

CAMINOS DE LOS INDIOS CAMINOS REALES

*Claudine Kauman**

Cuando los españoles llegaron por primera vez a la hoy llamada América, se encontraron con numerosos grupos humanos, cada uno con formas de vida, costumbres, tecnología e incluso rasgos físicos característicos. Las evidencias arqueológicas así como la información oral transmitida por los autóctonos de épocas históricas confirma la existencia de intercambios, en mayor o menor grado, entre grupos muy distanciados geográficamente entre sí.

Cuando la topografía lo permitía, las comunicaciones se realizaban por vía fluvial o marítima. En las regiones donde no había ríos navegables, el hombre se veía obligado a desplazarse por vía terrestre. Para facilitar sus traslados construía caminos.

Desde hace unos 12.000 años el hombre ha habitado en la Cordillera de Los Andes (Schobinger, J. 1969). En esta región, de relieve accidentado con grandes desniveles altitudinales y por ende climáticos, se han desarro-

llado importantes civilizaciones entre las cuales se destacan los Incas.

Entre las grandes obras tecnológicas de los Incas resalta la extensa red vial que cubre la Cordillera de Los Andes desde Ecuador hasta el norte de Chile. Victor von Hagen (von Hagen, 1977) dedicó dos años de su vida a recorrer los caminos Incas sin poder abarcarlos todos.

Construidos para garantizar el desplazamiento del ejército en el período de expansión del Imperio, estas carreteras a menudo tenían 7 m de ancho y estaban delimitadas por muros de 75 cm de alto en algunos sitios. Todos los indios tenían que colaborar en el mantenimiento de estos caminos que unían las distintas poblaciones. En los puntos más altos se encuentran amontonamientos de piedras en forma de pirámide. Los indios actuales añaden sus propias piedras para que los dioses les libren de la fatiga y les den nueva fortaleza. Generalmente eludían el agua y hacían los caminos por encima de los cauces de los ríos. Intentaban, al igual que los romanos,

* Museo Arqueológico, Universidad de los Andes, Mérida.

seguir el recorrido más directo, escalando los obstáculos en lugar de evitarlos. En la puna, al igual que en nuestros páramos, las vías no estaban pavimentadas.

Las crónicas españolas (Aguado, P. 1963; Simón, P 1963) constantemente hablan de los caminos que recorrieron los conquistadores. Incluso podían escoger entre varios caminos, como señala Pedro de Aguado al relatar el intento de Alonso P. Desesperanza de llegar desde la Cordillera meridiana a las riberas de la Laguna de Maracaibo "...siguiendo el más ancho camino que halló..." (Aguado, 1963, p. 428).

Juan Rodríguez Juárez, el primero en haberse lanzado a la conquista de la "Sierra Nevada" y en haber puesto su nombre a la ciudad de Mérida, después de enfrentarse con los indios Bailadores* y quedarse unos días en el pueblo, no consigue camino para continuar su expedición hacia la Sierra de Mérida. Seguramente, como estaban enemistados con los indígenas, no consiguieron quién los guiase y tuvieron que continuar por el lecho del río Mocotíes. Aguado describe las enormes dificultades que tuvieron los soldados para abrir camino y permitir el paso de los caballos hasta llegar a Estanquez. Llama la atención que, en la mayor parte de su obra, Aguado no se detiene a hacer este tipo de descripciones. El hecho de que relate los problemas enfrentados en el desplazamiento nos lleva a suponer que generalmente los conquistadores no tuvieron este tipo de obstáculos, porque ya existían caminos construidos por los indígenas. Muchas veces señala el paso por tal o cual camino y otras veces omite la mención de vía alguna.

El mismo cronista describe, a lo largo de su obra, los

enfrentamientos con los indios, la dificultad para conseguir alimentos, el paso por regiones de climas inhóspitos y raras veces el desplazamiento en sí de un lugar a otro. Sin embargo, el paso de hombres y caballos por regiones naturales de selvas tropicales, bosques de montaña y páramos, es extremadamente difícil si no se tiene una orientación previa. Las coordenadas geográficas que poseían los conquistadores eran muy generales. En ese momento todavía no existían mapas de la región y los conquistadores sólo poseían una orientación muy general, muchas veces incorrecta, dada por los autóctonos de Pamplona y de las regiones que recorrían. Sin la existencia de caminos, una de las mayores dificultades sería el desplazamiento entre los pueblos.

Los grupos aborígenes de los Andes septentrionales se desplazaban a distintos niveles altitudinales, abarcando varios pisos térmicos. Los desplazamientos se realizaban por temporadas desde aldeas hacia bohíos y cultivos dispersos. Generalmente las zonas frías gozaban de mayor status que las regiones bajas y las aldeas más importantes se encontraban en esta zona. Además de los cultos realizados en zonas altas, el clima frío facilita el almacenamiento de productos agrícolas y disminuye las probabilidades de plagas y enfermedades tanto en el hombre como en los cultivos. Las zonas altas intercambiaban productos elaborados (mantas, placas líticas) por materias primas de las regiones calientes, lo que insinúa una superioridad económica. Estos desplazamientos permitían tener acceso a una amplia variedad de cultivos, caza y pesca. La movilización de los indígenas entre la Sierra del Cocuy y los Llanos Orientales de Colombia, así como entre la Sierra de Mérida y la cuenca del Lago de Maracaibo parecen haber sido

* así llamados por los españoles a causa de su extraña forma de moverse durante las batallas.

muy frecuentes (Lleras y Langebaek, 1987).

Era necesario, para permitir esta movilización de los pobladores, una extensa red de comunicaciones con un sistema de mantenimiento regular. Hoy en día, en toda la Cordillera, podemos observar estos antiguos caminos; algunos abandonados y sustituidos por carreteras, otros todavía en uso en zonas apartadas de la Cordillera. Muchas veces están relacionados con antiguos sistemas de cultivos; terrazas agrícolas y "acequias". Las acequias son canales artificiales contruídos para llevar agua de un lugar a otro. Pedro de Aguado señala su existencia en la región de Lagunillas (Distrito Sucre, Estado Mérida) y los Pueblos del Sur (Distritos Arzobispo Chacón, Libertador, Campo Elías, Estado Mérida). Todavía están en uso hoy en día, especialmente en los Pueblos del Sur donde se conservan muchas costumbres precolombinas: aldeas nucleares, desplazamientos altitudinales, terrazas y caminos.

CAMINOS DE LA CUENCA DEL RIO MUCUJUN.

Decidí escoger una micro-región para obtener un conocimiento más preciso sobre los caminos antiguos. A unos 3 Km. al noroeste de Mérida, en la cuenca del río Mucujún (Distrito Libertador, Estado Mérida), había observado trazos de una vía pavimentada, de unos 5 m. de ancho y con muros que la bordeaban por cada lado, ambos de piedra. Este camino estaba abandonado entre la maleza y después de un corto recorrido se unía a la actual carretera que se dirige hacia La Culata (Distrito Libertador, Estado Mérida). Igualmente recorrí, en la misma zona, otro camino que, desde El Playón (Distrito Libertador, Estado Mérida) iba hacia el Páramo Los Leones en dirección noroeste.

Esta vía también estaba pavimentada con piedras y tenía numerosos desagües diagonales al camino, que probablemente llevaban las aguas de escorrentía superficial para así evitar el empantanamiento.

Gracias a estos tramos y su facilidad de acceso, escogí trabajar en la cuenca del río Mucujún partiendo de la salida de Mérida.

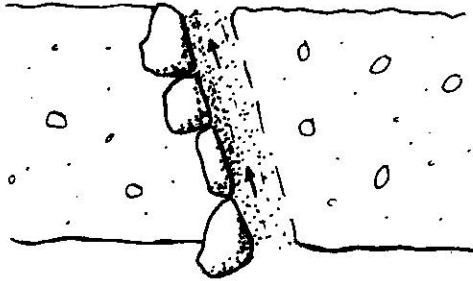
Pensaba en un principio que el camino llegaba a La Culata, pero luego de las primeras entrevistas con los campesinos de la zona, esta acertación fue desmentida. El camino iba a Llano Ruzio (sitio que aparece en los mapas con el nombre de Los Llanos), a El Charal (Distrito Andrés Bello, Estado Mérida) y a Santa Apolonia (Distrito Justo Briceño, Estado Mérida). Me di cuenta que mi estudio tenía que abarcar una zona más extensa de la que había previsto y decidí recorrer el "camino real", llamado así por los habitantes de la zona del Mucujún.

En las fotos aéreas (misión A-34, escala 1:40,000, año 1952) que abarcan las cuencas del río Mucujún y del río Tucaní, se puede observar a simple vista una gran cantidad de caminos que se dirigen en todas las direcciones. En las zonas selváticas los árboles no permiten distinguir las vías que deben existir. El mapa de la zona (Dirección de Cartografía Nacional, 1977, escala 1:100,000, 5941, 5942), aunque marca parte del camino que probablemente fue el principal, e indica vías secundarias -según informantes y mi exploración del terreno- omite sin embargo algunos caminos importantes.

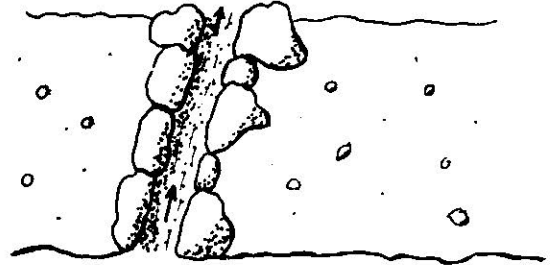
Al ahondar más en las entrevistas y el estudio del mapa, me di cuenta que no se puede estudiar un camino aisladamente ya que todos forman parte de una red de rutas que abarcan extensas regiones. Por ejem-

FIGURA 2. Drenajes.

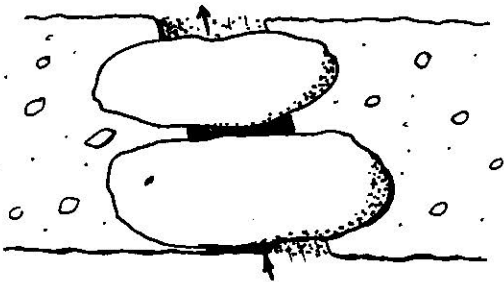
a) Drenaje con protección en una margen.



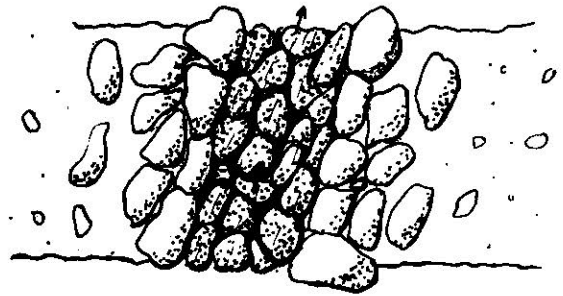
b) Drenaje con protección en ambas margenes



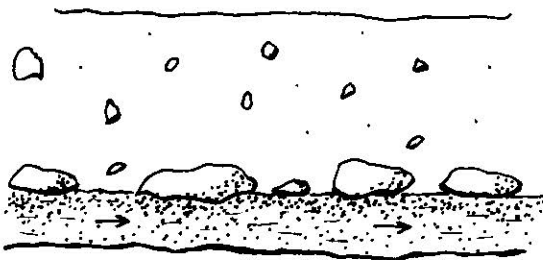
c) Buente.



d) Drenaje de piedra.



e) Acequia lateral.

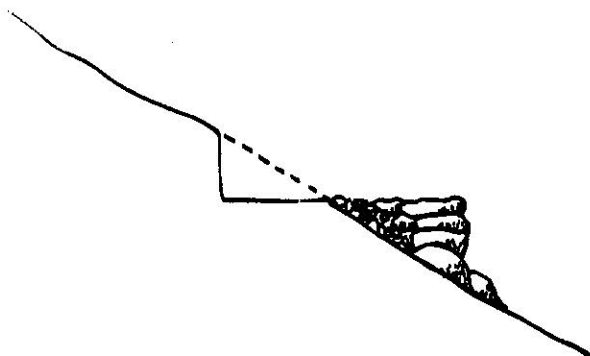




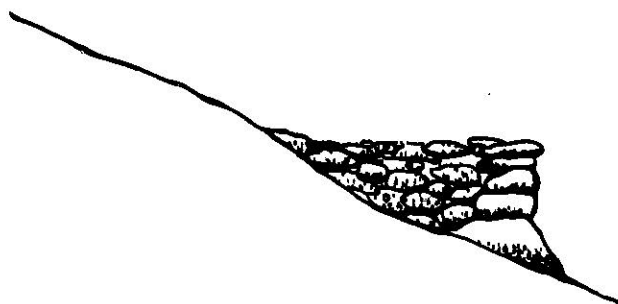
Muros de nivelación compensada. Tramo La Culata-Llano Ruzio. Esta zona ya no está en uso.
(foto C. Kauman)

FIGURA 1. Tipos de nivelación.

a) Nivelación compensada: corte y relleno (terreno con poca piedra).



b) Muro y relleno (terreno con mucha piedra).



plo, desde Santa Apolonia, el camino se bifurcaba, por un lado a los puertos de Palmarito (Distrito Justo Bri-ceño, Estado Mérida) y Bobures (Dis-trito Sucre, Estado Zulia); y por otro hacia Trujillo (Distrito Trujillo, Es-tado Trujillo) y de Trujillo a otras regiones de Venezuela. Decidí, por lo tanto, limitarme al trayecto que recorrían las personas que llevaban mercancía de un lugar a otro. Estos recorridos duraban un máximo de 4 días de camino, en una sola dirección: por ejemplo de Mérida (ciudad) a Santa Apolonia o El Charal, los viajeros tar-daban tres días, y si continuaban ha-cia los puertos del Lago de Maracaibo duraban un día más. Para llevar la mercancía a zonas más lejanas, con toda probabilidad, se encargaban otros intermediarios de hacerlo.

A continuación se indican los caminos ubicados hasta ahora. El "camino real" principal es el que va de Mérida a El Charal, pasando por La Culata y Llano Ruzio. Este se ha di-vidido por tramos para evitar repeti-ciones. La longitud de los caminos se ha calculado de dos formas:

1. Medido en mapa, escala 1:1000,000. Esta longitud está muy por debajo de la realidad ya que el mapa no indica las curvas que son muy numerosas.

2. El tiempo que se tarda un campesino en recorrer el trayecto, calculado en base a un desplazamiento de 50 Km. por día.

Ambas formas son bastantes in-nexactas, aunque pienso que la segunda se acerca más a la distancia real. Se indican las coordenadas del principio y el final del camino.

BIBLIOGRAFIA.

AGUADO, Pedro de: Recopilación Historia de Vene-zuela. Estudio Preliminar de Guillermo Morón.

Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1963. 2V.

LANGEBAEK RUEDA, Carl Henrik: "Tres formas de ac-ceso a recursos en Territorio de la Confederación del Cocuy, siglo XVI". Bogotá: Boletín del Mu-seo del Oro, 18, Banco de la República, 1987. pp. 29-49.

SCHOBINGER, Juan: Prehistoria de suramérica. Bar-celona: Editorial Labor, 1969. 295 pp.

SIMON, Fray Pedro: Noticias Historiales de Vene-zuela. Caracas: Academia Nacional de la Histo-ria, 1963. 2V.

von HAGEN, Víctor W.: La Carretera del Sol. Méxi-co: Diana, 1977.

RESUMEN:

La autora explica cómo el principal sistema de co-municaciones entre las comunidades indígenas de - la Cordillera de los Andes, antes de la conquista española, atravesó la zona altoandina. Después - de una breve descripción de las vías Inca, refie-re cómo encontraron los españoles su camino en - los Andes Venezolanos.

La cuenca del Mucujún (Estado Mérida) fue escogi-da por ella para comenzar un estudio sistemático de los caminos usados por el hombre antes de la existencia de las modernas vías de comunicación.

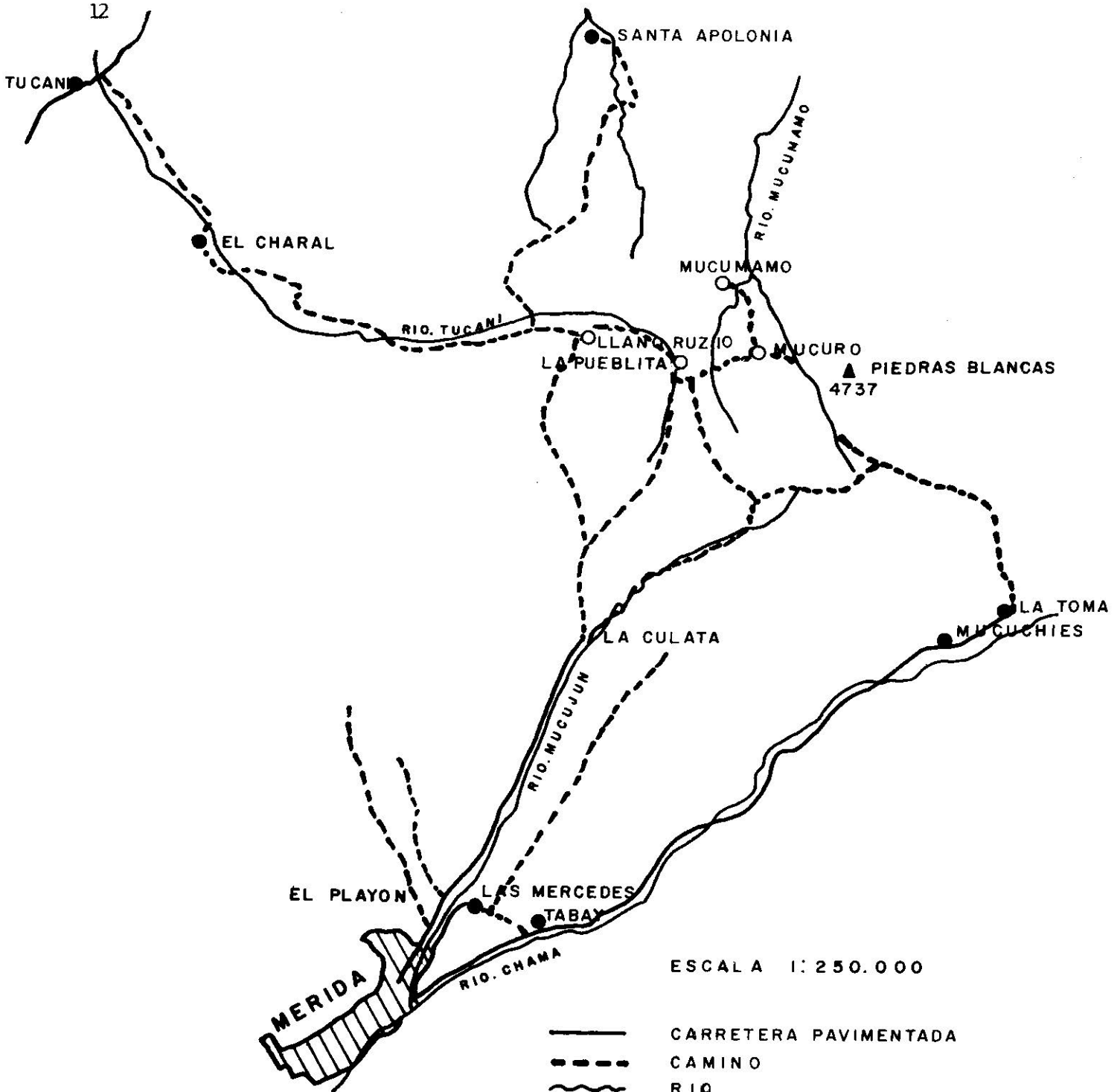
SUMMARY:

The author explains how the main communications - system between the native communities of the An-des, before the Spanish conquest, crossed the high mountain region. After a brief description of - the Inca roads, she describes how the Spaniards - found their way in the Venezuelan Andes. She cho-ses the basin of the Mucujún (Mérida State) to start a systematic study of the roads used by - man before modern means of communication existed.



En primer plano se aprecia el pavimento de piedra.
A la derecha: muro que bordea el camino.

(foto C. Kauman)



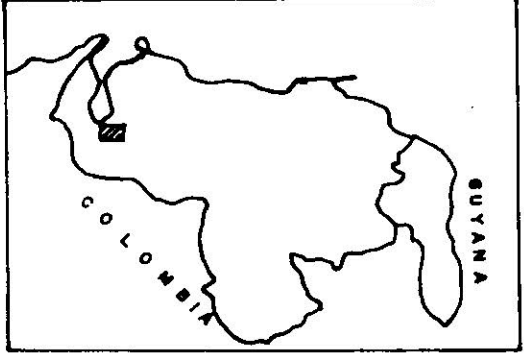
ESCALA 1: 250.000

- CARRETERA PAVIMENTADA
- - - CAMINO
- ~ RIO
- POBLACION HABITADA
- POBLACION ABANDONADA

SITUACION RELATIVA REGIONAL



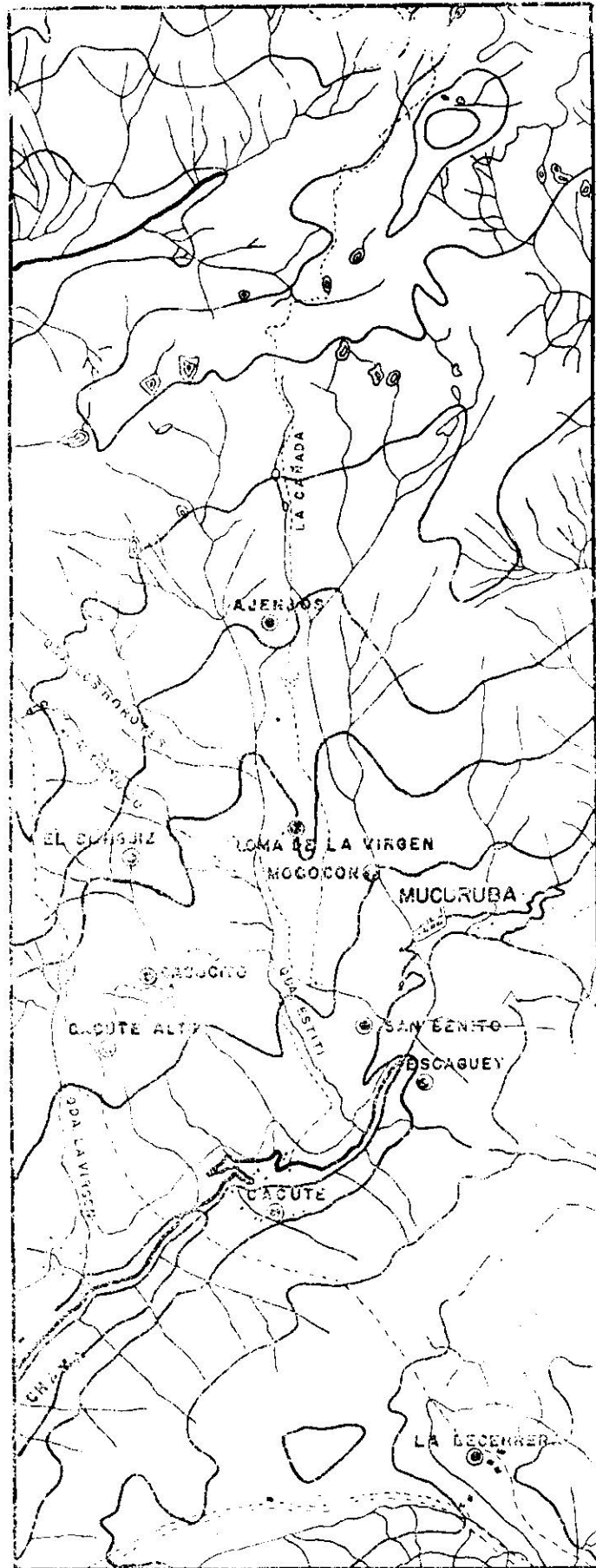
SITUACION RELATIVA NACIONAL



Código	CAMINO	COORDENADAS		LONGITUD (Km)		ALTITUD (m.s.n.m.) Max. Min.	OBSERVACIONES
		Latitud	Longitud	1	2		
C1.1	Mérida - La Culata	8°36'13" 8°44'03"	71°08'10" 71°03'03"	17	50	2.960 1.603	Corre paralelo al río Mucujún, con muro de piedra por ambos lados y pavimento. Hay drenajes de 1 m de ancho, cubierto de piedra. El ancho promedio es de 5 m, en algunos sitios alcanza los 7 m.
C1.2	La Culata - Llano Ruzio	8°44'03" 8°52'37"	71°03'03" 71°04'20"	17	50	4.200 2.590	Se dirige al norte pasando por el Páramo Tucaní. Hay varios sitios de habitación abandonados. La parte más alta está rodeada por un muro de piedras. Promedio de 4 m de ancho. Se aprecian muros de contención, escalones, pavimento de piedra y muros de nivelación.
C1.3	Llano Ruzio - El Charal	8°52'37" 8°54'47"	71°04'20" 71°13'33"	25	50	2.590 780	Zona de bosque. Hay zonas deforestadas en las cuales se pierde la vía. Terreno muy accidentado con derrumbes que borran el camino. Después de la Quebrada La Cuesta hacia El Charal hay plantaciones de café. Numerosas vías secundarias.
C1.4	Mérida - El Playón - Los Leones	8°36'13" 8°38'33" 8°43'03"	71°08'10" 71°07'27" 71°09'37"	10	30	3.720 1.603	Corre paralelo a la Quebrada La Cuesta. Según informantes de la zona va hasta la zona Sur del Lago. Actualmente se utiliza para llevar ganado a pastorear. Cercado con alambre de púa.

Código	CAMINO	COORDENADAS		LONGITUD (Km)		ALTITUD (m.s.n.m.)		OBSERVACIONES
		Latitud	Longitud	1	2	Max.	Mín.	
C1.5	Mérida - Monterrey - Naciente Quebrada La Carbonera	8°36'13" 8°40'10" 8°42'50"	71°08'10" 71°06'43" 71°07'33"	12	36	3.440	1.603	Zona de páramo. Es difícil distinguir el camino en la zona de La Culata y Piedras Blancas. Hay tramos de camino abandonados pero bastante elaborados y anchos. Esta no era la vía principal para ir a La Toma desde Mérida.
C1.6	La Culata - La Toma	8°44'03" 8°45'53"	71°03'03" 70°53'50"	30	70	4.400	2.960	
C1.7	La Culata - La Pueblita	8°44'03" 8°52'13"	71°03'03" 71°02'47"	17	50	4.440	2.900	
C1.8	Llano Ruzio - Santa Apolonia	8°52'37" 8°59'30"	71°04'20" 71°30'25"	-	50	2.590	800	Hasta el Páramo Tucaní se sigue la misma vía que para ir a Llano Ruzio. Luego corre paralelo al río Tucaní.
C1.9	La Toma - Mucuró	8°45'53" 8°52'20"	70°53'50" 70°59'53"	20	40	4.360	3.000	Pasa por el Alto Los Quemados, Belavista, El Bolo, La Yerbabuena, El Novillo, El Paramito y Cacute. Era una de las vías principales para ir a la zona Sur del Lago, a Santa Apolonia y El Charal.
C1.10	Mucuró - Mucumamó	8°53'20" 8°53'33"	70°50'53" 71°00'30"	4	10	3.160	2.920	Este tramo está abandonado. Hay partes muy erosionadas donde el camino desaparece completamente
C1.11	La Culata - Mucuró	8°44'03" 8°52'20"	71°03'03" 70°59'53"	29	55	4.360	2.960	Está vía no era usada con regularidad. No hay evidencias de camino.

Codigo	CAMINO	COORDENADAS		LONGITUD (Km)		ALTITUD (m.s.n.m.)		OBSERVACIONES
		Latitud	Longitud	1	2	Max.	Mín.	
C1.11	La Culata - Mucuró	8°44'33" 8°52'20"	71°03'03" 70°59'53"	29	55	4.360	2.960	Esta vía no fue usada con regularidad. En la zona del Páramo de Piedras Blancas no se encontró cámino que uniera los dos caceríos.
C1.12	La Pueblita - Llano Ruzio	8°52'13" 8°52'37"	71°02'47" 71°04'20"	6	8	2.900	2.590	
C2.1	Mérida - Las Mercedes	8°36'13" 8°38'03"	71°08'10" 71°06'23"	5	9	2.080	1.603	Parte del camino pasaba por la actual carretera pavimentada.
C2.2	Las Mercedes - El Escorial	8°38'03" 8°42'17"	71°06'23" 71°03'33"	10	50	3.300	2.080	Hoy en día este camino no se usa y está muy borrado. Recorri el filo de la montaña hasta llegar al páramo.



● CENTROS POBLADOS
ESCALA 1:50.000

ZONA DE ESCAGÜEY