

CAMINOS, GANADERÍA, COMERCIO Y POBLACIONES ANDINAS ENTRE VENEZUELA Y COLOMBIA. SIGLOS XVI-XX.

Héctor Augusto Maldonado D *

Resumen

Las fundaciones genésicas que pautaron el establecimiento de los primeros asentamientos de ciudades en territorio de lo que es hoy Venezuela, conformaron un proceso que se extendió desde el Oriente hasta Occidente. Más allá de Maracaibo, los suelos occidentales (Andes), estuvieron totalmente ignorados por la Provincia de Venezuela. Desde la Nueva Granada se asume su poblamiento y la ciudad de Pamplona es la única que llegó a mantener el interés por el comercio en la zona. En el trabajo se estudian las vías de comunicación entre ciudades y pueblos establecidos durante el proceso de poblamiento andino, construidas sobre el trazado de los antiguos caminos de indios, así como el dinámico intercambio minero, ganadero, agrícola y comercial que se generó. También se interpreta el significativo proceso de exportación e importación que fortalecería en el devenir colonial y republicano a las economías de estos pueblos.

Palabras clave: Caminos, ganadería, comercio, proceso de poblamiento andino.

Roads, cattle, commerce and Andean populations between Colombia and Venezuela. Centuries XVI-XX.

Abstract: The original foundations that marked the establishment of the first settlements of cities in the land of what is today Venezuela, made a process that extended from East to West. Further than Maracaibo, the eastern lands (Andes), were totally ignored by the province of Venezuela. From the New Granada (Nueva Granada) its populating is assumed, and the city of Pamplona is the only one that kept the interest in the commerce of the area. In the paper the ways of communication between cities and towns settled during the process of the Andean population is studied, built along the trace of the old roads of Indians, as well as the dynamic mine, cattle, agricultural and commercial exchange that was generated. Also, the meaningful process of exporting and importing that would strengthen the colonial and republican profile to the economy of these towns is interpreted.

Key words: roads, cattle, commerce, process of Andean populating



1-. Introducción

En los inicios del colonialismo venezolano (1498), se fundaron algunos pueblos basados en el interés exclusivo de la minería, ese fue el caso de Cubagua (1500), El Valle del Espíritu Santo (1522), San Pedro de Coche (1526), San Pedro Mártir (La Asunción, 1527), todos en el Oriente Insular; otros se fundan en sus costas Orientales como fue: Cumaná (1514-15), y Puerto La Cruz (1529), entre otros, que pautaron el establecimiento de los primeros

asentamientos de ciudades en territorio de lo que es hoy Venezuela y que sirvió para extenderse desde el Oriente hacia Occidente con la fundación de Maracaibo en 1528.

Este señalamiento es una referencia muy importante que lleva a mostrar los aspectos socio-económicos que, indudablemente, existieron en dicho proceso. La agricultura, la ganadería y el comercio en general llegaron a extenderse por gran parte de ese vasto territorio continental. No obstante, más allá de Maracaibo, los suelos Occidentales, los Andes, estuvieron totalmente ignorados por la Provincia de Venezuela.

Aunque algunas veces, fueron visitadas por gen-

tes como los Welser (Nicolás Federmann, 1535-1538), Hernán Pérez de Quesada y Ambrosio Alfinger (1530-1541), Alonso Pérez de Tolosa, Pedro de Limpías, Diego de Losada (1547) y por la parte de Nueva Granada, la expedición que dirigió Ruiz Maldonado en 1538, desde Santa Fe de Bogota, pasando por Tunja y navegando por el Meta hasta llegar al río Sarare (hoy río Arauca), camino a Guayana. Años después, al ser fundada Pamplona desde Santa Fe de Bogota (1549), su Cabildo autoriza a Juan Rodríguez Suárez (1558) a explorar la sierra nevada, donde funda a Mérida en ese mismo año.

Desde ese Cabildo se le ordena a Juan Maldonado a fundar San Cristóbal (1561); es así, como desde la Nueva Granada se asume el poblamiento de los Andes olvidados y que aunque ya existía el camino ganadero de El Tocuyo a Santa Fe de Bogota, Pamplona es la única que llegó a mantener el interés de ese comercio, convalidando como encomendero a Pedro Alonso de los Hoyos, conocedor de la gran utilidad de tan importante mercado.

2. Vías de comunicación para el comercio.

Dentro de ese proceso de poblamiento se fue haciendo necesario el establecimiento de vías de comunicación entre las ciudades y pueblos fundados por los españoles. Esto se originó debido al intercambio tanto minero, ganadero, agrícola y comercial que se generó en toda la América española y que trajo como consecuencia el establecimiento, en principio, de caminos y trochas muchas veces pertenecientes a los antiguos caminos de indios que sirvieran para movilizar las mercaderías y el ganado que se producían en todas estas regiones y que, con el tiempo, se convirtió en un proceso de exportación e importación, derivando un fortalecimiento de las economías de todos estos pueblos.

Estos caminos no tan sólo sir-

vieron para este tipo de relaciones; a la vera de ellos se fueron ampliando también los horizontes del espacio geográfico pautado en el descubrimiento y poblamiento de nuevas áreas, bien sea por la aparición de nuevas minas, implantación de grandes haciendas o hatos ganaderos que obligaba a la utilización de los caminos de indios o la construcción de nuevas vías que comunicaran entre sí las diferentes zonas montañosas con las costas, los llanos con las costas y las montañas, lo mismo que las otras colonias de la América española, formando con el tiempo una fortalecida organización vial que fue mejorando los aspectos socioeconómicos coloniales de esos pueblos.

Los caminos coloniales constituyeron un factor de progreso en el desarrollo de las actividades mineras, agrícolas, ganaderas, comerciales y poblacionales del nuevo reino, al convertirse conjuntamente con los caminos de agua, en la única vía de movilidad e intercambio entre las diferentes áreas geográficas. Por este motivo hicieron su aparición las guarniciones, las alcabalas y los pequeños comercios a lo largo de los caminos reales, caminos de recua, caminos ganaderos, trochas y caminos nacionales cuyos vestigios existen todavía hoy en algunos lugares del territorio nacional venezolano y que para aquel entonces sirvieron a la fundación de nuevos pueblos y ciudades.

Las exploraciones hechas al interior de los territorios conquistados en la América por los españoles fueron realizadas, en principio, siguiendo los cauces de los ríos, quebradas, riachuelos y aprovechando los caminos de indios, evitando así el gran dilema que les causaba el emprender una travesía abriéndose paso por medio de los grandes y cerrados bosques, selvas y montañas cuyo esfuerzo de talar y rozar les traía la pérdida de mucho tiempo y el peligro que ello encerraba por la existencia de fieras, ofidios, indios y enfermedades

endémicas que causaban el desgaste y muerte de hombres, bestias y animales de cría que tanta falta hacían para proseguir y conseguir los propósitos de dichos reconocimientos territoriales.

No obstante, cuando se inició la fundación de asentamientos, pueblos y ciudades se vieron en la necesidad de construir nuevos caminos con la mano de obra indígena esclava y más tarde del negro africano, abriendo las primeras vías de comunicación, lo que les permitió vincular a los nacientes pueblos entre sí e intercambiar productos tanto agropecuarios como importados desde Europa. Así fue como apareció el medio de transporte, que no fue otro, que el humano, mular, caballar y el tirado por bueyes. Eso obligó a mejorar los caminos existentes y a construir otros que les permitiera el paso de estos, guiados todos ellos por hombres especializados en la conducción de este tipo de arreo, en especial la de animales, y que se les daba el nombre de «arrieros». A los caminos se les daba el nombre de «recua» (camino de bestias de carga) y su importancia variaba según la distancia y trayecto que les tocara recorrer.

Por tanto, fue así como aparecieron los caminos reales y más tarde caminos nacionales considerados de largas distancias o corta distancia. Para ello, el tipo de transporte que más se utilizó fue el mular por ser el de mayor resistencia para el traslado de carga entre largas distancias, encabezado por una mula campanera (por llevar una campanita amarrada al pescuezo) que hacía las veces de guía y una mula o varias mulas auxiliares que iban de último (sin carga alguna) por si se accidentaba alguna de las bestias cargadas, trasladándose la carga a alguna de ellas y el caballar como transporte humano, allí actuaban según el número de mulas (de 12 a 40, no existía un número definido de mulas, todo dependía de la carga).

El personal que dirigía el conjunto o arreo de mulas estaba com-

puesto por varios arrieros, empezando por el arriero «sabanero» encargado de darle de comer a las bestias, el arriero «cargador» o «aviador» cuyo oficio era el de prevenir las situaciones anormales que aparecieran en el camino y que fueran a perjudicar las bestias y controlar la carga y descarga de la mercancía que llevaban las mulas, igualmente era el responsable de que la carga llegase bien a su destino, el «atajador» controlaba el paso de las mulas haciendo que estas fueran por el mismo sendero. Todos ellos andaban a caballo, si la travesía era por llanuras (sabanas) o a pie si se hacía por selvas, montañas, (a este tipo de arriero se les llamaba «cagones» por ser su costumbre usar pantalones cortos y andar descalzos) y eran dirigidos por un capataz de arrieros, quien era un hombre de máxima confianza del dueño del arreo o del señor terrateniente a quien tenía que rendir cuentas.

En los trayectos cortos que se cumplían entre haciendas y hatos era muy común la utilización de la mula y el buey como transporte de carga y el caballo seguía cumpliendo su función de transporte de personas y muy rara vez el de carga, dirigidos siempre por el capataz y sus arrieros. Es muy importante destacar la diferencia que existía entre el arriero mular y ganadero; éste último se distinguía por ser un buen jinete llanero conocedor de sabana y tener cualidades muy específicas en el control y dominio de la manada vacuna.

Suárez (1997), habla sobre la organización del trabajo del arriero y lo define de la siguiente manera:

«En la organización del trabajo se encontraban arrieros que cumplían funciones específicas durante los viajes. El más importante y el responsable de que la carga llegara a buen destino, así como cumplir con todos los trámites burocráticos de guías y

contraguías y pagos en las aduanas, era el mayordomo. En las instrucciones a los hermanos Jesuitas Administradores de Haciendas se señala que todo el equipo necesario para la recua tenía que ser entregado a un mayordomo fiel con sus arrieros inteligentes en su arte, al cual se pueda fiar el manejo de las mulas, y los frutos que han de llevar en ellas». (Suárez, 1997:44).

En esta referencia, se encuentran implícito un control integral que tenía que ver con lo administrativo, humano y legal, mostrando la existencia de una organización fundamentada y supervisada desde la Corona por medio de sus agentes aduanales. De igual manera, existía la función de las alcabalas y resguardos en los caminos reales y/o nacionales que permitieron el control de la evasión de impuestos emanados desde la Corona española y que eran susceptibles de eludir, bien sea por la falta de supervisión o por tomar otras vías que la convertían en caminos para movilizar el contrabando de extracción. Estos fueron los tiempos coloniales de la América española y a Venezuela, siendo parte de ella, le tocó vivir estos controles conjuntamente con sus desmanes y sus caprichos.

3-. La visión de los caminos desde el Táchira

El espacio geográfico ocupado por el hoy territorio tachirenses, fue visitado tanto por los conquistadores españoles como por los alemanes (Welseres) desde 1535, como paso obligatorio hacia Nueva Granada. En ese transitar se originó el comercio ganadero entre el Virreinato y Venezuela y es precisamente por el suroeste del territorio tachirenses donde se inicia la apertura del camino ganadero que desde El Tocuyo (1547), gracias al cual por vez primera se dan los pasos para este tipo de intercambio. Esto trajo como conse-

cuencia, tiempo después, la ampliación y diversificación del comercio entre ambas entidades.

Con el pasar del tiempo, el crecimiento del transporte mular y caballar en todo el país fue extendiéndose hasta llegar a los Andes tachirenses. Allí se dio un fenómeno poblacional como fue la aparición de grupos familiares a orillas de los caminos de recua, consolidándose algunos pueblos, como Pregonero, Queniquea, San Simón, San José de Bolívar, San Antonio de Caparo, entre otros, que sirvieron en su momento de punto de descanso y de comercio hasta la aparición de fincas, haciendas y conucos que sirvieron de eje del desarrollo de estos asentamientos.

Con la construcción de la carretera Trasandina, entre 1917 y 1925, alguno de ellos perdieron su importancia; otros, como Pregonero, avanzaron prósperamente convirtiéndose en centros de intercambio comercial en su zona de influencia. Una gran parte de los caminos de recua y ganaderos fueron utilizados en la construcción de la Trasandina la cual llegó hasta Caracas.

Otro tanto ocurrió con la carretera Panamericana, construida en 1954, ocupando la mayor parte del camino ganadero y de recuas del piedemonte norte tachirenses, alejando pueblos que convergían en los antiguos caminos, pero que gracias a estas dos vías importantes (Trasandina – Panamericana), crecieron otros tantos, como Mesa de Aura, la Auyamala, Zumbador, La Fría, Coloncito, etc., y en la zona del suroeste con la carretera hacia Guasualito (1933) aparece Abejales, El Milagro, Ayarí, Piscurí, que son mejorados con la construcción de la carretera Nacional de los Llanos (troncal 5) en la década de los sesenta del siglo XX, propiciando la fundación de El Piñal, en 1962, entre otros.

4-. Caminos de herraduras o ganaderos de Guasualito a San Cristóbal

Si bien el nombre de los cami-

nos de recua y caminos ganaderos se hizo común en el territorio venezolano, en una porción de él, como es el caso de la región andina–llanera, también se manejó el nombre de camino de «herradura», justificado por el paso, entre otros, del ganado caballar y mular del transporte que se hacía con estas bestias hacia las diferentes localidades, entre estados e internamente. Pero el que más descolló, entre los llanos barineses, apureños y las tierras tachirenses, fue el de los caminos ganaderos que desde Guasdualito iba hasta San Cristóbal con un recorrido aproximado de trescientos kilómetros y que pasaban por las selvas de San Camilo.

Díaz González (1939), habla sobre estos caminos, de lo difícil de ellos y relata lo siguiente:

«De estos 300 kilómetros, 95 corresponden a la parte de sabanas que se cruzan antes de entrar a la selva (de San Camilo) por el sitio llamado Los Manguitos; 125 kilómetros corresponden a la parte de la selva, desde Los Manguitos hasta la Esmeralda de Teteo hasta San Cristóbal. Más o menos paralelo al Uribante y al Sur de éste; después de Santo Domingo acompaña a la carretera hasta llegar a San Cristóbal. En algunos sitios de este último trayecto el camino ha desaparecido porque lo han ocupado los vecinos dueños de los terrenos adyacentes y en tales circunstancias el ganado tiene que traficar por la carretera». (Díaz González, 1939:19).

Este largo recorrido fue extremadamente sinuoso, por cuanto había que dar muchas vueltas y rodar constantemente los esterros, lagunas, acuciados por la misma necesidad de ubicar pastizales que le sirvieran de alimento y descanso a la ganadería que venían del llano a San Cristóbal. Esta jornada

se la dividían los llamados peones de a caballo que participaban desde Guasdualito y atravesaban los 95 kilómetros de sabana hasta llegar al sitio de Los Manguitos, final de la sabana y puerta de entrada a la selva de San Camilo, donde los esperaban los llamados «cagones» (hombres que trabajan de a pío y usaban calzones cortos) que tomaban la responsabilidad de conducir el ganado por un espacio de 125 kilómetros entre la selva hasta llegar a La Morita sitio perteneciente a las tierras de El Piñal, donde descansaban para proseguir luego a San Cristóbal.

Ese tipo de trabajo, era considerado como un oficio de máxima experiencia y todo aquel que se internara en la sabana o en la selva tenía que ser un verdadero baquiano (conocedor), de lo contrario podía perder hasta la vida. Muchas veces ocurrió que pobladores de estas tierras fabricaban picas para confundir los arrieros de ganados y así lograr que pasaran por sus predios haciéndolos perder valioso tiempo y hasta extraviarse de su camino original. Junto a esto el ganado sufría muchas calamidades al atascarse en los surcos de los charcos, entonces muchos de ellos morían, lo cual era aprovechado por las gentes de esos lugares.

Díaz González (1939), sigue mostrándonos el recorrido de este camino y dice:

«Parece que la última parte del camino, La Esmeralda de Teteo a San Cristóbal (80 kilómetros), es la que agota más los ganados; a lo cual se suman las pendientes forzadas que se encuentran después, los malos pasos, la gran cantidad de piedras sueltas, etc., todo esto contribuye a que las reses lleguen a su destino con los cascotes tan rotos que apenas pueden dar paso y que muchas al caerse no se pueden parar más. A este trayecto final llegan pues los conductores de ganado con sus ganancias sumamente

mermadas». (Díaz González, 1939:19).

El trayecto a que se refiere González, es de 42 kilómetros comprendidos entre Santo Domingo y San Cristóbal. Más tarde se comenzó a utilizar la antigua carretera que se construyó a principios del siglo XX y que ayudó a bajar sustancialmente las grandes pérdidas del ganado que atravesaban el camino ganadero que venía de las selvas de San Camilo y les tocaba hacer la travesía desde Los Manguitos a San Cristóbal. Sobre la palabra travesía, Díaz González manifiesta que ésta equivale a la distancia entre dos puntos o sitios de parada; es casi una medida de longitud y se va acortando a medida que se alejan del llano y a medida que el ganado se cansa.

Así tenemos que del «El Escoplo» a «El Loco» hay seis kilómetros; en cambio del «Registro» al «Burro» no hay sino dos kilómetros y medio, y del «Burro» a «Marquitos», poco menos de dos kilómetros. No obstante, el camino ganadero de los llanos a San Cristóbal, en ningún momento estuvo demarcado de manera fija, pues el cambio de curso de los ríos obligaba a buscar nuevas rutas que el mismo tráfico de ganado iba abriendo, apareciendo cada año nuevas vías que, por lo general, acrecentaban más las distancias entre los puntos principales y secundarios antes que acortarlos. Quiere decir que los caminos siempre estuvieron a merced de la naturaleza y por tanto permanecía la incesante búsqueda de nuevos lugares como, por ejemplo, lo ocurrido con las tierras del «Gran Globo del Uribante».

En esta búsqueda incesante de nuevas tierras que permitieran la apertura de nuevos caminos, bien sea para la ganadería, recua o herradura, se crearon muchas controversias, manifestadas por los vecinos de esos lugares desde el siglo XVII en adelante, tales como la diatriba entre San Cristóbal y Pedraza, entre La Grita y los here-

deros del Presbítero Pablo Antonio Morales, de la sucesión Sánchez Pérez (Pernia) entre otras. Fueron relevantes las nombradas tierras de El Gran Globo del Uribante, puesto que en las grandes crecientes de los principales ríos como el Uribante, Sarare, Nula, Doradas, Burgoa, Burguita, Navay etc., afectaban la imaginación de todo aquel que constantemente se veía obligado a utilizar el camino ganadero de Guasualito a San Cristóbal, que se encontraba con que en épocas de lluvia prácticamente desaparecían los senderos que se venían utilizando como caminos.

Uno de estos ejemplos lo tenemos con las crecidas del Uribante, en el siglo XIX, después del puente de la Morita, el río se salió de su cauce, irrumpió contra el camino ganadero y tomó rumbo Este hacia El Monero, siguió a Puerto Vivas o Puerto Táchira, yendo en dirección Este hasta Caño Dantas y de ahí al Picacho, para bajar a Guacas de Rivera hasta desembocar en el río Sarare en el sitio La Periquera, donde se origina el río Apure. Al principio del siglo pasado XX ocurrió otra de las grandes inundaciones del Uribante; esta vez se desvió por el Caño Betancourt, cayendo al río Teteo y luego al río Burgoa, llegando a puerto Vivas donde cayó al Caño San Rafael o San Joaquín, destruyendo un gran tramo del antiguo camino ganadero que venía de Guasualito a San Cristóbal.

Díaz González (1939), decía:

«Que una manera de reparar y de mejorar el camino en la sabana y en la selva, consistiría en construirle variantes adecuadas por sobre determinados bancos altos que existen en las cercanías de la ruta que él lleva; desmontarlo, drenarlo y hasta terraplenarlo en las partes anegadizas y húmedas que no se pueden evadir; conservarle cierta cantidad de sombra en las partes altas y secas

para refrescar los ganados lo cual se obtendría con desmontes bajos; establecer bebederos en forma adecuada y separados por distancias indicadas. Dichas mejoras servirían para un caso provisional y de utilidad inmediata, pues un estudio definitivo requeriría, para el solo camino, exploración de la región en diversas direcciones (tal es el caso del Globo del Uribante, señalamiento mío), con la ayuda de personas conocedoras de la comarca, para economizar tiempo. El camino de que hablamos ha sido construido solamente con las economías del llanero y del tachirenses y ha sido conservado solamente con las huellas de ganaderos y ganados que lo trafican». (Díaz González, 1939:22-24).

En esta explicación se nota la importancia del camino ganadero entre Guasualito y San Cristóbal; apreciación que obliga a pensar en la movilización y la cuantía del intercambio comercial que generaban estas dos regiones, cuestión que se puede observar en las primeras décadas del siglo XX, en datos recogidos por el mismo Díaz González y que expresan la realidad comercial de entonces:

Cuadro N° I

GANADO QUE SALE DEL ALTO APURE HACIA SAN CRISTÓBAL SIGLO XX

Año	Reses
1935	36.150
1936	40.103
1937	54.706
1938	55.000

Fuente: Díaz González. El Táchira y El Alto Apure Separados y Unidos al Mismo Tiempo por la Selva de San Camilo.

En el cuadro se observa el volumen y la importancia del mercado ganadero entre el Táchira y Guasualito. Sí bien pertenece a la década del treinta del siglo XX, con más vera en el siglo XIX, la pujanza del mercado de la carne estuvo con un mayor incremento resultado a la dinámica comercial que existió entre la República de Venezuela y Colombia, en especial la ganadera entre Guasualito, Barinas y Cúcuta utilizando para el traslado de las reses el antiguo camino ganadero del Alto Apure pues no se había construido para ese momento ningún tipo de carretera en la parte venezolana. Es importante destacar la gran oferta de trabajo que significaba la constante movilización de los semovientes de los llanos hasta Cúcuta, siendo este uno de los indicadores de poblamiento que más sobresalen para esa época.

5- Venezuela y Colombia unidas por el comercio:

En los albores del desarrollo colonial venezolano, se fundan pueblos como Nuestra Señora de la Pura y Limpia Concepción de El Tocuyo (1545) e ingresan desde Valencia y Barquisimeto ganados vacunos que vienen a formar los primeros rebaños del semillero, lo que lleva a la localidad de El Tocuyo, a convertirse en un productor ganadero. Más adelante, se intenta establecer intercambios comerciales con Nueva Granada, así, en 1547, se forma un grupo de avanzada, dirigido por Alonso Pérez de Tolosa, hermano del para entonces Gobernador del Tocuyo, Licenciado Juan Pérez de Tolosa. Se organiza un contingente de cien hombres entre los que se encontraba Juan de Limpias y Diego de Lozada, para explorar las tierras al sur-occidente de Venezuela con la finalidad de ubicar un posible paso que sirviera para comunicar a esa población con Nueva Granada y así poder llevar reses y ganado menor hasta esos confines.

El interés de dicha exploración hacia el sur-occidente y no por el

nor-occidente, tenía su explicación natural, pues el indicador geográfico pautaba, una estructura topográfica compuesta por grandes espacios de sabana, ríos y pastizales en dirección norte-sur, desde el Guanaguanare hasta el Apure donde existía la posibilidad de arrear el ganado vía Santa Fe de Bogotá, pasando el río Sarare, actual río Arauca, para luego remontar el Meta hasta su nacimiento en la ciudad de Tunja, para llegar a Santa Fe de Bogotá.

Lo que encontraron los expedicionarios en la travesía hasta el Apure, fue hartamente difícil, pues dichos territorios, tenían grandes espacios compuestos de esteros, además, los ríos como el Guanaguanare, Portuguesa, Santo Domingo, Caparo, entre otros tributarios del Apure, que corre de Oeste a Este, son difíciles de transitar en sequía e imposibles en la época de lluvias, cuando dichas tierras permanecen inundadas por las grandes crecientes de estos. Por la parte de la Nueva Granada, el Meta y el Casanare parecieran los dos juntos otro Orinoco y su transitar con ganado casi imposible. Estos obstáculos obligaron a Alonso Pérez de Tolosa y sus hombres a tomar rumbo sur-oeste, encontrándose con el río Urubante que los llevó a el valle de Santiago. Años después, las intenciones de estos conquistadores se hicieron posible y se pudo crear un importante intercambio comercial

entre los dos territorios.

Esta actividad comercial fue creando necesidades que progresivamente llevaron a la fundación de pueblos andinos como fue, por la parte colombiana, a Pamplona, el primero de noviembre de 1549; desde Pamplona se funda en lo que es hoy Táchira a Tárriba en 1547, a La Grita en 1558, San Cristóbal en 1561, Peribeca en 1566, San Agatón de Guásimos (Palmira) en 1627, Borotá en 1645. En lo que es hoy Mérida, se funda a Mérida en 1558, Bailadores en 1558, La Punta en 1558, Lagunillas en 1558, Tovar en 1558, Tabay en 1559, Estanques en 1559, Chachopo en 1581, Niquitao en 1584, San Rafael de Mucuchies en 1590, Macurubá en 1595, La Mesa en 1597, Guaraque en 1597, Xaxi (Jají) en 1597, Los Nevados en 1605, por Venezuela a Trujillo en 1557.

Por Colombia entraban mercancías de diferente índole, tales como hilados y tejidos (la popular manta hecha de lana de oveja), proveniente del Departamento de Boyacá, toda clase de aperos para bestias mular y caballar hechas en diferentes lugares de Colombia como El Socorro, Villa de Leiva, Sogamoso, El Tolima, Tunja; de donde también se traían mulas, manejadas por arrieros muy experimentados que aquí en Venezuela les llamaban «guates».

Especial mención hay que hacer del trajinar que hicieron gru-

pos de gitanos por la zona Norte del Estado Táchira, en siglo XIX y principios del XX, donde ofrecían a la venta algunos utensilios y bestias mulares de muy buena calidad, llegando a pernoctar dichos gitanos muchas veces en La Grita. En aquella época la inmigración colombiana a estas zonas era muy notoria, habida cuenta que en aquel país los enfrentamientos fratricidas entre liberales (amarillos) y conservadores (godos) obligaban a abandonar a esos habitantes aquel territorio y viniéndose a Venezuela, en especial al Táchira, donde conseguían cobijo y trabajo.

El comercio tachirenses se distribuía entre Cúcuta, Mérida, Barinas, Zulia y Apure. Tenemos el ejemplo que da Díaz González (1939): «de mercaderías que llegaban a Guasualito procedentes de diversas plazas entre las que se destacaban las provenientes de Colombia, pero que se podrían adquirir todas en San Cristóbal si existiese una vía de comunicación eficiente que permitiese a Guasualito aprovechar los precios de compra, que son más baratos en San Cristóbal que en cualquier otra plaza de la proximidad». (Díaz González, 1939:23-24).

Junto a estas referencias existe un cálculo aproximado, en esos tres años, de mercancías llevadas a los llanos por el camino ganadero desde San Cristóbal hasta Guasualito: 300 toneladas de mercadería, 4.000 pasajeros; sin contar el incremento debido a otro rubros como palma, sarrapia, arroz, productos de lechería, madera, frutos menores y ganado menor. Otro informe es el referente al ganado llevado a Colombia, por ejemplo: en el año de 1938, de las 55.000 cabezas llegadas de Guasualito, fueron llevadas a Colombia 25.000, el resto se consumieron entre Táchira y Zulia. En época anterior a 1937, de las 54.706 reses que vinieron del llano, 29.706 cabezas de ganado fueron consumidas entre el Táchira y parte del

Cuadro N° II

DIFERENTES MERCADERÍAS PROVENIENTES DE COLOMBIA Y COMERCIALIZADAS EN SAN CRISTÓBAL (SIGLO XX)

Año	Peso (Kgs.)	Valor Compra (Bs.)	Flete (Bs.)
1935	163.915	444.316	35.529
1936	220.323	529.634	49.252
1937	267.749	594.965	56.394

Fuente: Díaz González, 1939:13.

Zulia, las demás se exportaron a Colombia.

6- Costos de movilización por res

El costo por conducir una res por este camino era de Bs. 10, y la pérdida de ganado vacuno sufrida en el trayecto de Guasdualito a San Cristóbal era más o menos del 5%, entre reses muertas y extraviadas en el trayecto del llano para acá. También se tenía una aproximación de la merma del peso original que el ganado tenía antes de empezar la travesía desde Guasdualito a San Cristóbal, calculándose que, en los trescientos kilómetros de recorrido, el ganado perdía 2 arrobas y medía cuando finalizaba el viaje.

Otro aspecto muy importante era el precio en que se compraba en Guasdualito el ganado: allí se pagaba por arroba Bs. 4,50 y vendían dichas reses aquí en San Cristóbal, en Bs. 6,00 la arroba. Este mismo ganado se engordaba y se vendía en todo el Táchira a Bs. 9,50 la arroba y a Colombia se le vendían las reses después de pernoctar estas de 2 a 4 meses en las sabanas de La Concordia, donde se cebaban o engordaban. Basados en este elemento, los ganaderos tachirenses obtenían mayores ganancias y beneficios. (Díaz González, 1939).

7- Trayecto del camino ganadero de Guasdualito a San Cristóbal.

Díaz González (1939), al hablar sobre el recorrido del camino ganadero de Guasdualito a San Cristóbal, decía que era de 300 Kilómetros, partiendo desde La Periquera Guasdualito, pasaba por las sabanas de «El Caimán» (Hato El Caimán) seguía por boca de monte, El Consejo, El Mango (entrada a la selva de San Camilo), Gritadero, Hospital, Rivera, El Loco, Buenos Aires, Hoyito, Tronqueras, La Buruza, Las Conchas, La Barriga, Mansilla, Las Tapas, Grifo, Somasa, El Delito, La Pita, El Registro, El Burro, La Piedrita, Cobalongo, Los Isleños, Macollo, Pensamiento, Ricaurte,

Rancho Cuero, Brujas, Santa Barbara, La Ceiba, Chiricoa, La Puertica, El Topón, Juan Chiquito, El Burgua, San Roque, Canoas, El Banco, La Ratona, Tinajitas, casa de Juan Murillo, Buena Vista, Puerto Teteo, Hacienda Naranjales, El Porvenir, Paso de la Jji, casa de Ricardo Contreras, Cementerio de la Morita, Paso de la Zancuda, El Helechal, Cuite, Río Frio, San Josecito, finalizando en San Cristóbal (en las sabanas de La Concordia).

Este camino ganadero, en todo su trayecto, estuvo situado viniendo desde Guasdualito a la margen derecha del río Uribante, quedando «El Gran Globo del Uribante» fuera de este recorrido ya que su posición geográfica se encuentra a la margen derecha del Uribante, siendo posiblemente éste mirado muchas veces como una posible solución a las calamidades que se presentaban por las constantes crecidas de los ríos de la zona, principalmente las del Uribante, y que traían a diario graves problemas a dicho camino. Estos contratemplos llevaron muchas veces a los cambios del camino ganadero del Alto Apure, quedando interrumpido constantemente y haciéndolo desaparecer en muchas partes hasta llegar a desviarlo en Riveritas, tomando la vía por el piedemonte a las ciudades de San Cristóbal y Mérida.

Bibliografía

Archivo Histórico de La Grita. (1793). Volumen LXII. Sobre los terrenos del Globo del Uribante. Estado Táchira.

Archivo General de Indias. (1596). Cedulaario Indiano. Recopilado por Diego de Encinas, Oficial Mayor de la Escribanía de Cámara del Consejo Supremo y Real de las Indias.

DÍAZ GONZÁLEZ, Alberto. (1939). *El Táchira y el Alto Apure Separados y Unidos al Mismo Tiempo por la Selva de San Camilo*. Editorial Vanguardia. San Cristóbal. Táchira.

SUÁREZ ARGUELLO, Clara. (1997). *Camino Real y Carrera Larga*. Publicaciones del CIESAS. México.

Héctor Augusto Maldonado D

Doctor en Historia, Profesor titular, docente investigador de la Universidad de Los Andes-Táchira.

E-Mail:
hdelgado@tach.ula.ve

Fecha de recepción:
Diciembre 2003

Fecha de aceptación definitiva:
Marzo 2004