

RUTAS ANCESTRALES DE LOS ANDES DE MÉRIDA: UNA VISIÓN DE ECOTURISMO HISTÓRICO*

GUERRERO, OMAR

Universidad de Los Andes, Mérida, Venezuela
Correo electrónico: omarguerrero1231@gmail.com

PINEDA, GERARDO

Instituto Nacional de Parques, Mérida, Venezuela
Correo electrónico: gpineda27@gmail.com

RESUMEN

Las vías de comunicación terrestre conocidas generalmente como “Caminos Reales”, sostenían las relaciones comerciales y económicas de la época prehispánica y colonial existente en los altos Andes merideños. Se reconocen varios recorridos de los poblamientos indígenas que comunicaban a Mérida con los Llanos barineses y con el Lago de Maracaibo. Los caminos ancestrales más importantes y de gran interés ecoturístico histórico, son los caminos reales del Charal –Tucaní, Torondoy, El Quinó y el de Los Andes o Niquitao. Siendo las localidades claves; Mucuchíes, Mérida, Apartaderos y el puerto lacustre de Gibraltar.

PALABRAS CLAVE: Rutas ancestrales, Andes venezolanos, Ecoturismo.

ANCESTRAL ROUTES OF THE ANDES DE MÉRIDA: A VISION OF HISTORICAL ECOTOURISM

ABSTRACT

The terrestrial communication routes generally known as “Royal Roads”, sustained the commercial and economic relations of the pre-Hispanic and colonial times existing in the high Andes of Merida. Several routes of the indigenous settlements are recognized that communicated to Merida with the Barinases Plains and with the Lake of Maracaibo. The most important ancestral roads and of great historical ecotourism interest are the royal roads of Charal - Tucaní, Torondoy, El Quinó and Los Andes or Niquitao, being Mucuchíes, Mérida, Apartaderos and the lacustrine port of Gibraltar, key locations.

KEY WORDS: Ancestral routes, Venezuelan Andes, Ecotourism.

*Fecha de recepción: 14-10-2018. Fecha de aceptación: 01-07-2019.

INTRODUCCIÓN

Existe importante volumen de información relacionada con las economías prehispánicas y coloniales en la zona de Los Andes venezolanos, y su integración con el resto del país y las poblaciones vecinas de otros países (Arellano Moreno, 1973; Febres Cordero, 1960; Parada, 1998; Parra, 1983; Rondón Nucete, 2000; Samudio, 1984; Velásquez, 1995; Vila, 1978)

Entre los aspectos vinculados con las vías de comunicación y el poblamiento de los espacios geográficos andinos, es indudable que las actividades económicas juegan un papel fundamental, por medio del tráfico de diversas mercancías, materias primas y alimentos. En este sentido, las comunicaciones han permitido a través de la historia, la subsistencia y consolidación de numerosas culturas, desde pequeñas aldeas o comunidades, hasta poderosas entidades imperiales. Básicamente la vialidad ha garantizado intercambios humanos y comerciales, gracias a las cuales se han podido satisfacer las carencias o gustos de los distintos pueblos.

En cuanto a los altos Andes merideños, podemos señalar que la vialidad también ha ejercido un importante papel desde el punto de vista de los intercambios comerciales, desde el mismo periodo prehispánico. A pesar de la abrupta topografía altoandina, algunas rutas naturales de relevancia han facilitado los contactos entre los pobladores merideños asentados en distintos pisos altitudinales, entre las poblaciones andinas y regiones circundantes, como los Llanos de Barinas y zonas costeras del Lago de Maracaibo.

Por el anterior contexto, a través de revisión bibliográfica y empleando tecnología de imágenes satelitales se procura establecer las principales rutas o caminos que construyeron los antiguos moradores de Los Andes merideños, como el inicio del intercambio económico y cultural, de las cuales, muchas de esas vías de comunicación o Caminos Reales, se han transformado

en la actuales vías para el tránsito vehicular a lo largo del valle de los ríos Chama, Motatán, Mocoties y Santo Domingo (este último llamado el corredor de las canales), como es el caso de la Gran Carretera Transandina, a punto de cumplir sus cien años de existencia.

1. BREVE DESCRIPCIÓN DE LAS RUTAS DE COMUNICACIÓN TERRESTRE Y LA ACTIVIDAD COMERCIAL PREHISPÁNICA Y COLONIAL EN TERRITORIO MERIDEÑO

La Cordillera Andina de Mérida es una expresión orográfica de 40.000 Km², con dirección preferencial sureste-noreste, localizada en el occidente de Venezuela, esta región según datos históricos y arqueológicos fueron objetos de sucesivos poblamientos de comunidades humanas desde el 450 d.C. hasta unos 370 años (Bautista, 2010; Clarac de Briceño, 1999; Gordones y Meneses, 2004 y Samudio, 1984).

Estos poblamientos generaron un conjunto de caminos ancestrales que, luego de 500 años de historia, persisten como una herencia cultural de aquellos ancestros (Figura 1). Los primeros corregidores y oidores del imperio español, en visita a nuestras tierras andinas, para ordenar los pueblos de indias y ordenar las titulaciones de encomiendas, dieron fe de esos caminos ancestrales, basta recordar según Samudio (1984) las correrías del corregidor Capitán Antonio Beltrán de Guevara en 1602 y del oidor Lic. Alonso Vásquez de Cisneros en 1620, entre otros. Esos caminos fueron remozados para convertirlos en caminos realizados, otros fueron desechados ante las pautas establecidas por la dinámica económica de la época. Pero como menciona Bautista (2010), nada anula su transcendencia histórica, al igual agregado al facilitar accesos a las regiones paisajísticas y geoecológicas más importantes de los Andes de Mérida.

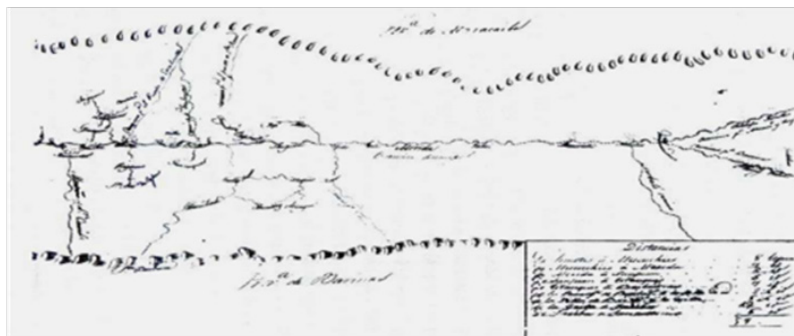


Figura 1. Plano de la cuenca del río Chama en la época de la colonia. Parte superior, Lago de Maracaibo (Dirección Norte), parte inferior, Llanos de Barinas (Posición Sur). Fuente: Picón, Juan de Dios (1992). Edición original 1832.

Según varios autores dedicados al estudio de los caminos prehispánicos y coloniales -Jahn (1927), Guillen (1978), Moreno (1979), Wagner (1980), Paredes (1984); Samudio, (1984) Kaufman (1985) y Hernández (2008), entre otros- se puede indicar que el comercio colonial y las rutas más empleadas de la subcuenca alta del río Chama y áreas circundantes, se realizaba de las siguientes maneras:

- a) A lo largo de los ejes centrales de la cordillera merideña; principales valles fluviales de los ríos Chama, Mocoties, Santo Domingo y Motatán, conocidas como Caminos Reales a partir de la época de la colonia.
- b) Con la ciudad de Maracaibo, a través de los puertos lacustre de Gibraltar y Bobures, y de éstos, comunicación con los puertos caribeños y territorios de ultramar (Figura 2).
- c) Con poblaciones de los llanos altos occidentales, como: Pedraza y Barinas, a través del río Santo Domingo y la población de Cáceres de Altamira; de la Sierra Nevada de Mérida por medio del Páramo de Los Aranguren-Santo Cristo y las montañas del Bumbún; desde la zona de las montañas

del Bumbún-Santa Bárbara-Aricagua-Estanques-Chiguará-Mucujepe-Lago de Maracaibo, la cual era una ruta menos frecuente debido a la presencia de las minas de sal (Febres Cordero, 1960), considerado uno de los mejores secretos de los originarios de la zona, de ahí que en la época de la colonia, se construyeran pueblos o asentamientos de adoctrinamiento, siendo uno de los más importantes, San Antonio del Mucuño, el cual dominaba las cuencas del río Nuestra Señora y la vía hacia Aricagua-Barinas.

Las distintas rutas, antes mencionadas, eran en principio formas de interrelacionarse entre los pueblos indígenas y que posteriormente, fueron base para los españoles en su proceso de conquista de los vastos territorios de las cumbres nevadas que eran observadas desde el Lago de Maracaibo o desde los llanos occidentales barineses. Para el español en búsqueda de riqueza, tras esas altas montañas revestidas de neblina, generaban la inquietud de conocer y dominar las características del territorio y sus potencialidades para el establecimiento de comunidades, la generación de riquezas de oro y plata, en caso contrario, vendría a fortalecer el sistema de dominación de puertos del Imperio Español, así su relación directa entre las colonias subordinadas y la metrópoli del poder.

Lo inhóspito de las selvas infranqueables del Sur del Lago y del pie de monte andino con los llanos barineses, debían ser franqueados con éxito por medio de la traza de caminos distinguibles que generen confianza y cierta seguridad en su recorrido, ya establecido por los indígenas de tiempos prehistóricos.

Así se apertura los caminos del desarrollo en la tierra firme del continente amerindio, la Tierra de Gracia, estructurándose y abriendo paso a nuevos sistemas geopolíticos imperiales de la nueva Provincia de Venezuela en el año de 1527, la posterior Capitanía de Venezuela en el año 1777 y, posteriormente, a la República de Venezuela en 1830 hasta el presente. Muestra de ella, que

la ruta definida por Tulio Febres Cordero en 1910, es una traza superficial a través de la Cordillera de Los Andes, hoy sector del Parque Nacional La Culata, se interrelaciona de manera indirecta por medio de la ruta de los túneles y vía expresa que intentan unir, en su proyección subterránea, el valle del río Chama y los llanos occidentales barineses (Monzón, 2017). Es la visión de hombres de futuro que se contraponen en distintos tiempos históricos: periodo prehistórico, tras la sal como mineral para la conservación y saborizar alimentos; periodo colonial, en el proceso de conquista, intercambio entre zonas de comercio; y en periodo republicano contemporáneo, como visión prospectiva al desarrollo que articula el Sur del Lago y Los Andes merideños con el resto del país.

2. CAMINOS REALES DE LA CORDILLERA DE MÉRIDA

El desarrollo comercial y el crecimiento vial se lleva a cabo en los ejes centrales de la cordillera merideña, y corresponde especialmente a laderas y fondos de valles longitudinales de los principales ríos, los cuales se comunican entre sí, por los puntos terminales de sus fondos de valle. Tal es el caso de los ríos Mocotíes y Chama, que encuentren su confluencia en la cercanías de Estanques, así como el río Chama con los ríos Motatán - Santo Domingo, en la zona de Apartaderos y Piedras Blancas, igualmente la conexión entre el río Mocoties y el valle del río La Venegara que conectan a las poblaciones de Bailadores y La Grita, cuyos valles constituían la ruta natural de trayectoria para el Gran Camino Real (Figura 2), vía de gran importancia histórica considerando que a lo largo de su recorrido, se establecieron numerosos e importantes poblados, y que actualmente constituye la ruta principal de la Gran Carretera Trasandina, en su paso por la región central andina de Mérida.

La diversificación económica colonial va a tener entre una de sus consecuencias el auge de una gran actividad comercial por el Camino Real, que no se limitará al ámbito local, en el caso de la subcuenca alta del río Chama, sino al nivel de todos Los Andes venezolanos y parte de la región andina colombiana. El Camino Real llegó a ser una especie de gran camino interandino entre el territorio colombiano y el territorio venezolano, abarcando desde Santa Fe de Bogotá, hasta el actual Estado Trujillo, cuyo trazado básico estaba claramente determinado por las abras de valles longitudinales ubicados en la cordillera oriental colombiana y en la cordillera merideña (Figura 2).



Figura 2. Rutas principales del comercio de la colonia, que fueron originalmente transitadas por los originarios de la Cordillera Andina venezolana. Se reconocen un eje principal (Camino Real) que conecta a los principales centros poblados (actualmente es el trazado de la carretera Trasandina – Troncal 001 y troncal 007); y los caminos secundarios que conectan a la zona de los llanos de Barinas y el Sur del Lago de Maracaibo. Fuente: Modificada a partir de Moreno (1979).

Es importante destacar que los poblados de la cuenca alta del río Chama mantuvieron intensos contactos comerciales con otros puntos del *Camino Real*. Para demostrar la importancia económica de éste en su recorrido por el valle alto del río Chama, nos

referiremos a tres poblaciones productoras y distribuidoras: Mérida, Mucuchíes y Apartaderos. Estos centros poblados fueron de importancia estratégica para las relaciones comerciales, las cuales eran centros de encrucijadas y posadas para los recorridos hacia la zona de los llanos de Barinas el Sur del Lago de Maracaibo (Figura 3).

3. DESARROLLO DE CENTRO POBLADOS DEL VALLE DEL RÍO CHAMA Y CAMINOS HACIA EL SUR DEL LAGO DE MARACAIBO Y BARINAS

En el recorrido de los caminos reales (anteriormente caminos de aborígenes andinos), se establecieron asentamientos poblados de importancia en la región, debido a que se constituyeron en zonas de posadas y encrucijadas como es el caso de Mucuchíes – Apartaderos; Estanques – Chiguará – Lagunillas (Jamuen) - meteta de Tatuy (Mérida).

Mucuchíes era una población intermedia en el valle alto del Chama, con un importante número de habitantes para la época, y con una producción agropecuaria de cierta magnitud. En este caso, es de destacar la condición de encrucijada natural que caracterizaba al poblado y sus alrededores, factor excelente para el comercio entre Barinas y Maracaibo, y entre distintos puntos del Camino Real. Se cree según Moreno (1979) y Paredes (1984), que después de la ciudad de Mérida, Mucuchíes fue el poblado colonial más importante del espacio altoandino merideño y sus áreas circundantes. En este caso, coincidimos con lo señalado por el historiador José Mejías (1996:42): “A partir de la fundación de Mérida en 1558 por Juan Rodríguez Xuárez, toda esta zona de Mucuchíes, se convirtió en punto de atracción para los españoles por sus condiciones climáticas, muy favorables a la agricultura...”

Mérida y Mucuchíes parecen haber tenido intensos contactos co-

merciales, gracias a su relativa cercanía en el recorrido por el Camino Real. Otra localidad de importancia fue Apartaderos o Desapartaderos, población no muy importante desde el punto de vista demográfico, ya que su producción agropecuaria era escasa por estar ubicada en tierras superiores a los 3.200 metros sobre el nivel del mar, pero con una relevante condición geoestratégica para las relaciones comerciales interandinas (por el Camino Real), y para aquellas, que se establecieron entre Maracaibo, los altos Andes merideños, y los llanos barineses. En este caso, no se puede afirmar que Apartaderos era un importante centro productor y distribuidor, como sí lo eran Mérida y Mucuchíes; en cambio era un nudo comunicacional (encrucijada) de primer orden en los Andes venezolanos, como lo establecen Parra (1983) y Kauman (1985, en Niño, 1990).

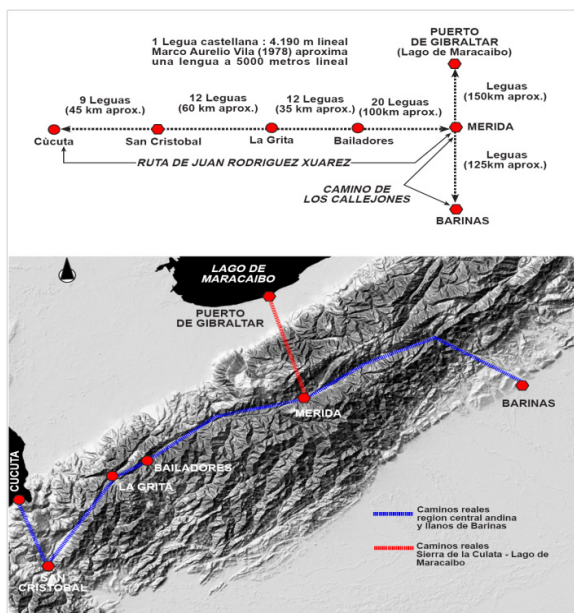


Figura 3. Distribución espacial de los principales caminos reales de conexión entre la región del valle del río Chama – Sur del Lago de Maracaibo, Los Llanos de Barinas y la ruta hacia Santa Fe de Bogotá (Colombia). Fuente: Elaboración propia.

Las poblaciones mencionadas no sólo eran importantes a partir del comercio que se realizaba por el Camino Real, sino que gracias a su ubicación geoestratégica (encrucijadas, como señalaremos más adelante), eran fundamentales para el auge y la consolidación de los circuitos económicos coloniales establecidos alrededor de los Andes merideños.

4. CAMINOS PREHISPÁNICOS Y DE LA COLONIA PARA EL LAGO DE MARACAIBO

El circuito de comercio y tráfico en los alrededores del Lago de Maracaibo surgió, entre otras razones, a partir de las necesidades económicas de los centros poblados de la cordillera merideña. A la vez que los colonizadores procedían a organizar el territorio altoandino merideño de acuerdo a sus intereses, tenían la firme idea de establecer puertos que permitieran la salida y entrada de los productos que comenzaban a ser comercializados entre la sub cuenca alta del río Chama (Jurisdicción del Corregimiento de Tunja, y luego de la Provincia de Mérida, según Moreno, 1979 y Wagner, 1980). De esta manera, las autoridades merideñas decidieron establecer el Puerto de San Antonio de Gibraltar (1591), que contaba con una importante ubicación geoestratégica, al ser excelente fondeadero y al tener comunicaciones naturales terrestres con buena parte de Los Andes venezolanos (por valles intramontanos). Además, permitía la comunicación lacustre con otros puertos ubicados en el mismo lago, y por supuesto con el Mar Caribe. A partir de este momento se intensifica el tráfico por las cordilleras de la Culata y Sierra Nevada de Mérida, como lo muestra Kauman (1985, en Niño, 1990) en el esquema modificado de la Figura 4.

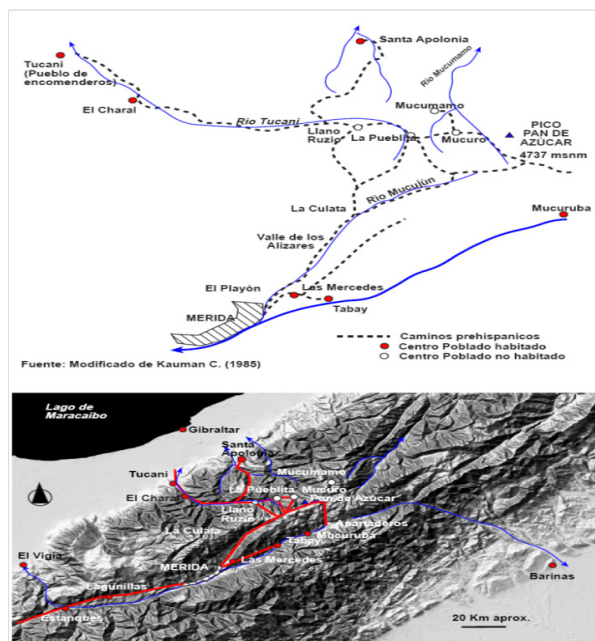


Figura 4. Caminos de tráfico y comercialización entre la región central andina de Mérida – Mucuchíes - Apartaderos, hacia el sur del Lago de Maracaibo, rutas utilizada en periodos prehispánicos y de la colonia. Fuente: Elaboración propia y modificado a partir de Kauman (1985, en Niño, 1990).

Este puerto llegó a ser tan importante, que impulsó el poblamiento colonial en una zona con desventajas geográficas para el desarrollo de actividades agropecuarias y el consecuente asentamiento, como es el caso de Santa Apolonia, Tucaní (pueblos de encomenderos), El Charal, entre otros. La relevancia de Gibraltar queda expuesta en las Ordenanzas de San Antonio de Gibraltar.

Es de destacar que, por el Puerto de Gibraltar, se comercializaba buena parte de la harina de trigo que desde Los Andes venezolanos se enviaba rumbo al Caribe y a la Península Ibérica. Esto nos da cierta idea sobre la importancia comercial del puerto para el espacio altoandino merideño durante la colonia.

Como ya mencionamos, diversos valles transversales que

descienden de la cordillera merideña, permitían la comunicación con el Puerto de Gibraltar. Si bien es cierto que la comunicación terrestre era dificultosa en sus tramos más montañosos y cercanos al Lago, era el único medio disponible para el desplazamiento entre gran parte de Los Andes venezolanos y el Lago, debido a la escasa o nula navegabilidad de los ríos. Las rutas terrestres partían de diversos puntos de la cuenca alta del río Chama, particularmente de los tres poblados geoestratégicos que ya hemos señalado.

En primer lugar, Mérida se comunicaba con Tucaní (pueblo de encomienda) y Gibraltar por el valle longitudinal del río Mucujún, que se conectaba con el valle transversal del río Tucaní, en un recorrido total de unas 30 leguas, equivalente a unos 150 kilómetros, tal como lo señalan Vila (1978) y Kauman (1985, en Niño, 1990) (Figuras 3 y 4).



Figura 5. Llano Rucio, en la ruta del Camino Real del Charal –Tucaní, que unía las poblaciones de Mérida y Mucuchíes con el lago de Maracaibo. Fuente: Guerrero y Pineda, 2018.

El Gran Camino Real fue el realizado por Juan Rodríguez Xuárez en sus expediciones por la cordillera andina (línea de trazo azul de la Figura 3), así como por otros conquistadores españoles que descendieron hacia la zona de Apartaderos por el río Santo Domingo hacia la población de Altamira de Cáceres (antigua capital de Barinas), hasta alcanzar la zona de los llanos. Esta ruta fue denominada como “el camino de los callejones”, por lo

intrincado de las laderas y la presencia de innumerables arroyos y quebradas provenientes de la Sierra Nevada de Mérida (Figura 8).

Según Rondón Nucete (2000), el Camino Real del valle del río Chama debió haber sido una ruta muy transitada durante el periodo colonial, si observamos, por ejemplo, que es uno de los mejores caminos de recuas que aún son recorridos en Los Andes merideños, con una anchura hasta de 5 metros. Y señala que;

... Esa vía fue utilizada durante la época colonial como principal para la comunicación de Mérida con los puertos del Lago (Gibraltar, San Pedro y Santa María), y con las numerosas haciendas y plantaciones que se fundaron en la región. De allí, las condiciones que tuvo (empedrado y de buenas dimensiones) y la atención que siempre se le prestó, como prueban numerosos documentos. (Rondón Nucete, 2000: 29)



Figura 6. Población de Mucumpiz en la ruta del camino real de Torondoy

Luego tenemos el caso de Mucuchíes, poblado del que partían algunas rutas naturales por valles transversales, como era el caso de las quebradas La Toma y La Carbonera, para luego comunicarse con el río Torondoy. Esta ruta comunicaba a Mucuchíes con Torondoy, y de esta comunidad a pie de monte andino, se descendía al Lago. Además, Mucuchíes también se comunicaba con otras poblaciones de la cuenca alta del río Chama, por medio de una intrincada red de caminos en la sierra La Culata (Figura

4).

Por último, tenemos el caso de Apartaderos, poblado que se comunicaba con el Lago por los valles transversales de la quebrada Mifafí y del río Chirurí. En primer lugar, se descendía a Piñango o Pueblo de la Sal (no porque allí existiera minas de sal, sino por él consolidarse como el centro de comercio de este importante producto), y de aquí, al Lago de Maracaibo. Es de destacar que Gibraltar y sus áreas circundantes sufrieron el ataque de grupos indígenas, impidiendo en varias ocasiones el tráfico comercial. De todas maneras, el puerto siguió funcionando regularmente hasta mediados del siglo XVIII, facilitando el comercio de la cuenca alta del río Chama con otros territorios (Figura 4).



Figura 7. Camino Real de Torondoy, en el sitio conocido como El Domo, en los humedales que forman las nacientes del río Chama, y muros bajando del Páramo El Banco, camino real de El Charal Tucaní, ambas, fotos, dentro del Parque Nacional Sierra de La Culata. Fuente: Guerrero y Pineda, 2018.

5. CAMINOS PREHISPÁNICOS Y DE LA COLONIA HACIA LOS LLANOS DE BARINAS

En cuanto al comercio y el desarrollo de vías con Barinas, hay que destacar la presencia de tres importantes poblados de los siglos XVI y XVII: Altamira de Cáceres, Barinas y Pedraza, que en realidad parecen haber sido puntos de avanzada para la exploración de los llanos occidentales (Figura 5). Estas poblaciones fueron fundadas por vecinos merideños bajo la supervisión de las

autoridades españolas, lo que garantizaba su control a la jurisdicción merideña, y por supuesto la influencia en materia económica.

En materia de vialidad, las rutas exploradas por los fundadores fueron vitales para el surgimiento el circuito comercial entre Barinas, Los Andes merideños y Maracaibo. Barinas fue fundada por primera vez en 1577, con el nombre de Altamira de Cáceres, en una pequeña meseta cercana al río Santo Domingo. Según el historiador barinés Virgilio Tosta (1962) y Hernández (2003), esta población siempre estuvo condenada al fracaso económico, por lo que su ubicación debió responder solamente a aspectos geoestratégicos (Moreno, 1979), al exponer Tosta (1962:77): “Tuvo la ciudad, más que todo, un valor estratégico. Estaba situada en una pequeña meseta que sólo ofrecía dos salidas. Una que facilitaba las comunicaciones con Mérida y Trujillo. La otra daba hacia lo llanos”.

Luego fue mudada al piedemonte andino llanero en la meseta del Moromoy, donde actualmente se ubica la población de Barinitas. Al cabo de cierto tiempo no pareció el sitio lo suficientemente amplio para el establecimiento de actividades agropecuarias de cierta magnitud. Finalmente, se estableció la ciudad de Barinas en las llanuras colindantes al río Santo Domingo. Cabe destacar al valle del río Santo Domingo como común denominador geográfico en los diversos asentamientos de Barinas, no sólo por la riqueza hídrica y sus tierras fértiles en el caso de la llanura aluvial, sino por las facilidades para comunicar los llanos con los altos Andes merideños, y a su vez con el Lago de Maracaibo.

Sobre el lomo de mulas, era sacado el tabaco de Barinas, por la peligrosa ruta que conducía a Mérida (Caminos de Los Callejones). Desde esta ciudad, se le llevaba a los puertos del Lago de Maracaibo: Nueva Zamora, primero, y más tarde, a partir de 1595, a San Antonio de Gibraltar. De aquí era embarcado con destino a Europa, donde gozaba de gran acogida y prestigio (Mo-

reno, 1979).

La población llanera de Barinas supo tomar ventaja de su ubicación como punto terminal de una importante ruta transversal, conocida posteriormente como se expuso anteriormente, el “Camino de los Callejones” (Figura 8), que comunicaba en primera instancia a Barinas con Apartaderos y Mucuchíes. Sí bien no era precisamente el mejor camino, por mucho tiempo representaría la única opción para el desplazamiento de personas, alimentos y mercancías entre parte del piedemonte andino - llanero y otras regiones del occidente venezolano. A propósito de Los Callejones, el geógrafo Agustín Codazzi, citado por Vila (1974: 48), nos presenta un curioso relato sobre las condiciones topográficas y climatológicas:

(...) He aquí la causa de las aguas robando, diremos, las tierras progresivamente, hayan formado unos zanjones profundos, que con sus paredes de un terreno de poca consistencia amenazan, en tiempo de lluvias, sobre todo, sepultar a los pasajeros: este es el origen del nombre de los Callejones.

Ahora bien, los barineses no sólo comerciaban sus productos por el puerto de Gibraltar. También lo hacían por algunos puertos lacustres dependientes de la Provincia de Venezuela, específicamente los conocidos como Tomocoro y Moporo, ubicados en las proximidades de lo que se conoce actualmente como el poblado trujillano de La Ceiba. Los barineses alegaban que para arribar a dichos puertos recorrían buenos caminos, de acuerdo a lo indicado en un documento del Archivo General de Indias, según Virgilio Tosta, citado por Hernández (2003:127):

(...) estado en uso y costumbre de tiempo inmemorial a esta parte, el llevar todo tabaco que se cría y se coge en la dicha ciudad de Barinas a los puertos de Tomocoro y Toporo jurisdicción de Maracaibo, para de allí nabegallo a estos reynos por la comodidad que ay tan conveniente

ción de Ciudad Bolivia, en las riberas del río Canaguá. Por cierto, el valle transversal de este río es una excelente vía natural que comunica a esta parte de los llanos con los altos Andes merideños, específicamente con la población de Mucuchíes (Figura 10). Es probable que esta ubicación de Pedraza haya respondido al factor geoestratégico que significaba la comunicación con el Lago de Maracaibo, teniendo como enlace fundamental el eje central de la vialidad merideña (valle longitudinal del Chama). Cobraba mayor importancia su ubicación, si tomamos en cuenta la presencia de una producción agrícola y ganadera de cierta relevancia, basada fundamentalmente en el tabaco y la cría de reses.



Figura 9. Puente colgante y Aldea El Carrizal, emplazada en las márgenes del camino que unía las poblaciones de Pedraza en los llanos Barinenses con la población de Mucuchíes. Fuente: Guerrero y Pineda, 2018.

Básicamente, Pedraza se comunicaba con los altos Andes merideños por dos importantes rutas naturales: a. El valle transversal del río Canaguá, que conectaba con la quebrada Gavidia; b. El valle transversal del río Curbatí, que se enlazaba con el otro camino. Esta vialidad tenía como destino intermedio la población geoestratégica de Mucuchíes, antes de descender al Lago de Maracaibo.

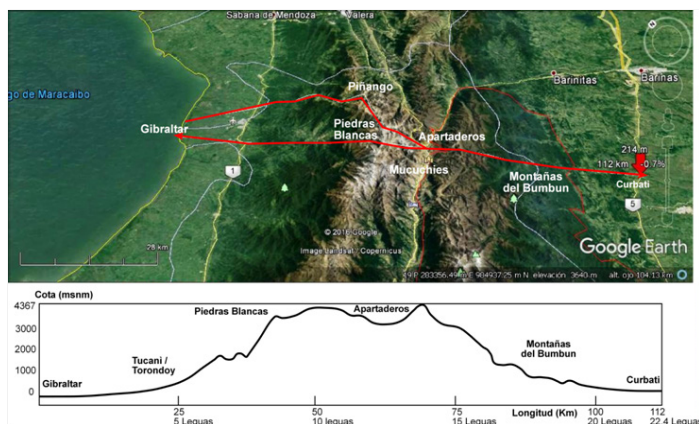


Figura 10. Trazado de los caminos entre Curbatí – Pedraza La Vieja (Barinas) hacia la región central andina (Gavidia – Mucuchíes) para comercializar productos hasta el puerto de Gibraltar. Fuente: Elaboración propia.

Otra ruta de importancia durante la colonia como vía de tránsito de personas y productos fue la establecida entre; Pedraza La Vieja – Aricagua – Estanques – Chiguará - Mucujepe hacia el Lago de Maracaibo (Figuras 11), a través de la sección longitudinal del río Aricagua, especialmente por lo que lo refiere Don Tulio Febrero Cordero (1910) a la presencia de minas de sal en la localidad de Aricagua (Palo Quemado), el cual constituyó un secreto para los habitantes indígenas de la época, debido a la importancia económica que resultaba su presencia estas zonas andinas y en la que este gran escritor merideño, señala que fue la causa por la cual la población de Aricagua y asentamientos aledaños no diezmaron, pues le garantizaba la preservación de sus alimentos.

Por otra parte, en la ruta del camino hacia la zona de Estanques, localidad del paso del río Chama, se establecieron asentamientos como el de San Antonio del Mucuño (llamado por los pobladores como Pueblo Viejo, Figura 12), el cual para muchos historiadores (Museo Arqueológico de la ULA), se estableció como un centro de adoctrinamiento para las comunidades indígenas, considerado el primer asentamiento del pueblo de Acequias.

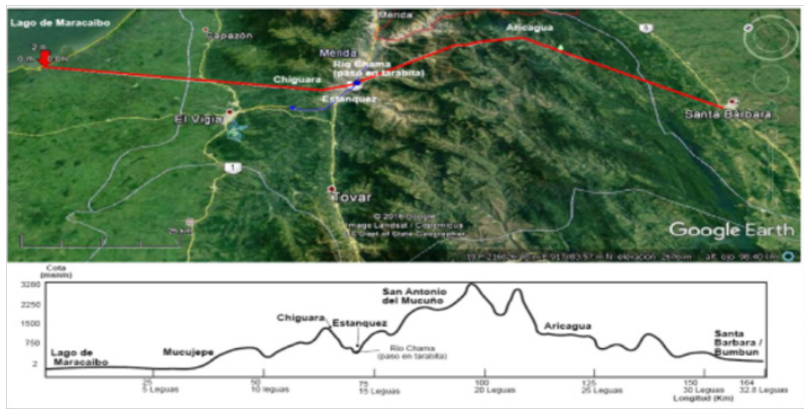


Figura 11. Ruta entre Santa Bárbara (Barinas) a Mucujepe (Mérida).
Fuente: Elaboración propia.

Junto a la encomienda, el pueblo de doctrina fue un modo de organizar a los indígenas por los primeros colonizadores para impulsar la religión católica y controlar los modos de producción. Hubo numerosos pueblos de doctrina en Venezuela, pero se construyó sobre ellos y no quedan vestigios. Por ello, se considera que San Antonio de Mucúño, es el último vestigio arquitectónico original de los pueblos de doctrina en Venezuela.

Un conjunto de desastres naturales (Aranguren y Guerrero, 1995), obligó a una primera mudanza del pueblo a fines del siglo XVII, lo que explica la presencia de dos iglesias en el sitio. A mediados del siglo XIX, una segunda mudanza lleva los habitantes al actual asentamiento de Acequias, dejando estas ruinas como testimonio del modo de organización colonial en los Pueblos del Sur y Venezuela.

En 1991 las ruinas se declaran por decreto, Monumento Histórico Nacional bajo el resguardo del actual Instituto de Patrimonio Cultural. Desde entonces la gestión para su preservación sólo ha dado cabida a estudios arqueológicos, dejando el sitio en el abandono.



Figura 12. Vistas de las ruinas de San Antonio del Mucuño – en la localidad de Acequias, Pueblos del Sur de estado Mérida, zona de la cuenca del río Mucusá, en las cercanías del Pueblo de San Antonio de Acequias que comunica al Pueblo de Acequias con las Poblaciones de Tostos y El Morro. Fuente: Elaboración propia.

6. CONCLUSIONES

La integración Este – Oeste de Los Andes venezolanos, fueron siempre un eje de integración de personas y comercio, debido a esto, los altos Andes merideños contaban con dos áreas de influencia en materia económica durante gran parte del periodo colonial: a. El piedemonte andino lacustre o flanco Norandino y parte de la costa sur del Lago de Maracaibo; b. El piedemonte andino llanero o flanco surandino. La vialidad terrestre que posibilitaba la presencia de estos circuitos estaba constituida por los valles longitudinales y transversales merideños, mientras que el Lago de Maracaibo se consolidaba como la «puerta» lacustre marítima de entrada y salida de diversos productos en el occidente venezolano y parte del centro - oriente colombiano.

Los cinco (5) caminos más importantes y de gran interés ecoturístico e históricos, en concordancia con Bautista (2010), son los siguientes; 1) El camino real del Charal –Tucaní, por comunicar al antiguo puerto de Gibraltar; 2) El camino real de To-

rondoy, por ser la más antigua ruta de conexión al sur del Lago de Maracaibo; 3) El camino real de El Quinó, fundamental para el intercambio entre los Andes y los llanos altos occidentales; 4) El camino real de Los Andes o Niquitao, debido a su transcendencia histórica en torno a la independencia de Venezuela y, 5) El camino real de la Culata por su valor geo-ecológico y paisajístico. Mientras que el camino real de la colonia, que unía el Virreinato de Nueva Granada con la Capitanía General de Venezuela, está ocupado actualmente, por la famosa y casi centenaria carretera Trasandina.

7.BIBLIOGRAFÍA

- AGUADO, Fray Pedro. 1963. Notas historiales de Venezuela. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. (Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela). Tomo II, N° 67.
- ARELLANO MORENO, Ángel. 1973. Orígenes de la Economía Venezolana. Caracas. UCV.
- ARANGUREN, Reina y GUERRERO, Omar. 1995. “Geomorfología de la microcuenca del río Mucusá: San Antonio del Mucuño”. En: Geominas. 14. 122-126.
- BAUTISTA RANGEL, Jaime. 2011. Origen e importancia de los caminos ancestrales andinos. Fecha de consulta: 20 de septiembre 2018. Disponible en: https://www.academia.edu/7352026/Origen_e_importancia_de_los_caminos_Ancestrales
- CLARAC DE BRICEÑO, Jacqueline. 1985. La persistencia de los dioses. Mérida: Talleres Gráficos Universitarios.
- _____. 1996. Mérida a través del tiempo: Los antiguos habitantes y su eco cultural. Mérida: Universidad de Los Andes: Consejo de Publicaciones. Compiladora
- _____. 1999. “Los Arawak en la Cordillera de Mérida”. En: Boletín Antropológico. Museo Arqueológico. ULA. 18. 24-39. Mérida.
- FEBRES CORDERO, Tulio. (1960). Obras Completas. Bogotá: Edi-

ción Conmemorativa, vol. I.

- GOERING, Anton. 1962. Venezuela. El más Bello país Tropical. Mérida: Universidad de Los Andes. [Traducción de María Luisa G de Blay]. Colecciones especiales T.C.U [Título original: Von Tropischen Tieflande Zum Ewigen Schmee, 1893].
- GORDONES, Gladys y MENESES, Lino. 2004. "El poblamiento prehispánico de la Cordillera de Mérida". En: Boletín Antropológico. Año 22. No. 60. Enero-Abril. ULA. Mérida – Venezuela.
- GUILLÉN, Irma. 1978. Bases Históricas del poblamiento de Los Andes Venezolanos. Mérida: Universidad de Los Andes Facultad de Ciencias Forestales.
- HERNÁNDEZ ARENA, Julio y SANTOS PUENTE, María del Milagro. 2004. "La antigua vialidad andina venezolana y la progresiva penetración española (siglo XVI) primeras exploraciones en la cuenca alta del río Chama". En: Presente y Pasado. Revista de Historia. Año 9. Vol. 9. N°18. pp. 29-50.
- JAHN, Alfredo. 1927. Los Aborígenes del Occidente de Venezuela. Caracas: Litografía y tipografía del Comercio.
- MEJÍAS, José. 1996. La Toponimia de Mucuchíes: Persistencia de la Influencia Cultural Indígena. Tesis de Grado, Escuela de Historia. Mérida: Universidad de Los Andes.
- MONZÓN SALAS, Germán. 2017. Diagnóstico y proyección vial del Estado Mérida. Colegio de Ingenieros del Estado Mérida: Universidad de Los Andes.
- MORENO, Amado. 1979. Una problemática: Desarrollo histórico de la organización del espacio en el Estado Mérida. [Texto mimeografiado]. Mérida: Universidad de Los Andes.
- NIÑO, Antonio. 1990. "Investigaciones Arqueológicas en la Cuenca del río Mucujún, sitio Monterrey". En: Boletín Antropológico. Mérida: N° 20, octubre- diciembre.
- PARADA, Ana Isabel. 1998. Pueblos de Indios de la provincia de Mérida. Su evolución (1558- 1657). Mérida. Consejo de Publicaciones; Universidad de Los Andes.
- PARRA, Ileana. 1983. Las Comunicaciones en el occidente venezolano: rutas y puertos (Siglos XVI y XVII). Maracaibo. Universidad del Zulia; Facultad de Humanidades y Educación.

- PAREDES HUGGINS, Nelson. 1984. Vialidad y comercio en el Occidente venezolano. Caracas. Fondo Editorial Tropykos.
- PICÓN, Juan de Dios. 1992. Estadística y Descripción geográfica, política, agrícola e industrial de todos los lugares de que componen La Provincia de Mérida de Venezuela. Mérida: Comisión para Celebración del Bicentenario de Don Juan de Dios Picón. Alcaldía de Mérida.
- RONDÓN NUCETE, Jesús. 2000. Camino en las alturas: Viaje al tiempo perdido. Mérida. Editorial Casa Blanca.
- SAMUDIO, Edda. 1984. "Las ordenanzas del corregidor de Mérida don Juan de Aguilar para San Antonio de Gibraltar, 1610". En: Boletín Antropológico. Mérida: N° 6. pp. 53-61.
- TOSTA, Virgilio. 1962. Historia Colonial de Barinas: Altamira de Cáceres. Caracas. (s/ed). Vol. I,
- VILA, MARCO. Aurelio. 1978. La Geoeconomía de la Venezuela del siglo XVI. Caracas. Ediciones de la Facultad de Humanidades y Educación; Escuela de Historia; Universidad Central de Venezuela.
- VELÁSQUEZ, Nelly. 1995. Población Indígena y Economía, Mérida siglos XVI y XVII. Mérida. Universidad de Los Andes; Consejo de Publicaciones; CDCHTA- ULA.
- WAGNER, Erika. 1980. La Prehistoria en Mucuchíes. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello, Instituto de Investigaciones Históricas.