo la velocidad y favoreciendo la navegabilidad.

- La rectificación y canalización del cauce del Río Motatán trae como consecuencia un incremento en la velocidad del flujo de descarga lo cual genera :
  - Menor tasa de infiltración y por consiguiente reducción del aporte del río a los mantos acuíferos, lo que a su vez limita el aporte de estos al Motatán al verse disminuido el nivel freático o altura de la mesa de agua (aguas subterráneas) en la planicie.

- Eliminación de las vegas y vados del río lo que reduce las alternativas de hábitat para el desove de muchas especies de peces, desestimulando la actividad pesquera. Este elemento podría ser un aspecto de análisis al por que actualmente no existe una tradición pesquera en El Jagüito.
  - Mayor capacidad de arrastre de sedimentos los que genera erosión de orillas y construcción de un delta pronunciado y alargado, tal como es el caso del actual delta del Río Motatán.
- Es posible que la perspectiva actual de lo que entendemos por navegación fluvial y sus embarcaciones nos predisponga a desconsiderar la navegabilidad del Motatán.  
Es necesario entonces revisar los tipos de embarcación utilizados para la época, su capacidad de carga y las funciones portuarias otorgadas a Moporo y El Jagüito.

*“Finalmente, aunque mucha parte de este texto, ha sido escrita por las notas y observaciones que personalmente ha recopilado el autor en sus viajes por el territorio del Estado, es indudable que se han deslizado algunos errores ; si el maestro indulgente y aplicado los hallare, suplícole los corrija, y así mismo me dé aviso para enmendarlos en la segunda edición de esta obra, lo cual agradeceré y agradecerán los estudiantes y demás personas que consulten estos apuntes”.*

*Américo Briceño Valero  
Trujillo, marzo de 1920*

(Tomado del texto introductorio a la primera edición de “Geografía del Estado Trujillo”













## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL ESTADO TRUJILLO (1995) “*Ley de Reforma Parcial de la Ley de división Político Territorial del Estado Trujillo*”. Trujillo: Gaceta Oficial del Estado Trujillo.

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL ESTADO ZULIA (1930) “*Ley de División Político Territorial del Estado Zulia*”. Maracaibo: Gaceta Oficial del Estado Zulia. , 1994.

ASAMBLEA LEGISLTIVA DEL ESTADO ZULIA.(1930) “Ley de División Político Territorial del Estado Zulia”. Maracaibo:Gaceta Oficial del Estado Zulia.

BENET, F. (1929)(recopilador). *Guia General de Venezuela*.Caracas.

BRICEÑO PEROZO, Mario (1984) *Historia del Estado Trujillo*. Caracas.

BRICEÑO VALERO, Américo (1920) *Geografía del Estado Trujillo*. Caracas: Tipografía Cultural Venezolana, 1era edición..

BRICEÑO VALERO, Américo (1973) *Geografía del Estado Trujillo*. Trujillo. 2da edición (Actualizada por Jesús Briceño Enríquez). .

CABELLO, Oswaldo (1969) “*Etude des Sédiments et de la Dynamique du Delta du Río Motatán (Vénézuéla)*”. Strabourg, 1969, 302 pp. Mapas, Gráficos, Tablas.

CARDOZO, Arturo.(1993) *Proceso de la Historia de Los Andes Venezolanos*. Caracas: Biblioteca de autores Tachirenses.

CARTOGRAFÍA NACIONAL (1976)“*Mapas escalas: 1:100 000 ; 1:500 000.*” Ed. 1-DCN.

CARTOGRAFÍA NACIONAL(1955) “*Mapa de los Estados Unidos de Venezuela*”. Escala 1 : 2 000 000. Caracas.

CARTOGRAFÍA NACIONAL(1993). **“Diccionario Geográfico del Estado Trujillo”**.

CARTOGRAFÍA NACIONAL.(1997) **“Atlas de Venezuela en Línea”**. (1 CD)

CODAZZI, Agustín (1841) **“Atlas y Resumen Geográfico de la República de Venezuela”**. Paris.

FONSECA, Amilcar (1955) **“Origenes Trujillanos”**. Caracas.

MORÓN, Guillermo (1995) **Historia de Venezuela**. Tomos I y III. Caracas: Enciclopædia Brittanica de Venezuela.

OCEI (1990) **“Nomenclador de Centros Poblados. Censo Nacional de Población y Vivienda 1990”**. Caracas.

OVIEDO Y BAÑOS, José(2000). **“Historia de la Provincia de Venezuela”**. Caracas: Ediciones Libros del Nacional.

SCHUBERT, Carlos y Leonel, Vivas (1993)**El Cuaternario de la Cordillera de Mérida. Andes Venezolanos**. Mérida: ULA-Fundación Polar.

VILA, Marco Aurelio(1978) **Antecedentes Coloniales de Centros Poblados de Venezuela**. Caracas: UCV. Caracas.