

LA ANTIGUA VIALIDAD Y LOS CIRCUITOS ECONÓMICOS COLONIALES EN EL ESPACIO ALTOANDINO MERIDEÑO (SIGLOS XVI-XVII)

Rubén A. Hernández Arena*

Resumen

Se trata de un acercamiento al estudio de la economía colonial en los altos Andes merideños, con base a diversos elementos relacionados con las vías de comunicación conocidas generalmente como Caminos Reales. Con especial referencia a los circuitos merideños que comunicaban a Mérida con los Llanos barineses y con el Lago de Maracaibo, destacando, entre otros aspectos, la integración indígena en la economía colonial a partir de la ubicación geoestratégica de los asentamientos prehispánicos, y la importancia de las rutas naturales determinadas por la presencia de importantes valles fluviales longitudinales y transversales. La metodología empleada en este artículo es básicamente geohistórica, enriquecida con el aporte de disciplinas como la toponimia, la antropología, la arqueología, entre otras. Desde el punto de vista geográfico, el marco espacial se ubica aproximadamente entre las actuales poblaciones de Tabay y Apartaderos. No obstante, se incluye a la ciudad de Mérida por considerar su importancia estratégica en el comercio altoandino merideño.

Palabras clave: Circuitos económicos, cuenca alta del Río Chama, periodo colonial, Caminos Reales.

* Licenciado en Historia. Maestrante de la Maestría en Historia de Venezuela de la Universidad de Los Andes. Miembro del Centro de Estudios Históricos-ULA Venezuela. ruhergeohist@yahoo.com

THE ANTIQUE HIGHWAY ADMINISTRATION AND THE COLONIAL ECONOMIC NETWORKS IN THE MERIDEÑO HIGH ANDEAN SPACE (XVI-XVII CENTURIES)

Abstract

It is about a closer approach to the study from the colonial economic in the high Andean based to different elements in relationship with the communicative ways named in general sense as Real Ways. Specifically, it refers to the Circuits that Communicate Merida with the barinense plains and with Maracaibo lake, underline, between others the nature integration in the Colonial economic beginning with the location geostrategic from the prehispanic foundation and the importance of the natural routes determined by the presence of very important valley fluvial longitude form and transverse form. The methodology used in this article is basically geohistorical enriched with the contribution of the discipline like the toponymy, the anthropology, the archeology among others. Since the geography point of view, the special environment is located approximately between Tabay and Apartaderos. Meanwhile, this includes Merida City for considering the strategic importance in the high Andean Merideño trade.

Key words: Economics networks, Chama high basin, colonial period, Real Ways.

Introducción

Entre los aspectos vinculados con las vías de comunicación y el poblamiento de un determinado espacio territorial, 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 les ha garantizado intercambios u operaciones de compra-venta, gracias a las cuales se han podido satisfacer las carencias o gustos de los distintos pueblos.

En cuanto a los altos Andes Merideños o cuenca alta del Río Chama, 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 o térmicos, y entre las poblaciones andinas y regiones circundantes, como los Llanos de Barinas y zonas costeras del Lago de Maracaibo.

En este artículo se hace referencia a la vialidad del espacio altoandino merideño, y su vinculación con la economía durante el periodo colonial. En primer lugar, haremos unos breves comentarios sobre los fundamentos económicos, considerando la importante base indígena desde el punto de vista de la mano de obra y de la ubicación geoestratégica de los poblados prehispánicos. Luego analizaremos la relación entre los circuitos económicos, algunas poblaciones coloniales geoestratégicas, y un sistema vial constituido de la siguiente manera: Una ruta principal por el valle longitudinal del Río Chama, y unas rutas secundarias sobre los valles transversales que confluían en el anterior, y que se dirigían básicamente a los Llanos barineses y al sur del Lago de Maracaibo.

Breve reseña de la economía colonial merideña

Una vez realizados los procesos de penetración y colonización en tierras merideñas por parte de Juan Rodríguez Suárez y Juan de Maldonado, se fue consolidando el proceso de poblamiento, como elemento importante de la implantación de las estructuras coloniales en los altos Andes merideños. Desde el punto de vista económico, los factores de producción y formas de comercio coloniales diferían notablemente de los prehispánicos, aunque ciertos elementos propios de las antiguas culturas indígenas, contribuyeron a impulsar la nueva economía. En este sentido, los europeos eran mercantilistas, porque buscaban la acumulación de metales preciosos, específicamente el oro y la plata, lo que difería del sencillo sistema de trueque de los indígenas.

No obstante, los conquistadores no hallaron metales preciosos en los Andes merideños, sino tierras fértiles y una importante concentración

de población indígena, lo que representaba una ventaja para el desarrollo de la agricultura. Esta actividad económica era la base de los pueblos prehispánicos, y los colonizadores no hicieron más que implantar nuevos rubros y técnicas «modernas» de cultivo, como el arado con animales. A los cultivos existentes en los altos Andes merideños, como las papas (llamadas turmas por los españoles) y el maíz, los españoles agregaron el trigo, la cebada, entre otros. También introdujeron animales para el consumo y para ser empleados como medios de transporte. Es evidente que la cría de animales como las reses, los caballos y los asnos, significaba el inicio de la ganadería de altura, aunque en menor escala si consideramos la poca disponibilidad de amplias tierras planas. Digamos que la economía colonial era más dinámica y diversificada que la prehispánica,¹ pero también era un factor perjudicial para las condiciones de vida de los indígenas.²

Como la agricultura se transformó en la principal actividad económica de los Andes merideños, las autoridades dispusieron el comercio de algunos rubros con otras zonas de los Andes venezolanos, con la Provincia de Venezuela, con Maracaibo, con Barinas, con algunos puertos caribeños como Veracruz y Cartagena, e incluso con la península ibérica. También se empezó a comerciar con diversas mercancías gracias a la incipiente industria manufacturera, en la que se elaboraban derivados de origen animal y vegetal, entre los que destacaban la harina y los biscochos de trigo, los tejidos de algodón, las cobijas de lana, entre otros. Mientras tanto, en los Andes merideños ingresaban jamones, vinos, objetos religiosos en oro y plata, lujosas telas, y otros productos.

Ahora bien, dichas actividades económicas solo fueron posibles gracias a las potencialidades del medio biofísico altoandino, en especial a la mano de obra que los españoles y sus descendientes podían aprovechar de los diversos asentamientos indígenas privilegiados con tierras fértiles, riqueza hídrica, y otros recursos naturales. En consecuencia, los colonizadores agruparon a los indígenas en encomiendas y pueblos de indios, con el propósito de adoctrinarlos y emplearlos de la manera más eficiente posible en las actividades productivas, desde el cultivo de la tierra hasta el transporte de productos agrícolas y mercancías. De esta manera, los indígenas encomendados ejercieron distintas labores, muchas de las cuales aún forman parte de la

vida del campesino merideño: gañanes,³ trilladores, arrieros, baquianos, cargadores o mochileros, entre otros.

Generalmente estos pueblos de indios y encomiendas se ubicaban en el mismo espacio de los antiguos asentamientos prehispánicos o en lugares cercanos, para aprovechar los conocimientos indígenas sobre el medio físico circundante. Sin embargo, en algunos casos se establecían en las cercanías de centros de producción coloniales, como las estancias, ubicadas en el trayecto de importantes rutas favorables al comercio. Sobre la participación del indígena en la economía colonial.

Ana Parada Soto señala lo siguiente:

(...) la existencia de una extensa red de caminos que conectaba a todas las comunidades de Mérida con el lago de Maracaibo, hizo posible que Gil Naranjo se interesara en preservar la ubicación original de los asentamientos. Aprovechó el conocimiento ancestral de los indígenas en la detección de las tierras más aptas para el cultivo. (1998:25). (Ver mapa N° 1).

Circuitos comerciales y vialidad

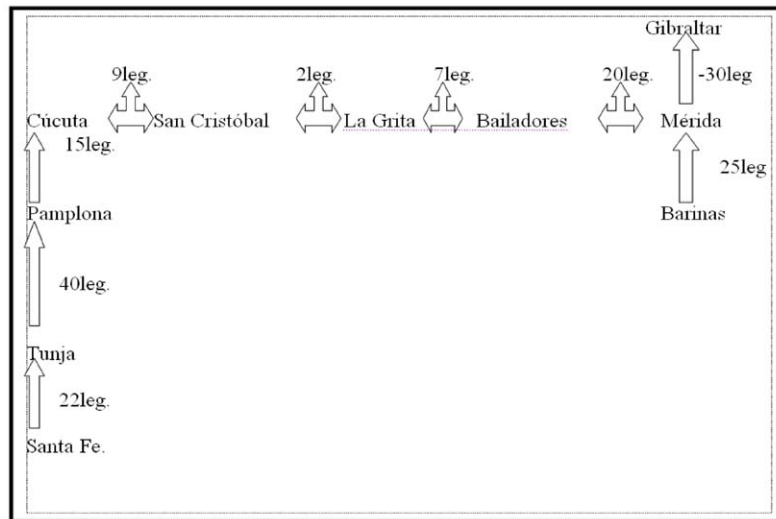
En esencia, podemos indicar que el comercio colonial de la cuenca alta del Chama y áreas circundantes, se realizaba de las siguientes maneras: a) A lo largo de los ejes centrales de la Cordillera merideña; b) Con Maracaibo, puertos caribeños, y territorios de ultra mar; y c) Con poblaciones de los Llanos altos occidentales, como Pedraza y Barinas.

a. El comercio en los ejes centrales

Los ejes centrales de la Cordillera merideña son aquellos correspondientes a los valles longitudinales de los principales ríos, que se comunican entre sí por los puntos terminales de sus fondos de valle. Tal es el caso de los ríos Mocotíes, Chama, y Motatán, cuyos valles constituían la ruta natural de trayectoria para el gran Camino Real, vía de gran importancia histórica considerando que a lo largo de su recorrido se establecieron numerosos e importantes poblados, algunos de los cuales abordaremos en este artículo.

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 cuenca alta del Chama, sino al nivel de todos los Andes venezolanos y parte de los Andes colombianos. El Camino Real llegó a ser una especie de gran camino interandino entre el territorio colombiano y el territorio venezolano, abarcando desde Santa Fé 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. A continuación tenemos un gráfico que representa las distancias en el Camino Real, según la geógrafa Ileana Parra (1983: 66).

Figura N° 1.
Camino Real Andino: Distancia en leguas.



Es importante destacar que los poblados de la cuenca alta del Chama mantuvieron intensos contactos comerciales con otros puntos del Camino Real, incluso con el centro oriente colombiano, en el caso que hubiera extremas dificultades de recorrido en las rutas neogranadinas de salida al Lago de Maracaibo.⁴ Para demostrar la importancia económica del Camino Real en su recorrido por el valle alto del Chama, nos referiremos a tres poblaciones productoras y distribuidoras ubicadas en él: Mérida, Mucuchíes y Apartaderos, de importancia estratégica para las relaciones comerciales.

En Mérida y sus alrededores los españoles introdujeron cereales (como el trigo y la avena), hortalizas y frutos (como las manzanas y los duraznos), intensificaron el cultivo de rubros de origen prehispánico (como las papas y el maíz), y consideraron que había tierras aptas para la cría de ganado vacuno, equino, ovino y porcino. El Valle de los Alizares, ubicado al noreste de lo que actualmente es Mérida, era uno de los sitios privilegiados para llevar a cabo esta producción agropecuaria. Al constituirse la ciudad como el principal centro poblado colonial de los Andes merideños, también se estableció una industria manufacturera de cierta importancia para la producción de derivados de origen vegetal y animal.

Esta población andina se vio favorecida por las riquezas del medio físico, y obviamente por la presencia de asentamientos prehispánicos fundamentales por la mano de obra. Los colonizadores tomaron ventaja de esta situación, y establecieron unas 20 encomiendas en zonas cercanas a la meseta de Mérida, como lo señalan las Ordenanzas de Mérida de 1620 (1946:1177-1200). Esto demuestra la importancia de la ciudad como centro económico de los altos Andes merideños a partir del siglo XVI, incluso para áreas periféricas de la cuenca del Chama, tanto en su parte alta como en su parte media.

Por otro lado, 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. Creemos 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:

A partir de la fundación de Mérida en 1558 por Juan Rodríguez Suárez, toda esta zona de Mucuchíes se convirtió en punto de atracción para los españoles por sus condiciones climáticas, muy favorables a la agricultura. (1996:42).

En términos generales, los españoles intensificaron en Mucuchíes el cultivo de rubros como las papas, e introdujeron el trigo, la cebada, las habas, las hortalizas, y distintos tipos de ganado. Entre las especies agrícolas se destacaba el trigo, cuya harina era un importante producto demandado en otros territorios del imperio español. Sobre su comercialización haremos posterior referencia.

Mérida y Mucuchíes parecen haber tenido intensos contactos comerciales, gracias a su relativa cercanía en el recorrido por el Camino Real. Evidentemente había diferencias medioambientales entre ambos poblados, y por supuesto en la producción agropecuaria, lo que obligaba a la compra-venta de rubros o productos carentes en cada uno de ellos. De hecho, aunque Mérida era un núcleo primario de implantación en la cuenca del río Chama, la producción de Mucuchíes pudo haber llegado a ser fundamental para satisfacer las necesidades alimentarias de los merideños durante el periodo colonial, tal como lo sugiere Nelly Velásquez: “Los Habitantes de Mucuchíes se integraron directamente a la red de comercialización abasteciendo a los vecinos de Mérida”. (1990: 245).

En tercer lugar, tenemos a Apartaderos o Desapartaderos,⁵ población no muy importante desde el punto de vista demográfico (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 podemos afirmar que Apartaderos era un importante centro productor y distribuidor, como sí lo eran Mérida y Mucuchíes; en cambio era un nudo comunicacional de primer orden en los Andes venezolanos.

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.

b. Comercio por el Lago de Maracaibo

El circuito alrededor del Lago de Maracaibo surgió, entre otras razones, a partir de las necesidades 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 cuenca alta del Chama (jurisdicción del Corregimiento de Tunja, y luego de la Provincia de Mérida) y otros territorios del imperio español en América.

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.

Este puerto llegó a ser tan importante, que impulsó el poblamiento colonial en una zona con desventajas geofísicas para el desarrollo de actividades agropecuarias y el consecuente asentamiento. De esta manera, en las áreas circundantes a Gibraltar se inició el cultivo de rubros como el cacao, mediante el establecimiento de algunas estancias. Pronto el cacao comenzaría a ser transportado a regiones distantes. Además, el puerto funcionaba como punto de abastecimiento y de reparación de las naves de otros puertos lacustres menos importantes. La relevancia de Gibraltar queda expuesta en las Ordenanzas de San Antonio de Gibraltar, reseñadas por la geógrafa Edda Samudio:

“Para la promulgación de las Ordenanzas de San Antonio de Gibraltar, posiblemente contribuyeron dos circunstancias especiales. Por

una parte, la importancia económica que esa ciudad tenía para Mérida y el resto de las ciudades bajo su jurisdicción político administrativa, así como también para otras ciudades del Nuevo Reino de Granada; y por otra, el hecho de que Mérida necesitaba fortalecer ese puerto, para contrarrestar las agresiones de Maracaibo, que de manera permanente aspiraba ampliar su hinterland a expensas del área merideña»(1984: 53-54).

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. Según Eduardo Arcila Farías, las siguientes eran las cantidades exportadas de trigo, entre los años 1579 y 1701.

Cuadro N° 1.
Exportación de harinas desde Mérida y Trujillo

Año	Cantidad	Año	Cantidad
1579	1.000 arrobas	1620	4.024 arrobas
1599	3.200 arrobas a 5 reales.	1628	100 fanegas
1600	700 arrobas a 6 reales.	1643	358 arrobas
1605	9.765 arrobas y 40 fgs. de trigo	1647	50 arrobas
1606	41.026 libras a Pto. Rico 30 arrobas a Cartagena	1692	512 arrobas a 70 reales
1607	7.807 arrobas a 4 reales.	1693	100 arrobas a 21 reales.
1615	22.692 arrobas	1695	221 arrobas a 21 reales.
1619	28.600 arrobas	1701	50 arrobas a 21 reales.

Fuente: (Arellano M., 1973: 155-156).

Como ya se menciona, diversos valles transversales que descienden de la Cordillera merideña, comunican a Gibraltar con esta región. 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 navegabilidad de los ríos.

Las rutas terrestres partían de diversos puntos de la cuenca alta del 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 señala el geógrafo Marco Aurelio Vila (1978:25). 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 aun son recorridos en los Andes merideños, con una anchura hasta de 5 metros. Al respecto el escritor Jesús Rondón Nucete indica lo siguiente:

“La idea es muy vieja. 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 (2000: 29)”.

Figura N° 2
CAMINO REAL EN LA CULATA



Foto tomada por Rubén Hernández. Febrero 2004.

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 Torondoy descendía al Lago. Además Mucuchíes también se comunicaba con otras poblaciones de la cuenca alta del Chama, por medio de una intrincada red de caminos en la sierra La Culata.

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”, y de aquí al lago.

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.

c. Comercio con Barinas

En cuanto al comercio 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. Estas poblaciones fueron fundadas por vecinos merideños bajo la supervisión de las autoridades, 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 del 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, esta población siempre estuvo condenada al fracaso económico, por lo que su ubicación debió responder solamente a aspectos geoestratégicos ⁶:

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. (1962:77).

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 geofísico 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.

Las condiciones medioambientales hicieron de Barinas un importante centro agrícola y ganadero, destacándose el tabaco y el ganado vacuno, aunque el primero era el producto más famoso⁷ de Barinas en las primeras etapas de la colonización, tal como lo cita Tosta :

Sobre el lomo de mulas, era sacado el tabaco de Barinas, por la peligrosa ruta que conducía a Mérida. 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. (Ibídem: 78).

Toda esta producción tuvo su principal aliciente en la demanda originada no sólo en Mérida y Maracaibo, sino en territorios caribeños y en el continente europeo, donde era muy apreciado el tabaco barinés. Pero sin las ventajas comunicacionales no hubiera tenido tal impulso la economía y el consecuente poblamiento barinés. La población llanera supo tomar ventaja de su ubicación como punto terminal de una importante ruta transversal, conocida posteriormente como el “Camino de los Callejones”, que comunicaba a Barinas con Apartaderos y Mucuchíes en primera instancia. 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 Marco Aurelio Vila, 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. (Ob.Cit:216).

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, citado por Virgilio Tosta:

(...) estado en uso y costumbre de tiempo inmemorial a esta parte el llevar todo tabaco que se cria y se coge en la dicha ciudad de Barinas a los puertos de tomocoro y moporo jurisdicción de Maracaibo, para de allí nabegallo a estos reynos por la comodidad que ay tan conveniente para ello por ser los caminos muy buenos y la tierra sana para los naturales y negros, más breve el biaje. (Ob.cit.: 127).

Es verdad que los barineses hacían gran parte de su comercio por los puertos de Moporo y Tomocoro, pero los caminos que comunicaban a Barinas con dichos puertos, con recorridos por valles intramontanos trujillanos, no eran ni mejores ni de distancias más cortas que las rutas transversales que comunicaban a los Llanos altos occidentales con los Andes merideños.⁸ No obstante, los barineses preferían las vías terrestres y los puertos trujillanos hasta que fueron obligados por las autoridades merideñas a sacar sus productos por Gibraltar. Evidentemente los merideños protegían sus intereses económicos derivados de la recaudación aduanera de derechos reales,⁹ por concepto de alcabalas. Incluso se darían disputas que tendrían que ser resueltas a nivel de la Audiencia de Santa Fe, como señala Tosta: «La decisión de la Real Audiencia indica que los barineses pierden esta especie de peleas; mas no se declaran totalmente vencidos». (Ibidem:126).

En todo caso, los barineses siguieron realizando parte de su comercio por los puertos de la Provincia de Venezuela, pero es indudable que la mayor parte de su economía dependía de los circuitos económicos andino-merideños. El caso de Pedraza es similar al de Barinas, en cuanto a las diversas mudanzas que sufriría. Fue fundada en el año 1591 por el capitán Gonzalo de Piña Ludueña, quien partió de La Grita recorriendo valles transversales, hasta descender al piedemonte andino-llanero, donde asentó la población por primera vez en el sitio conocido hoy como Pedraza La Vieja, al suroeste de Barinas. Pedraza tuvo que ser mudada al menos

dos veces, por los enfrentamientos entre los colonizadores y grupos indígenas. La última de dichas mudanzas se llevó a cabo en el año 1609, ubicándose a Pedraza en un lugar cercano a la actual población 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. 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.

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; y 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.

Derivaciones finales

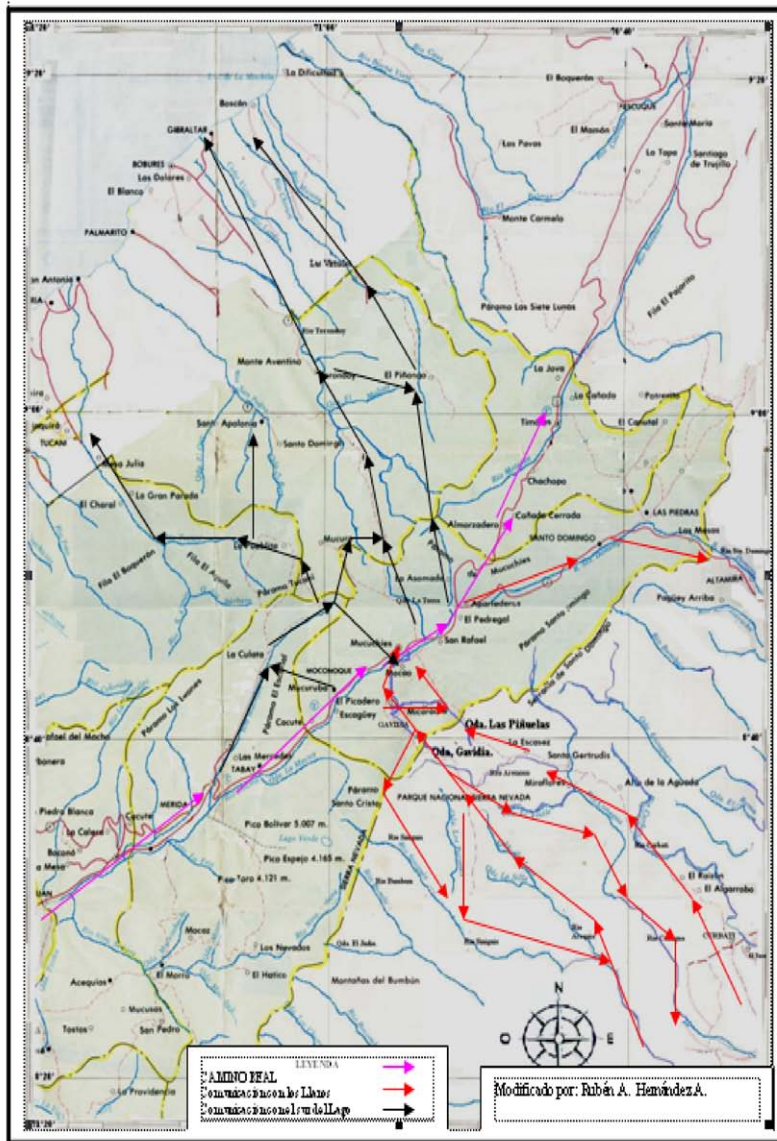
- La presencia de los grupos indígenas en el espacio altoandino merideño era un factor importante para el conocimiento de la vialidad por los colonizadores. En primer lugar, los naturales del territorio en cuestión tenían conocimiento de las principales rutas que les permitían comunicarse entre sí, y a su vez con los pueblos que realizaban intercambios. En segundo lugar, los caminos indígenas sólo sufrieron algunas transformaciones como consecuencia del empleo de animales como medios de transporte. A partir de aquí, los grupos indígenas encomendados de la cuenca alta del Chama serían fundamentales para el desarrollo de las actividades económicas coloniales, integrados plenamente en los circuitos comerciales, tal como lo señala Nelly Velázquez:

-La integración compleja y dinámica de los indios Mucuchíes a la red de comercio regional es un ejemplo significativo para mostrar que el Resguardo de Indios funcionó relativamente en la provincia de Mérida como una institución colonial dirigida a lograr la integración cultural definitiva del indio y su adaptación al conjunto de las redes comerciales que se establecieron en la región durante el siglo XVII". (1990: 241-242).

- La presencia de dos circuitos económicos en torno a los Altos Andes merideños durante los siglos XVI y XVII. Uno de ellos consistía en el comercio de las poblaciones ubicadas en el valle longitudinal del Chama con Maracaibo, el Caribe y la península ibérica. El otro circuito consistía en el comercio de Barinas y Pedraza con los Andes merideños, con Maracaibo, el Caribe y otros territorios. En este caso, la Cordillera merideña era el punto intermedio para establecer contactos con el puerto lacustre de Gibraltar, recorriendo vías terrestres transversales y longitudinales.

- Por tanto, los Altos Andes merideños contaban con dos áreas de influencia en materia económica durante gran parte del periodo colonial: a) el piedemonte andino-lacustre y parte de la costa sur del Lago de Maracaibo; y b) el piedemonte andino-llanero. 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.

Mapa N° 1.
Ubicación aproximada de las principales rutas de recorrido
colonial en la cuenca alta del Chama.



Fuente: (Corpoturismo; s/f)

NOTAS

¹ No queremos señalar con esto que la economía colonial fuese más “moderna o “desarrollada” que la prehispánica; simplemente se trataba de dos dinámicas distintas, de acuerdo a las necesidades e intereses de cada periodo.

² Es de destacar que los indígenas fueron obligados a cambiar su forma de vida, desde su simbolismo mágico-religioso hasta la economía de tipo comunitaria. Obviamente debían servir como mano de obra en las diversas actividades económicas coloniales.

³ Indígenas dedicados a la agricultura.

⁴ En ocasiones los pobladores de Pamplona y Cúcuta no podían sacar su producción por ríos como el Catatumbo y La Grita. En este caso, hacían el recorrido hasta los altos Andes merideños por el Camino Real.

⁵ Es probable que se denominara así por ser un sitio donde se alejaban o se unían los distintos caminos.

⁶ Virgilio Tosta no lo menciona, pero Altamira era un punto de avanzada para la exploración del piedemonte andino-llanero y de las tierras bajas.

⁷ En realidad, la ganadería sólo comenzó a ser importante desde finales del siglo XVII, mientras que la comercialización del tabaco impulsó la economía barinesa tempranamente, incidiendo a su vez en el crecimiento de la población.

⁸ Por estas razones no debió haber sido muy importante el comercio por los puertos trujillanos. Los barineses bien pudieron haber considerado que las rutas por los Andes trujillanos no eran mejores que las merideñas, a pesar de las adversidades que presentaban estas últimas.

⁹ Es evidente que los barineses estaban siendo perjudicados por el cobro de tales derechos.

Referencias Bibliográficas

Arellano Moreno, A. (1973). *Orígenes de la Economía Venezolana*. Caracas: UCV.

Mejías, José (1996). *La Toponimia de Mucuchíes Persistencia de la Influencia Cultural Indígena*. Mérida: Universidad de Los Andes; Facultad de Humanidades y Educación; Escuela de Historia, Trabajo de Grado.

- Parada, Ana Isabel (1998). *Pueblos de Indios de la provincia de Mérida. Su evolución (1558-1657)*. Mérida, Venezuela: Consejo de Publicaciones de la ULA.
- 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.
- Rondón Nucete, Jesús (2000). *Camino en las alturas: Viaje al tiempo perdido*. Mérida: Editorial Casa Blanca.
- Tosta, Virgilio. (1962). *Historia Colonial de Barinas: Altamira de Cáceres*. Caracas: (s/ed). Vol. I, 1962.
- 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.
- _____(1963). *Aspectos Geográficos del Estado Barinas*. Caracas: Corporación Venezolana de Fomento.
- Velásquez, Nelly (1995). *Población Indígena y Economía, Mérida siglos XVI y XVII*. Mérida, Venezuela: Consejo de Publicaciones de la ULA.

Referencias Hemerográficas

- El régimen de los indios en Nueva Granada y las Ordenanzas de Mérida en 1620. *Anuario de Estudios Americanos*. Serie 1era, Tomo III. 1946. pp. 1177-1200.
- Samudio, Edda. Las ordenanzas del corregidor de Mérida don Juan de Aguilar para San Antonio de Gibraltar, 1610. *Boletín Antropológico*. Mérida: N° 6, abril-diciembre de 1984. pp. 53-61.
- Velasquez, Nelly. Los resguardos de indios y el establecimiento de circuitos económicos en la provincia de Mérida (siglo XVII). *Tierra Firme*. Caracas: año 8, N° 30, abril-junio de 1990. pp. 223-246.

Referencia Cartográfica

- Corpoturismo. *Mapa del Estado Mérida*. Caracas: Grupo Editor Interarte. (s/f)