



## **LA TARABITA DE ESTANQUES (MÉRIDA-VENEZUELA)** *THE TARABITA OF ESTANQUES (MÉRIDA-VENEZUELA)*

Luis Alberto RAMÍREZ MÉNDEZ\*

*Recibido: 12 de junio de 2021*

*Aceptado: 13 de septiembre de 2021*

**RESUMEN:** Las tarabitas fueron un instrumento de transporte fabricadas con una cuerda trenzada atada a dos postes ubicados en los extremos de los acantilados u orillas de un río, a las cuales se amarraba una cesta o cabina en donde se colocaban pasajeros o carga, la que era tirada desde un extremo a otro para hacerla avanzar, como ocurrió en Estanques (Mérida-Venezuela). Su establecimiento, tecnología, funcionamiento, administración e itinerarios son el objeto de estudio del presente trabajo, realizado sobre la información que proporcionan las fuentes documentales, al igual que en las descripciones de los viajeros que transitaron ella.

**PALABRAS CLAVE:** tarabitas, cabuyas, ollas, zurrone, maromas, teleférico.

**ABSTRACT:** *The tarabitas were a transport instrument made with braided rope tied two posts located at the ends of the cliffs or Banks of a river, to which a basket was tied where Passenger or load which was pulled from one extreme to another to make it advance, as happened in Estanques (Mérida-Venezuela). Its establishment, technology, operation, administration and itineraries are the subject of this study, based on the information provided by documentary sources, as well as on the descriptions of the travellers who passed through it.*

**KEYWORDS:** tarabitas, cabuyas, ollas, zurrone, maromas, cable-car.

\* Universidad Central de Venezuela. Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-7014-8105>. C. e.: [luisramirez811@gmail.com](mailto:luisramirez811@gmail.com). Este artículo es un avance del proyecto sobre el estudio histórico sobre el sur del Lago de Maracaibo, desarrollado en el Grupo de Investigaciones de la Regiones Americanas adscrito al CDCH-ULA, Mérida, y a la sede Bobures de la Universidad Nacional Experimental Rafael María Baralt. Artículo de investigación resultado de proyecto n.º 2017000408 en desarrollo sobre la evolución histórica del sur del lago de Maracaibo, financiado por Ministerio del Poder Popular para la Educación Universitaria, Ciencia y Tecnología (Caracas-Venezuela). El autor desea agradecer la significativa colaboración a la geógrafa Reina Aranguren Becerra.

## 1. Introducción

El espléndido y formidable paisaje de los Andes sudamericanos constituye un formidable desafío para diseñar y construir sus vías de comunicación, debido a su accidentado relieve, caracterizado por elevadas montañas, abruptas pendientes y profundos cañones, a través de los cuales se deslizan caudalosos ríos que constituyen obstáculos insalvables para construir calzadas que viabilicen el tránsito entre diferentes y distantes ciudades y puertos. Esa situación ha motivado la edificación de estructuras que permitan la circulación de pasajeros y mercancías a través de esos fragosos pasos, cuyo diseño y tecnología se remonta a las culturas prehispánicas que compusieron las tarabitas para el transporte de personas y cargas sobre aquellas escarpadas hondonadas.

Las tarabitas, o *vulgarmente cabuyas*<sup>1</sup>, también conocidas como *maromas*, *orollas* y *zurrones*<sup>2</sup>, estaban fabricadas con una cuerda trenzada que fue elaborada por los indígenas con fibras vegetales o *bejuco*s y después de la llegada de los españoles con cuero curtido, con una elevada resistencia que le proporcionaba la capacidad para soportar el peso de pasajeros y cargas. Esa *cabuya* era atada a dos postes ubicados en los extremos de los acantilados o a orillas del río, a las cuales se amarraba una cesta o cabina, donde se embarcaban los pasajeros o se colocaba la carga que luego era tirada desde un extremo a otro por operarios para hacerla avanzar. Ese sistema es el antecedente de los modernos sistemas de teleféricos y cables.

En el incario fueron comúnmente utilizadas para interconectar diversos puntos en la red de caminos confeccionados por los naturales que se extendían desde Nazca hasta Tumbes, desde Chuquiabo hasta el Cuzco y desde allí hasta Quito<sup>3</sup>. De igual forma ocurrió en la actual Colombia, donde los aborígenes elevaron tarabitas en distintas locaciones, entre otras en los ríos Cauca, Arma<sup>4</sup> (Caldas) y Suárez (Boyacá)<sup>5</sup>. Igualmente, en Cundinamarca se tendió otra sobre el río Chicamocha que posibilitaba el tránsito entre Tunja y Santa Fe de Bogotá<sup>6</sup>. En Venezuela las maromas también fueron utilizadas para sortear en la accidentada geografía andina en la zona de Boconó (Trujillo), donde se refiere que los nativos las empleaban con la finalidad de realizar el transporte de diferentes productos destinados para sus intercambios<sup>7</sup>.

---

<sup>1</sup> GUMILLA José, S. J. (¿1944?): *El Orinoco ilustrado*. Madrid, M. Aguilar Editor, p. 358.

<sup>2</sup> PÉREZ RIAÑO Pablo Fernando (2012): *La cabuya de Chicamocha, su trascendencia en nuestra historia*, Bogotá. Academia Nacional de la Historia, p. 5.

<sup>3</sup> WIESSE Carlos: (1908): *Resumen de historia del Perú*, Lima. E Rosay editor. p. 48; REGAL Alberto, *Los puentes en el antiguo Perú*. p. 142, disponible en: <<https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/53512/los%20puentes%20del%20antiguo%20peru.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>; GARCÍA, Lorenzo, O. C. D. (1999): *Historia de las misiones en la Amazonía ecuatoriana*, Quito. Ediciones Abya-Yala, p. 256.

<sup>4</sup> VALENCIA LLANO, Albeiro (2005): «Cuando Caldas tenía cables aéreos», *Revista Eje*. Año XXI, ed. 19, septiembre 2005, pp. 22-24.

<sup>5</sup> ANCÍZAR, Manuel (1853): *La peregrinación del ALPHA por las provincias del norte de Nueva Granada en 1850 y 1*, Bogotá. Imprenta de Echeverría Hermanos. pp. 140, 143, 172, 227.

<sup>6</sup> PÉREZ RIAÑO, Pablo Fernando (2012): *La cabuya de Chicamocha...*, op. cit. p. 5.

<sup>7</sup> OLMOS, Elisael José (2008): *Evolución sociohistórica de San Miguel Arcángel de Boconó. «Un pueblo de indios» desde la época prehispánica hasta el siglo XVII*, Valencia. Universidad de

De la misma forma, en Mérida se montaron tarabitas en varios sitios; se conoce que hubo una en el camino que conducía desde Chachopo hasta el pico de El Águila, cuya ruta se continuaba hasta La Puebla de La Sal (Piñango), y luego avanzaba hasta Gibraltar. También, en El Águila se unía al camino de los Callejones que se extendía hasta Barinas, y en Apartaderos se enlazaba con el que comunicaba con Mucuchies<sup>8</sup> (véase mapa 1). Otras cabuyas se instalaron en el camino real que partía desde Mérida hasta Pamplona, en cuyo trayecto se construyeron varias: la primera se tendió sobre el Albarregas en las inmediaciones de la ciudad, como se refiere en 1766, cuando se cancelaron 5 [millares de cacao] *pagados al cabuyero de Albarregas para pasar cargas*<sup>9</sup>. Otra fue emplazada en el paso del río Chama en las inmediaciones de Lagunillas, donde a finales del siglo XVII se levantó un puente, lo que originó el topónimo con el cual se le conoce hasta hoy (Puente Real); y la más importante en la historia de Mérida: la cabuya de Estanques.

En ese sentido, en el presente trabajo se estudia el proceso de establecimiento, tecnología, funcionamiento, administración e itinerarios en el tránsito de la tarabita de Estanques. El trabajo se apoya en las fuentes documentales que reposan en el Archivo General de la Nación Colombiana (AGNC), Archivo General de Indias (AGI), Archivo General del Estado Mérida (AGEM), la Biblioteca Nacional Biblioteca Febres Cordero (BNBFC) y el Registro Principal del Estado Táchira (RPET), al igual que en las descripciones de los viajeros que transitaron por la cabuya, que aportan una valiosa información sobre las variables en estudio.

## **2. El diseño vial desde Mérida al sur del Lago durante la segunda mitad del siglo XVI**

En 1558, con la llegada de los españoles, como parte del proceso de expansión hispánica iniciado en Bogotá y que se expandió por el nororiente de Nueva Granada hacia Tunja y Pamplona, desde cuya ciudad partió el núcleo de europeos que fundaron Mérida<sup>10</sup>, introdujeron sus concepciones sobre la organización del espacio, instituidas a partir del establecimiento de la ciudad colonial, las cuales solo podían funcionar y desarrollarse en estrecha y continua articulación con sus espacios rurales. Con ese propósito se procedió a la formación de una red de asentamientos urbanos<sup>11</sup>, cuya integración se definió

---

Carabobo, (tesis de maestría); id. (2012): «Los andes venezolanos sus culturas prehispánicas. El caso de los Timoto-Cuicas» *Venezuela indígena*, Caracas, Centro Nacional de Historia, 2012, pp. 194; 95-96.

<sup>8</sup> RAMÍREZ MÉNDEZ, Luis Alberto (2011): *La tierra prometida del Sur del Lago de Maracaibo. La villa y puerto de San Antonio de Gibraltar*, Caracas. Editorial el Perro y la Rana. T. II. pp. 243-246.

<sup>9</sup> AGNC. *Miscelánea*. SC. 39, 9, D. 24. Libro de data de don Antonio Dávila, mayordomo de la Hacienda de Estanques. Mérida, 10 de abril de 1766. f. 876v.º.

<sup>10</sup> PAVÓN VILLAMIZAR, Silvano (1999): *Historia del poblamiento y construcción del espacio hispánico en Pamplona*, Pamplona. Publicación de la Cámara de Comercio de Cúcuta. pp. 20-24; ACOSTA MOHALEM (Mr.), José de Jesús (1999): *Historia de la Iglesia en Pamplona, Siglos XVI, XVII y XVIII*, Pamplona. Editorial Ideas Litográficas. Universidad de Pamplona Norte de Santander, pp. 17-20.

<sup>11</sup> LÓPEZ, José Eliseo (2010): «Poblamiento», en *Diccionario de Historia de Venezuela*, Caracas. Fundación de Empresas Polar. T. 3, pp. 677-678.

en concordancia con los roles que cada centro poblado debió cumplir. En ese sentido, es necesario precisar que las funciones específicas de las ciudades coloniales fueron determinadas por las condiciones geográficas y los recursos disponibles en su entorno, pues algunas fueron puertos o reductos militares, otras se transformaron en centros mineros y las restantes se convirtieron en emporios agrícolas-mercantiles<sup>12</sup>. Esos centros urbanos tuvieron que interrelacionarse entre sí mediante caminos que les permitían efectuar transacciones comerciales, militares y de servicios.

La Corona española dispuso que la construcción de los caminos, y en general las denominadas «obras públicas» —como se designaron en la legislación de Indias—, eran responsabilidad directa de las autoridades y en particular de los Cabildos<sup>13</sup>. Estos debían evaluar las necesidades de interconexión entre las ciudades y pueblos; determinar las rutas más indicadas<sup>14</sup>; autorizar, evaluar y aprobar las licitaciones requeridas<sup>15</sup> para la construcción de las obras públicas; vigilar el mantenimiento de las vías y exigir a los vecinos que las mantuvieran aseadas y transitables<sup>16</sup>. De ese modo, los caminos coloniales se cimentaron utilizando la tecnología que los hispanos introdujeron en Indias, herederos de la tradición urbanística romana.

En el particular contexto geohistórico emeritense y con la finalidad de construir las vías se debieron enfrentar y superar los monumentales desafíos que presentaba la serranía andina, caracterizada por su accidentado relieve, hidrografía, clima y elevada pluviosidad. Esas dificultades tuvieron diferentes respuestas, que fueron definidas por el desarrollo tecnológico y la disponibilidad de recursos económicos para ser invertidos en la construcción de las vías de comunicación durante los siglos coloniales. Por esa razón, el diseño de las rutas, aunque en su mayoría siguieron la direccionalidad de los senderos prehispánicos<sup>17</sup>, que recorrían escarpadas montañas cuyo perfil

---

<sup>12</sup> ROMERO, José Luis (2001): *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*, Buenos Aires. Siglo XXI Editores, pp. 9-17.

<sup>13</sup> *Recopilación de Leyes de Indias 1681*, Lib. IV, tit. XVI, ley I.

<sup>14</sup> En 1610 el corregidor don Juan de Aguilar dispuso en sus ordenanzas para San Antonio de Gibraltar que: *se tenga gran cuidado en abrir los caminos reales y se hagan puentes en los ríos donde sea necesario* (AGI. Audiencia de Santa Fe. Legajo 51. Ordenanzas para el buen gobierno de San Antonio de Gibraltar de don Juan de Aguilar, corregidor de Mérida. San Antonio de Gibraltar, 15 de agosto de 1610. f. 3v.º).

<sup>15</sup> En 1605, García Martín Buenavida, Juan Cerrada, Alonso de Rivas, Juan Pérez de Ávila, Gonzalo García de la Parra, Sebastián de Rosales, Juan Pérez Cerrada y Alonso Ruiz suscribieron una carta de fianza a favor de Pedro de la Peña, en quien se había rematado la construcción de un puente de cal y ladrillo sobre el río de Mucujún, garantizando que el mismo *durara el tiempo que el derecho dispone, y si por falta de no estar bien fabricados se cayere no sucediendo caso fortuito... darán y pagarán cada uno quarenta y cinco pesos* (AGEM. Protocolos, T. III. Carta de fianza. Mérida, 1 de junio de 1605. ff. 180v-181v.º).

<sup>16</sup> El procurador Luis de Celis refería *que se logrará la construcción del camino de Santa Rosa para los tráficos y conducciones de tabacos de su magestad* (BNSFC. Cabildo. Acuerdos. Libro de las solicitudes de los procuradores generales al Ayuntamiento de la ciudad de Mérida y de autos y de bandos de buen gobierno de la ciudad de Mérida. 1776-1810. Exposición de Luis Celis, procurador de Mérida. Mérida, 13 de octubre de 1788. ff. 16r-17v.º).

<sup>17</sup> RODRÍGUEZ MIRABAL, Adelina (2010): «Comunicaciones y transporte», *Diccionario de historia de Venezuela*, Caracas. Fundación Polar, Exlibris. T. 1. pp. 948-953; FERNÁNDEZ DE PIEDRAHITA, Lucas (1881): *Historia general de las conquistas del Nuevo Reino de Granada: a*

topográfico presenta elevadas pendientes que hacen difícil su acceso, se procedió a la construcción de caminos de herradura<sup>18</sup> que permitieron remontar colinas muy empinadas, realizar ascensos y descensos sobre laderas abruptas<sup>19</sup>. De esa manera sus trazados permitían superar los desniveles del suelo mediante el diseño de curvas poco pronunciadas, y fueron empedrados aquellos lugares con suelos húmedos o trayectos enfangados.

Esas condicionantes también determinaron que en los acantilados los pavimentos fueran excavados en los riscos, cuya amplitud apenas permitía el tránsito, exponiendo a los viajeros a caer a los profundos barrancos, como ocurría entre Puente Real y Estanques, en cuyo itinerario se recorría *por la cortadura de un cerro llamado San Pablo, que es un precipicio de los más expuestos, y de piso de piedra tan estrecho, que apenas caben las caballerías*<sup>20</sup>. El tránsito se exponía a que *un paso en falso podría tener fatales consecuencias, como morir ahogados en el río que pasaba por el pie de aquel abismo*<sup>21</sup>.

De ese modo, a partir de 1558 y como resultado de la expedición encabezada por Rodríguez Suárez se construyó el camino real que comunicaba a Mérida con La Grita, San Cristóbal, Pamplona y Santa Fe de Bogotá<sup>22</sup>, constituyendo la principal arteria de los Andes venezolanos<sup>23</sup>. Ese camino real se enlazaba con otras vías, que no eran *reales*, aunque el vulgo los denominara de esa forma<sup>24</sup>. Según la tipología utilizada por Jáuregui se les designa como

---

las S. C. R. M. de D. Carlos Segundo, rey de las Españas y de las Indias, Bogotá. Imprenta de Medardo Rivas, p. 19.

<sup>18</sup> Richard Bache describió los caminos de herradura de Mérida en el siglo XIX de la siguiente forma: *El sendero de herradura abierto en el declive de la montaña seguía la dirección que presentaba el menor número de dificultades. Al principio, su altura sobre el río no era muy considerable; pero después de andar un par de horas advertimos que nuestro ascenso había sido bastante sustancial y que, probablemente, nos encontrábamos ya a unos mil doscientos pies por encima del torrente* [BACHE, Richard (1982): *La república de Colombia en los años de 1822-23. Notas de viaje. Con itinerario de la ruta entre Caracas y Bogotá y apéndice por un oficial del ejército de los Estados Unidos*, Caracas. Instituto Nacional de Hipódromos. p. 166].

<sup>19</sup> *Las desigualdades del terreno algunas veces muy escarpadas, o descensos tan abruptos en que se hacía imposible mantener una posición vertical en la silla* (Ibid. p. 166).

<sup>20</sup> BENCOSMO BARRIOS, Héctor (1981): *Mérida vista por el ejército realista*, Maracaibo. Editorial Grafic-Arte, p. 34.

<sup>21</sup> BACHE, Richard (1982): *La república de Colombia...*, op. cit. pp. 169-170.

<sup>22</sup> JIMÉNEZ, Magdalena (1989): «Vías de comunicación desde el Virreinato hasta la aparición de la navegación a vapor por el Magdalena», *Historia Crítica*, Universidad de Los Andes, Bogotá, julio-diciembre 1989. n.º 2, pp. 118-125; GUERRERO, Omar, y Gerardo PINEDA (2019): «Rutas ancestrales de los Andes de Mérida: una visión de ecoturismo histórico», *Boletín Antropológico*, año 37, n.º 98, julio-diciembre 2019. pp. 427-429.

<sup>23</sup> [...] *el único camino considerado «real» fue el que enlazaba a la Nueva Granada con la provincia de Venezuela (Capitanía General), que —en nuestra entidad— ingresaba desde la Grita, vía Bailadores – Tovar – Estanques – Lagunillas – Mérida – Mucuchíes... y se adentraba en Trujillo luego de pasar por Timotes*; BAUTISTA RANGEL, Jaime (2019): *Caminos ancestrales andinos*. Mérida, 2019. p. 3. Disponible desde: <[https://www.academia.edu/38747815/CAMINOS\\_ANCESTRALES\\_ANDINOS](https://www.academia.edu/38747815/CAMINOS_ANCESTRALES_ANDINOS)>.

<sup>24</sup> *Esos caminos de origen indígena fueron remozados, «españolizados» para convertir (algunos) en «caminos reales» bajo una acepción vulgar* (Ibid.)

*transversales*<sup>25</sup> y vinculaban disimiles espacios, en especial con el sur del lago de Maracaibo, cuyo territorio se reveló con especial importancia, porque sobre él se construyó esa tan necesaria vía, que integró las rutas terrestres, fluviales y lacustres para conectar Mérida con el Caribe y Europa. La finalidad era establecer el intercambio comercial de harinas, bizcochos, lienzos de algodón, conservas, cacao y tabaco<sup>26</sup>, productos de trascendental importancia desde inicio del período colonial hasta avanzado el siglo XIX, cuya producción fue impulsada por su continua y creciente demanda en los mercados extranjeros<sup>27</sup> (véase mapa 1).

Esas circunstancias, determinaron que la ocupación del valle de Chama<sup>28</sup> fuese prioritaria y simultánea con la construcción del camino real que se empalmaba con otro que se trazó sobre *esta banda del río de Chama*, construido por Francisco Izquierdo de Villalpando<sup>29</sup> y Alonso Rodríguez de Mercado<sup>30</sup>.

Esa senda se dirigía hasta las riberas del lago de Maracaibo, elevándose sobre el monte de Chiguará, y luego continuaba hacia las estribaciones de Mocacay, en cuyo trayecto se situaron los primeros hacendados y estancias en ese valle. La vereda se inició a partir de 1560 y seguía perpendicularmente a la margen norte del río Chama, como lo refiere Pedro de Luna, cuando solicitó unas tierras en sus riberas<sup>31</sup>. Ese camino se extendía hasta el pie de monte andino lacustre en las Lomas Bermejas<sup>32</sup>, es decir, hasta donde está el

---

<sup>25</sup> JÁUREGUI MORENO, Jesús Manuel (1999): «Apuntes estadísticos del Estado Mérida», en JÁUREGUI MORENO, Jesús Manuel: *Obras Completas*, San Cristóbal. Editorial Futuro. T. I, p. 162.

<sup>26</sup> En 1801, según el padrón general de productores de tabaco en la jurisdicción de La Grita, en 4 partidos desde el 25 al 28, que comprendían el partido del Mocotíes desde el puente de Tacarica hasta el último vado del río de Mocotíes, se contabilizaban 3.952.000 matas de tabaco (RPT. *Archivo de La Grita*. T. XXXIV. Padrón general formado por el Ilustre Ayuntamiento de La Grita. La Grita, 18 de marzo de 1801. f. 16v.º).

<sup>27</sup> JÁUREGUI MORENO, Jesús Manuel (1948): *Apuntes estadísticos...*, *op. cit.*, pp. 59-60.

<sup>28</sup> En el caso del valle de Chama es ineludible puntualizar que geográficamente el surco de ese acuífero se inicia en el páramo de Cerrada y se dilata por el pie de Sierra Nevada de Mérida hasta llegar al sur del lago de Maracaibo, donde se convierte en ciénaga; pero en las fuentes consultadas, datadas desde siglo XVI hasta el XIX, se designa con ese topónimo a las riberas que circunscriben el recorrido de ese río, desde el actual sitio de Estanques hasta la planicie lacustre.

<sup>29</sup> Alonso Ruiz Izquierdo de Villalpando, unos de los fundadores de Mérida, acompañó a Juan de Maldonado y ocupó cargos importantes en el Cabildo de la ciudad. Fue ponderado como *bienhechor, hospedador, acariciando a los pasajeros caminantes*; se le concedieron tierras desde *a quebrada zucia hasta la quebrada de Pablos García, y de allí volver sobre mano derecha a los aposentos* (AGNC. *Tierras de Venezuela* T. V. Medidas de Tierras realizadas por el Juez Juan Gómez Garzón. Medidas del Pueblo de Villalpando en Mérida. Mérida, 12 de julio de 1592. ff. 155r-160v.º).

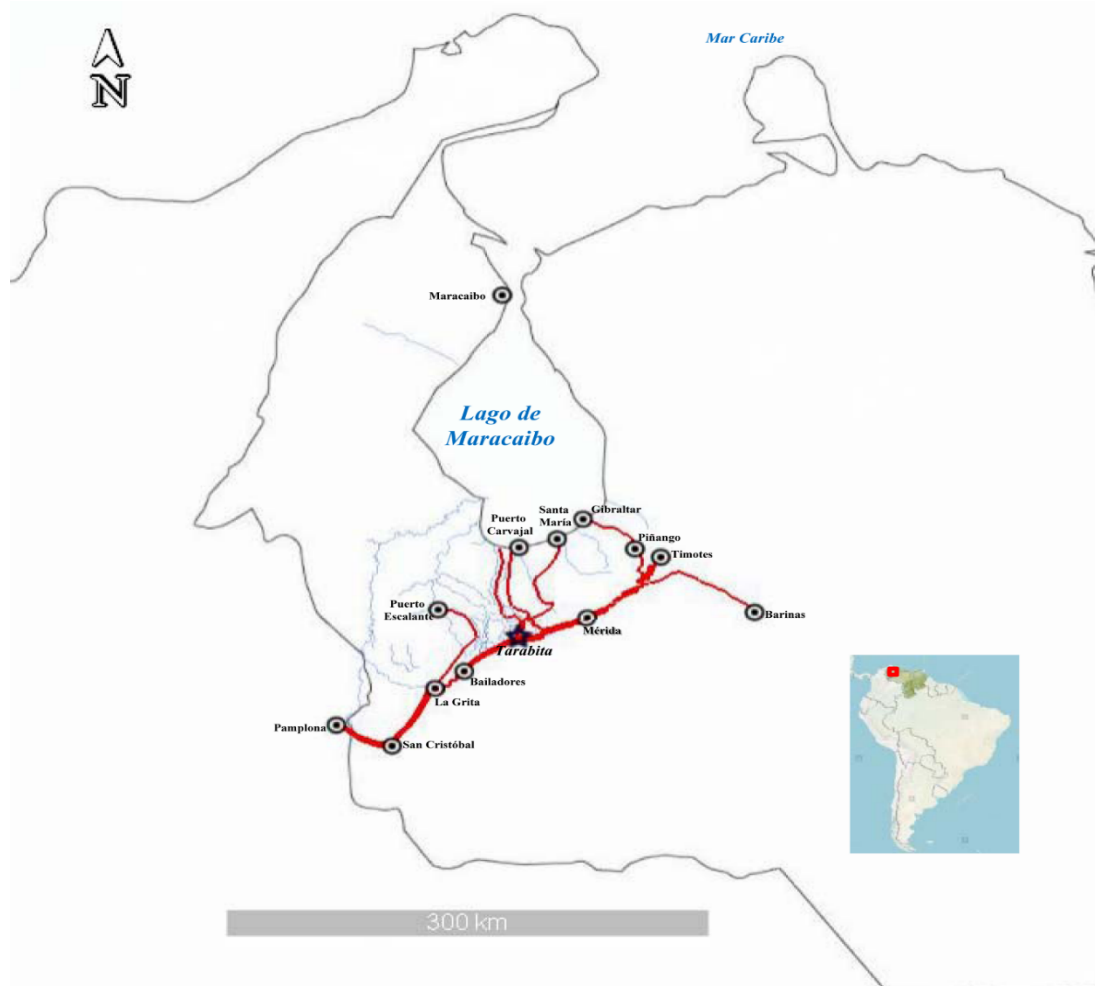
<sup>30</sup> PICÓN PARRA, Roberto (1988): *Fundadores, primeros moradores y familias coloniales de Mérida (1558-1810)*. Caracas (Fuentes para la historia colonial de Venezuela 197), Academia Nacional de la Historia. T II, pp. 215-216.

<sup>31</sup> BNBFC. *Cabildo, Mercedes de Tierra*. Caja 12, doc. 1. Merced. Mérida, 21 de junio de 1589. f. 303r-v.º.

<sup>32</sup> En una merced solicitada por Alonso Pérez de Ynestroza menciona que las tierras se ubican *en la loma que llaman de los Baños, camino desde esta ciudad a lo de Villalpando, y en la cumbre de la dicha que está, luego subir un poco una loma vermexa, camino arriba hasta llegar al principio del llano, que salido de la dicha loma bermexa ay* (BNBFC. *Cabildo, Mercedes de*

sitio de la desembocadura de la quebrada de Mocacay, en el Chama, donde había un embarcadero<sup>33</sup>. Esa calzada fue finalizada entre la sexta y séptima década del siglo XVI, porque su constructor falleció en 1587 (véase mapa 2).

Imagen 1: EL CAMINO REAL Y LAS VÍAS TRANSVERSALES EN LA JURISDICCIÓN DE MÉRIDA. SIGLOS XVI-XVII



Fuente: BNBFC. *Cabildo. Mercedes de Tierra*. Caja 11, doc. 1. Merced a Andrés Henríquez de Padilla. Mérida, 15 de abril de 1635. f. 359r-v.º (AGEM. *Asuntos Diversos T. LI*. Apertura del camino para el puerto de Santa María desde el pueblo de Lagunillas hasta tierra llana).

Esa calzada permitió interconectar Mérida con el Caribe y Europa, cuya salida más expedita era alcanzar la ribera lacustre en la que se establecieron

*Tierra*. Caja 12, doc. 1. Merced a Alonso Pérez de Ynestroza. Mérida, 21 de junio de 1589. f. 309r-v.º).

<sup>33</sup> ...Desde que desemboca en lo llano más abajo de la quebrada de Mocacay, desde donde emboca el río de Chama en los llanos por esta banda río abaxo, pido se mida por allí cortando por lo llano hasta las estancias de Domingo Rondón y por la quebrada de San Onofre arriba; la otra frente de las tres estancias asta topar hasta la falda de la propia cerranía, y por la misma falda hasta tocar con el desembarcadero donde se comensara a medir (BNBFC. *Cabildo. Mercedes de Tierra*. Caja 11, doc. 1 Merced a Andrés Henríquez de Padilla. Mérida, 15 de abril de 1635. f. 359r-v.º).

las primeras dársenas. Por esa razón el camino construido por Alonso Rodríguez de Mercado se extendía hasta *donde el río Chama entra en lo llano* y se enlazaba en este punto con otros dos caminos, uno en dirección al norte. Se concluyó probablemente hacia 1568, cuando se asentó el primer puerto de la ciudad de las nieves eternas, en la costa sur del lago de Maracaibo, instaurado precisamente por su teniente de corregidor y justicia mayor<sup>34</sup>, el capitán García de Carvajal<sup>35</sup>. Inmediato a las ciénagas del río de Chama y conocido como el embarcadero de Carvajal o Puerto de Mérida<sup>36</sup>, como lo describió García de Carvajal *el menor*, quien detalló la trayectoria de la vía, al decir que se transitaba *por el camino que abrió Alonso Rodríguez de Mercado para la laguna*<sup>37</sup>. De la misma forma lo precisó Miguel Baltasar de Quadros Rangel y Bedoya, al explicar que sus propiedades estaban ubicadas junto al *camino [ilegible] es benido que junto al puerto de la laguna de Maracaybo, viniendo de este la dicha laguna a esta ciudad por el camino y puerto que dizen de Carvajal*<sup>38</sup>. En ese puerto se descargaban las mercaderías que se producían en los valles altos y se reembarcaban con rumbo a Gibraltar, para concurrir a las ferias, donde también se adquirían los productos provenientes de Europa y México (véase mapa 2).

El camino de Izquierdo Villalpando estuvo en pleno uso desde finales del siglo XVI hasta principios del s. XVIII, cuando su tránsito fue obstaculizado por la avanzada de diferentes etnias indígenas, conocidas genéricamente como *motilones*, lo que ocasionó su abandono, al igual que las productivas haciendas situadas en los valles de Chama, Onia, Culigría y Guaroríes, y también del tráfico a través ese pasaje, porque los indígenas hostilizaban a los viajeros y se apropiaban de sus mercaderías, situación que se mantuvo hasta 1774, cuando se acordó la pacificación indígena<sup>39</sup>.

En consecuencia, debido a la imposibilidad para circular por esa vía, se recurrió a utilizar otro camino que también databa del período prehispánico: el que se alargaba desde Estanques y comunicaba con La Sabana, desde allí

---

<sup>34</sup> FEBRES CORDERO, Tulio (1960): «Décadas de Historia de Mérida», en FEBRES CORDERO, Tulio, *Obras completas*, Bogotá. Editorial Antares. T. I., pp. 87 y 95; PICÓN PARRA, Roberto (2012): *Fundadores, primeros moradores...*, op. cit., t. II. p. 68.

<sup>35</sup> En 1589, se concedió a Miguel Baltasar de Bedoya *una estancia y caballería de ganado mayor hacia la laguna de Maracaibo, por el camino del Puerto de Carvajal* (BNBFC. Documentos Históricos, sección Manuscritos, caja 12, doc. 1, *Cabildo. Mercedes de Tierra 1569*. Merced concedida a Miguel Baltasar de Bedoya. Mérida, 21 de junio de 1589. f. 308r-v.º).

<sup>36</sup> ... *Hay en esta laguna un puerto en que se desembarca para ir a Trujillo, y otro que se llama [el puerto] de Mérida [Descripción de la ciudad de la Nueva Zamora, su término y Laguna de Maracaybo hecha por Rodrigo de Argüelles y Gaspar de Párraga por orden del Gobernador Juan de Pimentel 1579, Relaciones geográficas de Venezuela. Caracas (Colección Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela. 70). Recopilación, estudio preliminar y notas de Antonio Arellano Moreno. Academia Nacional de la Historia, 1964. p. 211].*

<sup>37</sup> BNBFC. *Cabildo, Mercedes de Tierra*. Caja 12, doc. 1. Merced a García de Carvajal el menor. Mérida, 21 de junio de 1589. f. 306r-v.º.

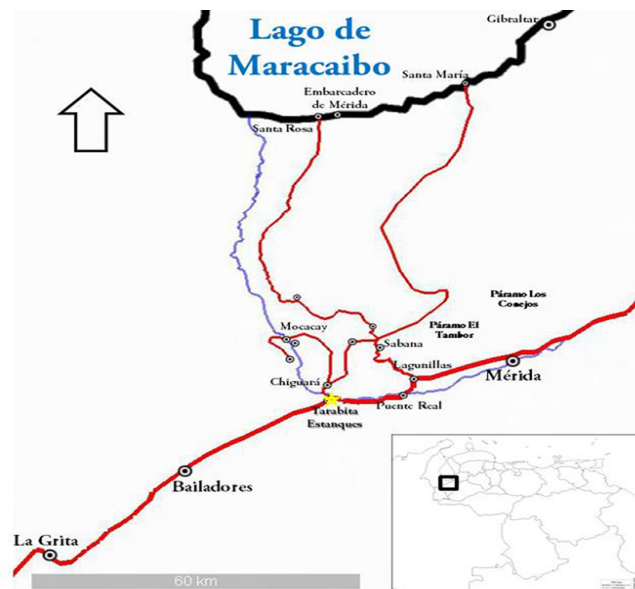
<sup>38</sup> BNBFC. *Cabildo, Mercedes de Tierra*. Caja 12, doc. 1. Merced a Baltasar de Quadros Rangel y Bedoya. Mérida, 21 de junio de 1589. f. 308r-v.º.

<sup>39</sup> RAMÍREZ MÉNDEZ Luis Alberto (2015): *La tierra prometida del sur del Lago de Maracaibo. De su misma sangre. La frontera indígena*, Cabimas Ediciones de la Universidad Nacional Experimental Rafael María Baralt. T. III. Disponible en <[https://www.researchgate.net/profile/Luis\\_Alberto\\_Ramirez\\_Mendez](https://www.researchgate.net/profile/Luis_Alberto_Ramirez_Mendez)>.



se elevaba hacia el páramo del Tambor, luego al páramo de los Conejos, después continuaba hasta Jají, seguía hacia la Hoya de los Molinillos para finalizar en el puerto de Santa María en el lago de Maracaibo<sup>40</sup>. Desde finales del siglo XVII, ese camino interconectaba a los valles del Mocotíes y San Miguel con el lago de Maracaibo. Adquirió especial relevancia durante el siglo XVIII al convertirse en el único que permitía ese comercio. Entre otras transacciones que utilizaron esa vía para el traslado de productos desde Estanques hasta el puerto de Santa María se halla una registrada en 1766, cuando entregaron *52 millares [de cacao] de suplemento hecho en Santa María a estos arrieros y guardias veinte y dos pesos y quatro reales suplidos por Burguera, y tres pesos y quatro reales por Paulis*. Del mismo modo, en otra anotación se expresó la liquidación de *120 millares [de cacao] que este enero se condujeron al valle de Santa María veinte y quatro cargas de arina y cuatro papelones, y regresaron catorce de sal y la arina es de los efectos que dexé franco*<sup>41</sup>. Durante el siglo el siglo XIX esa ruta fue desplazada por camino al puerto de Escalante (véase mapa 2).

Imagen 2: LA TARABITA DE ESTANQUES EN LA RUTA DE LOS CAMINOS REAL E IZQUIERDO DE VILLALPANDO Y SANTA MARÍA (SIGLOS XVI-XIX)



Fuente: BNBFC. *Cabildo. Mercedes de Tierra*. Caja 11, doc. 1. Merced a Andrés Henríquez de Padilla. Mérida, 15 de abril de 1635, f.º 359r-v.º (GEM. *Asuntos Diversos*, T. LI. Apertura del camino para el puerto de Santa María desde el pueblo de Lagunillas hasta tierra llana).

A las anteriores rutas es necesario agregar que en 1780, después de lograda la pacificación indígena, se procedió al establecimiento de los pueblos

<sup>40</sup> AGEM. *Asuntos Diversos*, T. LI. Apertura del camino para el puerto de Santa María, desde el pueblo de Lagunillas hasta tierra llana. Fue director de los trabajos Marcos Varela y costó la obra \$ 419 pesos y cinco reales. Contiene el expediente un plano curioso del camino 1806.

<sup>41</sup> AGNC. *Miscelánea*. SC. 39, 9, D. 24. Libro de data de don Antonio Dávila, mayordomo de la Hacienda de Estanques. Mérida, 10 de abril de 1766. f.º 874v.º.

misionales, en particular San Rosa, situada a las orillas del río Mucujepe. Desde ahí se podía embarcar sobre las corrientes de ese acuífero, y al cabo de un día de navegación se alcanzaba su desembocadura en el lago de Maracaibo, por cuya razón se procedió a la construcción de un camino que enlazaba Santa Rosa a través del monte de Chiguará<sup>42</sup>, y a partir de ese punto se enlazaba con el paso de la tarabita en el sitio de Iguará de Estanques (vid. mapa 2). De ese modo, en esa red vial edificada a lo largo de tres siglos el paso más importante que constituía la bisagra que permitía la comunicación entre los mencionados valles con el sur del lago de Maracaibo era el paso de río de Chama, inmediato al pueblo de los iguaráes, denominado Chuara o Iguará de Estanques, donde se instaló la tarabita de los Estanques (mapa 2).

### 3. La construcción de la tarabita de Estanques

Una de las mayores dificultades en la cimentación de los caminos en la imponente topografía emeritense fue franquear los cauces de los caudalosos ríos, cuyas fuertes y torrentosas corrientes representaron un extraordinario obstáculo para atravesarlas. Por ello, en aquellos sitios que se podían vadear las corrientes se requirieron guías expertos, conocidos como *baqueanos*<sup>43</sup>, cuyo oficio era dirigir a los transeúntes y las arrias para cruzar los cauces, al transitar sobre los lechos de las cañadas, cuidando de que el nivel de las aguas no se elevara por encima de las rodillas de las bestias, porque de lo contrario se mojaban los productos que transportaban, arruinándolos definitivamente. En otros casos, las profundas hondonadas y las rápidas torrenteras hacía imposible vadearlos, por lo cual se precisaba la disponibilidad de puentes; pero en aquella época no era factible acometer esas fábricas debido a los reducidos recursos, tanto de capital disponible como de la capacidad tecnológica necesaria<sup>44</sup>.

Esas insalvables barreras estaban presentes en la encrucijada que articulaba el camino real de Mérida con la vía de Francisco Izquierdo de Villalpando, que descendía por el monte de Chiguará hasta llegar al sitio de Iguará de Estanques, por donde discurría el Chama, cuyas turbulentas y rápidas aguas se deslizaban sobre un anchuroso cauce, encajonado entre dos escarpadas laderas: *un río muy grande y caudaloso, el cual no se puede pasar*

---

<sup>42</sup> El procurador Luis de Celis refería *que se logrará la construcción del camino de Santa Rosa para los tráficos y conducciones de tabacos de su magestad* (BNSFC. *Cabildo. Acuerdos*. Libro de las solicitudes de los procuradores generales al Ayuntamiento de la ciudad de Mérida y de autos y de bandos de buen gobierno de la ciudad de Mérida. 1776-1810. Exposición de Luis Celis, procurador de Mérida. Mérida, 13 de octubre de 1788. fols. 16r-17v.º).

<sup>43</sup> ...*Siete veces se pasa este pequeño río [Mocotíes] por vados pedregosos, y como en los últimos esté aumentado de otros pequeños arroyos es necesario llevar prácticos que dirijan por mejor paso; nosotros llevamos a dos y a quienes pagamos 8 reales por su trabajo [Viaje muy puntual y curioso que hace por tierra Don Miguel de Santisteban desde Lima a Caracas, año de 1740, publicado por ZAMBRANO GUERRA, Nilson (2006): Archivo Histórico de Tovar, Caracas. Fundación Casa del Mocotíes. Fundación Valle del Mocotíes. Alcaldía del municipio Rivas Dávila. Instituto Municipal de la Cultura. Proyectos y Asesorías. T. IV., p. 70. Asimismo, en 1766 se registraron por el mayordomo de la hacienda de Estanques 59 millares [de cacao] que pagué por dos baqueanos por dicho camino [de Chama]. (AGNC. *Miscelánea*. SC. 39, 9, d. 24. Libro de data de don Antonio Dávila, mayordomo de la hacienda de Estanques. 1766. f. 874v.º)].*

<sup>44</sup> GUMILLA, José. S. J. (¿1944?): *El Orinoco ilustrado...*, *op. cit.*, p. 358.

la más del tiempo del año<sup>45</sup>, debido a que era imposible construir un puente y también vadearlo, porque aquellos que habían intentado cruzarlo habían perdido su vida, como se relató en 1602, cuando se refirió que allí se había *ahogado mucha gente* arrastrada por las vertiginosas corrientes del río Chama<sup>46</sup>.

Esas temibles y adversas condiciones motivaron que a finales del siglo XVI se recurriera a la utilización del sistema prehispánico de la tarabita, que permitía transitar sobre aquellas fatídicos torbellinos<sup>47</sup>. En consecuencia, en dos sitios por donde discurría el río Chama fueron fabricadas tarabitas: la primera en Puente Real, la cual en 1671 fue sustituida por un puente tendido sobre el *río grande o de los Estanques*, construido por Felipe Márquez de Osorio, según una relación fechada en ese año<sup>48</sup>. La segunda fue la tarabita de Estanques construida sobre un paso del camino real que discurría entre Lagunillas y el primer vado del río de Mocotíes (actual Santa Cruz de Mora). Lo más probable es que estuviera funcionando hacia 1580, aunque en la visita de Francisco de Berrio no se le menciona, pero es indudable que ya en 1602 para transportar la producción de los valles de San Miguel y Mocotíes era *preciso ir por él* [camino], *se pasa a cabuya amarrado y tirado de indios, al pueblo de la hacienda de Estanques*<sup>49</sup>, cuya excepcional importancia se reveló durante las primeras décadas del siglo XVII, puesto que de ella *ni los señores arzobispos ni los presidentes se pueden librar, si suben a la capital del nuevo reino por el camino de Mérida y Pamplona porque deben pasar por el aire los ríos de Chama y Chicamocha*<sup>50</sup>. Esa necesidad determinó el compromiso del cabildo de Mérida para sufragar los costos ocasionados para su instalación y mantenimiento, los que fueron financiados con la renta de propios del Ayuntamiento a partir de 1621<sup>51</sup>.

#### 4. La tecnología de la tarabita de Estanques

La estructura de la tarabita de Estanques se construyó a partir del tendido de una cabuya atada a dos pilares fuertemente fijados a ambas orillas de río, denominados *morones*, que deberían tener 20 o más varas de altura sobre las aguas. Por tanto, se ubicaban *bien elevados en el aire; uno se ubicaba en la margen derecha consistente en un corpulento árbol*, mientras en la margen izquierda *había gran poste de madera clavado en el suelo, apuntalado sobre un montón de rocas amontonadas a manera de contrafuerte*. En esos soportes

---

<sup>45</sup> AGNC. *Visitas de Venezuela* SC. 62, 4, D. 5. Mandato del visitador Antonio Beltrán de Guevara. Mérida, 17 de septiembre de 1602. f. 629v.

<sup>46</sup> AGNC. *Visitas de Venezuela* SC. 62, 4, D. 5. Mandato del visitador Antonio Beltrán de Guevara. Mérida, 17 de septiembre de 1602. f. 629v.

<sup>47</sup> AGNC. *Visitas de Venezuela* SC. 62, 4, D. 5. Mandato del visitador Antonio Beltrán de Guevara. Mérida, 17 de septiembre de 1602. f. 629v.

<sup>48</sup> Picón Parra Roberto (1993): *Fundadores, primeros pobladores op. cit.* T. III. p. 595.

<sup>49</sup> BENCOMO BARRIOS Héctor (1989): *Mérida vista op. cit.* p. 34.

Gumilla José. S. J. (¿1944?): *El Orinoco ilustrado op. cit.* p. 358.

<sup>51</sup> Ese financiamiento fue exigido por el cacique don Juan Francisco al requerir: *que por los mismos acuerdos del Cabildo como demás de lo referido se asía costo de la dicha cabuya de las rentas de propios de esta ciudad como de ellos proveerá particular.* AGEM. *Documentos históricos.* Expediente para privilegios de los indios de Chiguará. Mérida, 28 de enero de 1661. ff. 30-40.

se enlazaba una sólida cuerda de cuero de res o maroma<sup>52</sup>, fabricada con 24 rejos o cuerdas de cuero retorcidos. En ella estaba pendido un garabato<sup>53</sup> de madera fuerte atado con dos sogas fijas en las dos partes ínfimas<sup>54</sup>, a las que se amarraban dos aros corredizos fabricados con bejuco del tamaño de una collera de caballo. En esos aros se sujetaban dos mecates o sogas que enlazaban a cada uno de dichos anillos, sobre los cuales se colocaba un aparato en forma de cesta o cabina, fabricada con una especie de camilla compuesta de marcos de palos fibrosos a los cuales va cosido el cuadrado asiento de cuero, instalado y dispuesto para su uso en la margen desde donde se iniciaba el tránsito denominado *puerta* (imagen 3).

En la movilización de esa cesta o cabina se utilizaba una cuerda que llamaba la carga para el otro lado, y otra que hacía retornar la tarabita para transportar la nueva carga o pasajero<sup>55</sup>. Además, se empleaba un torno, también denominado cabrestante<sup>56</sup>, que servía de grúa para impulsar y deslizar la cesta o cabina en la que se transportaban los pasajeros y mercancías. Debió tener ciertos requisitos técnicos y de soporte para cumplir con su función, que se desconocen, así el modo de fabricación y su autoría (imagen 3).

En la movilización de la cesta o cabina se aprovechaba la fuerza de gravedad debido a que, al ser tendido el cable, en él se ubicaba en una onda descendente, cuyo punto más bajo se situaba en el intermedio de ambas orillas. De esa manera, cuando se iniciaba el trayecto se impulsaba la cesta que se deslizaba por la cabuya hasta ese punto, donde perdía el impulso, y desde allí se halaba desde la otra orilla hasta alcanzarla. Los pasajeros se sentaban de espalda con las piernas fuera de la cesta o cabina para mantener el equilibrio, y de la misma forma se colocaban los equipajes y bultos<sup>57</sup> (imagen 3).

El traslado se iniciaba cuando el pasajero tomaba asiento o se acostaba en la cesta, o bien se *afianzaba al pobre pasajero por la cintura y por debajo de los brazos, tan ajustadamente que si al pasar se rompe la tarabita o el garabato es preciso que se ahogue*<sup>58</sup>. Después de una señal emitida por uno de los tiranos desde la otra orilla, los aros y en su interior la cesta o cabina, esta era impulsada y movida de una orilla a otra por la cuerda tirada desde la margen izquierda en donde estaban las *aladeras*<sup>59</sup> colocadas en el torno a manera de cabestrante, cuya función era poder tensar la cuerda, la cual era suficiente para

---

<sup>52</sup> En 1766, en el libro de contabilidad de la hacienda de Estanques se hizo constar el pago de tres millares [de cacao] que costó una maroma para la cabuya (AGNC. *Miscelánea*. SC. 39, 9, d. 24. Libro de data de don Antonio Dávila, mayordomo de la hacienda de Estanques. 1766. f.º 905r).

<sup>53</sup> Palo de madera dura en forma de triángulo que sirve de gancho en sus extremos.

<sup>54</sup> GUMILLA, José. S. J. (¿1944?): *El Orinoco ilustrado...*, op. cit., p. 358.

<sup>55</sup> *Ordenanzas de los llanos de la Provincia de Caracas. 1811, Materiales de la cuestión agraria. 1800-1830*, Caracas. Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, 1995. T. I, p. 84.

<sup>56</sup> Torno de eje vertical para mover y arrastrar grandes pesos, usado especialmente en minas, puertos y barcos; está provisto de una cuerda o cable que se va arrollando en él a medida que gira.

<sup>57</sup> ANCÍZAR, Manuel (1853): *La peregrinación del ALPHA...*, op. cit., pp. 141-142.

<sup>58</sup> GUMILLA José. S. J. (¿1944?): *El Orinoco ilustrado op. cit.* p. 358.

<sup>59</sup> En 1766 se hizo constar en el libro de contabilidad de la hacienda de Estanques la entrega de doce millares [de cacao] de tres aladeras (AGNC. *Miscelánea*. SC. 39, 9, d. 24. Libro de data de don Antonio Dávila, mayordomo de la hacienda de Estanques. 1766. f.º 905r.).

soportar el transporte de una bestia<sup>60</sup>, y de dos o tres personas a un mismo tiempo, que luego de ser haladas se van volando por el aire, y llegan a la otra banda del río (imagen 3).

Imagen 3: LA TARABITA SOBRE EL RÍO SUCABUYA EN SIMÁCOTA 1875 (COLOMBIA)



Fuente: Copia de: *Cabuya de Simacota sobre el río Sarabita* (Carmelo Fernández. Álbum de la Comisión Corográfica, Biblioteca Nacional de Colombia).

Para los pasajeros el tránsito por la cabuya era temido y penoso, en particular para los forasteros no habituados a ese tipo de transporte, quienes experimentaban el susto que les hacía ponerse pálidos y temblorosos al desplazarse en el vacío. En ese tránsito, y como lo explica Gumilla, *allí no hay valor que valga; todo hombre se pone mortal (hablo por experiencia propia) ... y llega a la otra banda del río sin color en el rostro, sin habla a veces y no falta quien llega desmayado*<sup>61</sup>. A diferencia de los anteriores, para los paisanos de esas localidades les era tan familiar al extremo que *ellos mismos se atan, aunque vaya uno de ellos solo, y tomando la soga que está atada al otro lado del río se transportan sin susto*<sup>62</sup> (imagen 3).

---

<sup>60</sup> Ordenanzas de los llanos de la Provincia de Caracas. 1811, *Materiales de la cuestión agraria*. 1800-1830, Caracas. Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, 1995. T. I, p. 84.

<sup>61</sup> GUMILLA José. S. J. (¿1944?): *El Orinoco ilustrado...*, op. cit., p. 358.

<sup>62</sup> Ordenanzas de los llanos de la provincia de Caracas. 1811. *Materiales de la cuestión agraria*. 1800-1830. Caracas. Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, 1995. T. I, p. 84.

## 5. La administración de la tarabita de Estanques

Ciertamente, tanto la construcción como la administración de la cabuya de Estanques estuvo a cargo de los iguaraés<sup>63</sup> del pueblo de Uchuara, como fue reconocido en 1602 por el visitador Antonio Beltrán de Guevara, quien pudo comprobar la necesidad y utilidad de la obra. Por esa razón ordenó a Andrés Varela, encomendero de los expresados aborígenes, que *tenga todo el año cabuya en el dicho río de ordinario por donde pasen los dichos indios y demás pasajeros*<sup>64</sup>.

El creciente tránsito y comercio de productos procedentes de los valles de San Miguel y Mocotíes, que requirieron trasladarse a través del paso de la cabuya de Estanques, y la necesidad de su mantenimiento determinó que el Cabildo de Mérida asumiera la potestad de su cuidado y, por ende, lo consideró como un servicio de primera necesidad. Bajo esa cualificación decidieron que su administración y funcionamiento debería ser vigilada y controlada por esa institución concejil.

En ese sentido, los capitulares evaluaron las solicitudes de diferentes personeros que acudieron ante el Cabildo pidiendo se les concediese su administración, entre otros Francisco Ruiz, quien fuera sucedido en 1622 por Cristóbal Pérez Dávila, casado con Ana de Estrada, hija de Damiana Noble de Estrada y Juan Márquez de Betancur, encomendero de los indios de Chama<sup>65</sup>. Cristóbal Pérez Dávila pidió que se le *encargara* del paso de la cabuya de Estanques, y en contraprestación se comprometió a mantenerle *aviado de cabuyas y aladeras y lo demás conveniente y con persona español que asista al buen avío y despacho del dicho paso*<sup>66</sup>.

En respuesta a ese pedido, el Ayuntamiento le otorgó a Cristóbal Pérez Dávila la administración de la tarabita de Estanques estableciendo entre otras condiciones que *tenga el dicho paso y sitio de la cabuya con buena cabuya gruesa de las necesarias barbacoas, todo el avío necesario* para que aquellos que requirieran el servicio de transporte lo tuvieran de inmediato *cada y quando que lleguen los pasajeros y gentes y viajantes sin detenerse, ni detenerlos a pasar*<sup>67</sup>. La concesión tendría una duración de seis años a partir de agosto de 1622.

Sin embargo, a pesar de la aprobación por parte del Cabildo emeritense de la expresada concesión a Cristóbal Pérez Dávila, los iguaraes y los naturales

---

<sup>63</sup> La denominación del pueblo de Yguará o Iguará de los Estanques está datada en la documentación desde el siglo XVI y se mantuvo hasta el siglo XVIII, aún a pesar de ser mudado en dos ocasiones y también ser agregados al pueblo de La Sabana. En el siglo XVIII fueron trasladados al monte de Chiguará, cuyo topónimo se utilizó para designar al poblado y a sus naturales con el gentilicio de chiguaraes.

<sup>64</sup> AGNC. *Visitas de Venezuela* SC. 62, 4, d. 5. Mandato del visitador Antonio Beltrán de Guevara. Mérida, 17 de septiembre de 1602. f. 629v.º.

<sup>65</sup> PICÓN PARRA, Roberto (1988): *Fundadores, primeros moradores...*, op. cit., t. I., pp. 243-244.

<sup>66</sup> AGEM. *Protocolos*, T. VI. Acta de cabildo. Cristóbal Pérez Dávila solicita la administración del paso de la cabuya de Estanques. Mérida, 11 de agosto de 1622. ff. 33r-35r.

<sup>67</sup> *Ibid.*

de los pueblos de Lagunillas y La Sabana, reclamaron el derecho que les correspondía por la condición de *haber acudido como siempre han acudido a la administración y trajín de la dicha cabuya*<sup>68</sup>, con cuya justificación recurrieron ante el Ayuntamiento emeritense y requirieron que se les respetara en ese término. En consecuencia, el Cabildo, justicia y regimiento de Mérida, les reconoció como administradores y prestadores de ese servicio y estableció una capitulación, cuyos acuerdos fueron progresivamente renovados y ratificados mediante una real provisión.

La primera capitulación fue suscrita el 7 de septiembre de 1621 y su vigencia se extendió por los diez años siguientes, por cuya razón después de su prescripción fue revalidada por otra firmada el 12 de marzo de 1631 y otra sucesiva el 7 de julio de 1632. A partir de esta fecha, después de haber transcurrido un decenio que era el plazo fijado para el vencimiento de esas capitulaciones, fue revalidada por el mismo lapso de tiempo. Así lo hizo constar don Francisco, cacique de los iguaraes, quien en nombre suyo y también de los demás caciques de los naturales de los pueblos de Lagunillas y La Sabana exigió que se cumpliera lo pautado en esos convenios al signar una nueva capitulación en 1661<sup>69</sup>. Aunque es preciso expresar que se desconocen los textos de esas capitulaciones y solo se dispone de una, fechada en 1661, representada por el expresado Juan Francisco, cacique de los indios iguaraes, en cuyo acuerdo renovaron las condiciones que se habían establecido 40 años antes, mediante las cuales continuaría funcionando *la administración y trajín de dicha cabuya*<sup>70</sup>.

En esas capitulaciones, los regidores les concedieron a los naturales agregados a los pueblos de La Sabana y Lagunillas una serie de privilegios, entre ellos la exclusividad para desempeñar el *trajín de dicha cabuya*, y por tanto prohibieron expresamente a cualquiera que no formara parte de esas etnias, y en especial al encomendero Phelipe Márquez de Estrada, dueño de la hacienda de Estanques, a quien se le denegó la posibilidad para construir otra cabuya. Esto de hecho restringía y anulaba la concesión suscrita en 1622 entre los regidores y Cristóbal Pérez Dávila, quien, por cierto, era cuñado de Phelipe Márquez. Esa condición evidencia que existía algún conflicto entre los iguaraes y los Márquez de Estrada por controlar aquel estratégico paso y los beneficios procedentes de los pasajes percibidos por su tránsito. Del mismo

---

<sup>68</sup> AGEM. *Documentos históricos*. Expediente para privilegios de los indios de Chiguará. Mérida, 28 de enero de 1661. ff. 30-40.

<sup>69</sup> *Ibid.*

<sup>70</sup> En ese aspecto, el cacique don Juan Francisco dijo: *que por los mismos acuerdos del Cabildo, como demás de lo referido se asía costo de la dicha cabuia de las rentas de propios de esta ciudad, como de ellos proveerá particular en los que hicieren en siete de septiembre de veinte y un años y doce de marzo de mil seiscientos y treinta y uno \_ siete de junio de mil seiscientos cuarenta y dos de sé a de servir vuestra merced mandar ver; y que se ponga con estos autos testimonios de lo que toca y conviene a dicha cabuia, para que conste de todo y para lo que toca servir lo necesario*. AGEM. *Documentos históricos*. Expediente para privilegios de los indios de Chiguará. Mérida, 28 de enero de 1661. ff. 30-40.

modo, los concejales prohibieron a los corregidores de naturales, encomendados y cualquier otra persona u autoridad, que se abstuvieran de interferir u obstruir las faenas realizadas por los iguaraes<sup>71</sup>.

Los iguaraes mantuvieron la administración de la cabuya por lo menos hasta 1661, pero durante el siglo XVIII, el crecimiento y expansión de la hacienda de Estanques en manos de los herederos de Márquez de Urbina, y en especial de doña María Luisa Ramírez de Urbina, ocasionó un cambio. El mantenimiento y la administración de ese importante paso, esencial para transportar la producción de esa extensa hacienda que se extendía hasta el valle del Mocotíes —su creciente producción, especialmente cacao y tabaco, debía ser transportada hasta al puerto de Santa María de la Laguna con destino a Maracaibo—, además de la importación de productos como sal, acero y otros, fueron asumidos por los propietarios de esa unidad de producción.

De ese modo, los administradores de la hacienda de Estanques referían el capital invertido en la dotación de maromas, cabuyas y aladeras. Indudablemente, para los propietarios de esa hacienda el paso de la cabuya no solo se limitó al mero pasaje, sino que se convirtió en un sistema estructurado de transporte en el que incluían las arrias que trajinaban la producción desde diferentes lugares de la hacienda hasta los puertos de Santa María y Santa Rosa, con cuya finalidad construyeron caminos de acceso y establecieron hatos (destinados a la cría de mulas y yeguas) reservados para bestias de carga. Con esa finalidad se realizaron inversiones en el mantenimiento del camino y en los salarios que se cancelaban a los caporales que cuidaban las mulas, caballos y arrias que realizaban el transporte desde el Mocotíes hasta Lagunillas. Esa situación continuó en el siglo XIX, cuando los ejércitos realistas y patriotas utilizaron el paso de la cabuya para movilizar sus ejércitos a través de ella, auxiliados por los esclavos de la hacienda, y se mantuvo bajo esa administración hasta que finalizó su funcionamiento, aproximadamente en 1921.

## 6. Trabajo y trabajadores en la tarabita de Estanques

Esta tarabita constituyó parte de un complejo estructurado de transporte que requirió la prestación de diferentes tipos de servicios, y por consiguiente de trabajadores, que desempeñaban diferentes labores. En primera instancia estaban los operarios que se encargaban directamente de manejar la cabuya, conocidos como los *tiranos* o *cabuyeros*, quienes eran los indios que tiraban o *alavan* de la cabuya para trasladar la *cesta* o cabina que pendía de ella, en la que se trasladaban los pasajeros y mercaderías. Por lo tanto, eran diestros para manejar la tarabita en el *trajín de la cabuya* y atendían el tráfico correspondiente. Realta Gumilla al respecto que en *Chama y otros ríos menores hace uno de aquellos hombres este oficio, a fuerza de brazos, y de ordinario concurren dos, que tiran al desventurado pasajero por aquellos aires con notable velocidad*<sup>72</sup>. Los *tiranos* o *cabuyeros* fueron organizados laboralmente por los caciques de iguaraes, que dispusieron que esa labor sería cumplida por

---

<sup>71</sup> AGEM. *Documentos históricos*. Expediente para privilegios de los indios de Chiguará. Mérida, 28 de enero de 1661. ff. 30-40.

<sup>72</sup> GUMILLA José. S. J. (¿1944?): *El Orinoco ilustrado...*, op. cit, p. 359.



indígenas que se turnarían en varias *tandas* integradas por tres indios *tiranos* seleccionados entre las diferentes parcialidades de indígenas agregados a los pueblos de La Sabana y Lagunillas. Estos debían acudir por turnos con la finalidad de tener la cabuya *prevenida y reparada de lo necesario para su pasaje*<sup>73</sup>. Cada grupo duraría en sus labores un mes, al cabo del cual sería sustituida por otro.

Los *tiranos* o *cabuyeros* que atendían la cabuya residían en casas ubicadas inmediatas a la tarabita, debido a que deberían estar disponibles en todo momento para atender puntualmente a los pasajeros, sin ocasionarles retraso alguno. Por esa razón el Ayuntamiento emeritense ordenó que se adjudicaran 8 cuadras de tierra *en lo mejor y más parado de ella* en las proximidades de la cabuya, donde los indios pudieran construir sus casas, cultivar y criar animales domésticos para proveer sus alimentos. Además, los iguaraes exigieron que esas tierras deberían estar irrigadas mediante el sistema de acequias y con depósitos del líquido en estanques, con la finalidad de poder labrar esos predios, debido a lo árido del suelo. Del mismo modo, los capitulares determinaron que dichas cesiones se ejecutarían aunque hubiese un tercero con mayor derecho al juzgar que era de primera necesidad el *trajín por dicha cabuya*<sup>74</sup>. Durante el siglo XVIII, cuando la administración de la tarabita fue asumida por los propietarios de la hacienda de Estanques, sus administradores procedieron a cancelar los salarios a los indios cabuyeros por su trabajo, como ocurrió en 1766, cuando se asentaron *70 millares y 7 libras de cacao que en este mes pagué a Juan Joseph, cabuyero, por lo que se le debía de su salario*<sup>75</sup>.

En segundo término, estaban otros trabajadores cuyas labores fueron anexas a las que desempeñaban directamente en la cabuya; entre otras, estaban el cuidado y mantenimiento del camino que discurría entre el último vado del Mocotíes (actual Santa Cruz de Mora) y Lagunillas. Con esa finalidad, en la concesión otorgada por el Cabildo emeritense a Cristóbal Pérez Dávila, se le ordenó disponer de una

*persona española que asista allí, en dicho paso del dicho río, y quedado desde dicho paso sin que falte allí como lo hiciese por su pedimento; y que la persona española que le asistiera en dicho paso a de tener y quedarse a su cargo es a abrir y reparar los caminos reales desde Las Lagunillas hasta el paso del río de los Bailadores*<sup>76</sup>.

Es muy probable que los iguaraes proporcionaran el mantenimiento a esa vía hasta finales del siglo XVII, pero durante la siguiente centuria esas labores fueron asumidas por los propietarios de la hacienda de Estanques, quienes a

---

<sup>73</sup> AGEM. *Documentos históricos*. Expediente para privilegios de los indios de Chiguará. Mérida, 28 de enero de 1661. ff. 30-40.

<sup>74</sup> *Ibid.*

<sup>75</sup> AGNC. *Miscelánea*. SC. 39, 9, d. 24 Libro de data de don Antonio Dávila, mayordomo de la Hacienda de Estanques. 1766. f. 872r.

<sup>76</sup> AGEM. *Protocolos* T. VI. Acta de Cabildo. Cristóbal Pérez Dávila solicita la administración del paso de la cabuya de Estanques. Mérida, 11 de agosto de 1622. ff. 33r-35r.

través de sus mayordomos cancelaron los egresos ocasionados por esos conceptos, como se refiere en 1763, cuando se le pagaron a Sebastián Oquendo 25 pesos por los *costos del cuidado del camino*<sup>77</sup>.

Otras actividades que estaban directamente relacionadas con el funcionamiento de la tarabita fueron la fabricación de los materiales e instrumentos empleados en ella, entre ellas los suelas o cueros de res curtidas que se empleaban en fabricar las cuerdas o *maromas* sobre las cuales se deslizaba la *cesta* o cabina. En ese sentido se refiere que los iguaraes eran diestros en el curtido del cuero, como lo relata en 1602 el visitador Antonio Beltrán de Guevara, quien dispuso que se fomentaran las labores de curtido y zurrado por lo útil que resultaba, tanto para los implementos de la cabuya como para el envasado de los productos, porque también se producían las lías y zurrones empleada en el transporte de las mercaderías en las arrias.

Las maromas eran sustituidas periódicamente por su desgaste, y para prevenir cualquier riesgo lo más probable es que las maromas se remplazaran anualmente; por esa razón eran encargadas y canceladas por los mayordomos de la hacienda de Estanques, como se asentó en 1766, cuando se entregaron *tres millares [de cacao] que costó una maroma para la cabuya*<sup>78</sup>. Tres años después, en octubre de 1769, se pagaron *tres pesos que costó la maroma para la cabuya*<sup>79</sup>. De la misma forma, se elaboraban las *aladeras*, que también se fabricaban con cuero curtido o zurrones, que también eran sustituidas frecuentemente y cuyos costos fueron cancelados por el administrador de la hacienda de Estanques al asentar que había pagado *doze reales por tres aladeras*<sup>80</sup>.

Otra actividad fundamental para desarrollar tanto la fabricación de las cuerdas y los zurrones como el transporte de los productos fue la crianza de burros, yeguas, mulas y caballos, utilizados en el acarreo de los productos y en la obtención de los cueros, que eran la materia prima para fabricar los zurrones. Por esa razón los propietarios de la hacienda de Estanques establecieron varios hatos en donde criaban los animales destinados a la carga, que eran atendidos por los caporales, a quienes se les concertaba y se les cancelaban sus jornales. Así se refiere en 1769, cuando se pagaron a Eugenio Gil 40 pesos por su salario, correspondiente a *seis meses que había convenido en ochenta pesos por el año para caporal de los hatos*<sup>81</sup>. Asimismo, los admini-

---

<sup>77</sup> AGNC. *Miscelánea*. SC. 39, 9, d. 24. Libro de data de don Antonio Dávila, mayordomo de la Hacienda de Estanques. Mérida, 23 de enero de 1766. f. 905r.

<sup>78</sup> AGNC. *Miscelánea*. SC. 39, 9, d. 24. Libro de data de don Antonio Dávila, mayordomo de la Hacienda de Estanques. Mérida, 23 de enero de 1766. f. 905r.

<sup>79</sup> AGNC. *Miscelánea*. SC. 39, 41, d. 16. Libro de data de la administración de la hacienda de Estanques. 1769. Estanques, 6 de noviembre de 1770. F. 662r.

<sup>80</sup> AGNC. *Miscelánea*. SC. 39, 9, d. 24. Libro de data de don Antonio Dávila, mayordomo de la Hacienda de Estanques. Mérida, 23 de enero de 1766. f. 905r.

<sup>81</sup> AGNC. *Miscelánea*. SC. 39, 41, d. 16. Libro de data de la administración de la hacienda de Estanques. 1769. Estanques, 6 de noviembre de 1770. f. 662r.

stradores registraron los cueros entregados para curtirlos y elaborar los zurriones, como en el mismo año 1769, al registrar *34 pesos que en 68 cueros que se me entregaron y se ensurronaron*<sup>82</sup>.

De la misma forma, es necesario añadir otra labor desarrollada tempranamente por los indígenas del valle de San Miguel, en el que se situaban los pueblos de Lagunillas y La Sabana: la cestería y fabricación de esteras, empleando como materia prima diversas fibras vegetales como el tronco o vástago del plátano, reforzadas con zurriones o suelas y carrizos. Se utilizaría en la elaboración de la *cesta* o cabina, que debería tener la fortaleza y resistencia para soportar el peso transportado, estimado aproximadamente entre 160 y 220 kg, al igual que los aros y el cabrestante o grúa.

### 7. Pasajes, pasajeros y cargas

La tarabita funcionó como una empresa destinada a prestar el servicio de transporte; por tanto, las inversiones de capital y trabajo practicadas en su instalación y mantenimiento tenían como expresa finalidad cobrar los pasajes a los usuarios y cargas que transitaban por ese medio de transporte. Por esa razón, una de las principales motivaciones de los concesionarios fue establecer las tarifas satisfechas por los viajeros y sus mercaderías. En 1602 el visitador Antonio Beltrán de Guevara solo se limitó a expresar al respecto que se cancelare *lo que se acostumbre*<sup>83</sup>.

En 1622, la regulación de las tarifas de los pasajes fue establecida por el Cabildo emeritense en la concesión suscrita con Cristóbal Pérez Dávila, determinándose que los pasajeros deberían cancelar las tarifas del *pasaxe* [que] *a de ser en conformidad con el auto proveído en la dicha razón de dicho pasaje por el licenciado Serrano Dávila*. En esa concesión fue tasado de la siguiente forma: *dos reales castellanos sencillos por cada carga que pasare por la cabuya con enjalma, y aparte dos reales y medio y aparejos, y por cada persona un real de la dicha moneda*. Al mismo tiempo, los capitulares exceptuaron a *los indios naturales de esta provincia; no se les ha de llevar por el pasaje cosa ninguna y los an de pasar de gracia*<sup>84</sup>.

En ese mismo año, cuando se suscribió la capitulación entre los regidores de Mérida y los expertos iguaraes, a quienes se le concedió el privilegio por su trabajo en el *trajín de la tarabita*, se dispuso que habrían *de llevar el interés de los pasajes para los indios asistentes y para los demás que ayudaren en sacar la cabuya y demás adherentes necesarios*<sup>85</sup>. En ese sentido los regidores acordaron fijar la tarifa que se debería pagar por el pasaje en la cabuya en un real de plata por cada tercio de petaca, adorote o cualquier cosa, que podrían ser las enjalmas y aparejos que pasaren, y asimismo por los transeúntes, *de*

---

<sup>82</sup> AGNC. *Miscelánea*. SC. 39, 41, d. 16. Libro de data de la administración de la hacienda de Estanques. 1769. Estanques, 6 de noviembre de 1770. f. 677r.

<sup>83</sup> AGNC. *Visitas de Venezuela* SC. 62, 4, d. 5. Mandato del visitador Antonio Beltrán de Guevara. Mérida, 17 de septiembre de 1602. f. 629v.

<sup>84</sup> AGEM. *Protocolos* T. VI. Acta de cabildo. Cristóbal Pérez Dávila solicita la administración del paso de la cabuya de Estanques. Mérida, 11 de agosto de 1622. ff. 33r-35r.

<sup>85</sup> *Ordenanzas de los llanos de la Provincia de Caracas. 1811, Materiales de la cuestión agraria. 1800-1830...* T. I. p. 84.

*manera que por cada tercio de tiradita-cavita y aladeras se a de pagar en la forma dicha de un real*<sup>86</sup>.

Los indígenas sostuvieron que ese arancel se justificaba porque su trabajo era *muy penoso*, y por esa razón todos los pasajeros estaban obligados a pagar el costo por su paso, así como por sus mulas y otra carga que circulara por la *aladera*. Además se reiteró de manera tajante que su encomendero Phelipe Márquez de Estrada también debería cancelarlo sin excusa, tanto por transitar él, sus arrieros y sirvientes como por el acarreo de los productos de sus haciendas<sup>87</sup>. Los iguaraes únicamente exceptuaron de cancelar sus aranceles a los religiosos, al igual que a sus cargas de carne, mercaderías y matalotajes<sup>88</sup>.

Del mismo modo, los capitulares delegaron en los indios de la tarabita la prerrogativa para ejercer las funciones de policía en el *trajín de la cabuya*, en el caso de que algún pasajero se negara a pagar el arancel. Por esa razón les autorizaron a *quitar prendas y prender a los que así agraviaren, dando cuenta de ellas a los señores gobernadores sus thenientes, alcaldes ordinarios, corregidores para que hagan justicia conforme a derecho*<sup>89</sup>.

Durante el siglo XVIII, los aranceles por el paso de la cabuya eran recaudados por los administradores de entonces, es decir, por los propietarios de la hacienda de Estanques y registrados en sus libros de contabilidad. De esa manera, en 1766 se asentó que importaban *la data del producido de pasaje de la cabuya de siento sesenta y tres pesos y seis reales*<sup>90</sup>; años después, en 1769, se obtuvo por concepto de *lo producido en el pasaje de la cabuya, tengo hecho ciento noventa y dos pesos, de los cuales se habían invertido en sus suplementos quarenta y cinco pesos y tres reales*<sup>91</sup>. Del mismo modo, en 1791, don Manuel y don Francisco Dávila se obligaron a conducir las cargas de tabaco producido en el valle del Mocoties desde el *lado de la cabuya de Estanques hasta el puerto de Santa Rosa, a razón de tres pesos carga*, cuyo producto estaba destinado a los estanquilleros<sup>92</sup>. Con esa finalidad les fueron adelantados 1.500 pesos por don José Félix Hernández Bello, administrador general de la renta del tabaco con sede en Maracaibo, y se exigió a los transportistas que otorgaran su respectiva carta de fianza<sup>93</sup>.

---

<sup>86</sup> *Ibid.*

<sup>87</sup> AGEM. *Documentos históricos*. Expediente para privilegios de los indios de Chiguará. Mérida, 28 de enero de 1661. ff. 30-40.

<sup>88</sup> *Ordenanzas de los llanos de la Provincia de Caracas. 1811, Materiales de la cuestión agraria. 1800-1830*. T. I., p. 84.

<sup>89</sup> AGEM. *Documentos históricos*. Expediente para privilegios de los indios de Chiguará. Mérida, 28 de enero de 1661, ff. 30-40.

<sup>90</sup> AGNC. *Miscelánea*. SC. 39, 9, d. 24 Libro de data de don Antonio Dávila, mayordomo de la Hacienda de Estanques. Mérida, 23 de enero de 1766, f. 905r.

<sup>91</sup> AGNC. *Miscelánea*. SC. 39, 41, d. 16. Libro de data de la administración de la hacienda de Estanques. 1769. Estanques, 6 de noviembre de 1770, f. 662r.

<sup>92</sup> Con respecto al estanco del tabaco en Venezuela revítese a FARÍAS EDUARDO, Arcila (1973): *Economía colonial de Venezuela*, Caracas. Editorial Italgráfica. T. II, pp. 31-57.

<sup>93</sup> AGEM. *Real Hacienda*. T. XVI. 1792. Sobre la conducción de tabaco hasta el puerto de Santa Rosa, desde este lado de la cabuya de Estanques, por don Francisco y don Manuel Dávila. Escritura de fianza y testimonios sobre la misma. Mérida, 24 de noviembre de 1791, ff. 314r-318v.

## 8. Conclusiones

Ciertamente la necesidad de las comunicaciones ha sido una constante en todas las sociedades desde el pasado remoto hasta la presente, porque a través de ella se realizan incesantes intercambios, tanto de bienes tangibles como se transfieren ideas y patrimonios intangibles. En las sociedades andinas la problemática del diseño de sus caminos, que ha tenido que enfrentar los colosales desafíos que representan su accidentada topografía e hidrografía, fue resuelta con la creación e inventiva de los aborígenes con el diseño y construcción de la tarabita, en la que su técnica envolvía desde la fabricación y trenzado de las fibras vegetales, la medición de su resistencia al peso y al desgaste, la elaboración de la *cesta* o cabina, el cabrestante o grúa, su instalación y mantenimiento en parajes estratégicos e inhóspitos para permitir el tránsito de pasajeros y mercaderías. Ese sistema tuvo una egregia expresión en la tarabita de Estanques, que posibilitó la comunicación y el tráfico de la producción de cacao, tabaco, harinas, azúcar y otros productos de los valles de Mocotíes y San Miguel con destino al sur del lago de Maracaibo, así como la importación de acero, hierro, sal, telas y otras mercancías. Ese núcleo de comunicación representó una actividad económica desarrollada por los iguaraes, para la cual establecieron un diseño, organización laboral y tarifas de pago, además de otras condiciones como el alojamiento y la posibilidad de obtener sus alimentos con la concesión de suelo, lo cual les fue concedido como privilegio por el Cabildo emeritense. Durante los siglos XVIII y XIX funcionó como una empresa que involucraba no solo el paso de la cabuya sino la disposición de mulas arrias y arrieros en manos de los propietarios de la hacienda de Estanques. Indudablemente, la tarabita fue un sistema de transporte producto del agudo ingenio y destreza técnica indígena que posibilitó la comunicación en zonas de difícil tránsito y acceso, precursor de los modernos sistemas de cable-car o teleféricos.

## FUENTES

### Archivos

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN COLOMBIANA AGNC. (BOGOTÁ-COLOMBIA)

*Miscelánea*. SC. 39, 9, d. 24 Libro de data de don Antonio Dávila, mayordomo de la hacienda de Estanques. 1766.

*Miscelánea*. SC. 39, 41, d. 16. Libro de data de la administración de la hacienda de Estanques, 1769. Estanques, 6 de noviembre de 1770.

*Tierras de Venezuela* T. V. Medidas de tierras realizadas por el juez Juan Gómez Garzón. Medidas del Pueblo de Villalpando en Mérida. Mérida, 12 de julio de 1592. ff. 155r-160v.º.

*Visitas de Venezuela* SC. 62, 4, d. 5. Mandato del visitador Antonio Beltrán de Guevara. Mérida, 17 de septiembre de 1602. f. 629v.º.

ARCHIVO GENERAL DEL ESTADO MÉRIDA (AGEM, MÉRIDA-VENEZUELA)

*Asuntos Diversos*, T. LI. Apertura del camino para el puerto de Santa María desde el pueblo de Lagunillas hasta Tierra Llana. Fue director de los trabajos Marcos Varela y costó la obra 419 pesos y cinco reales. Contiene el expediente un plano curioso del camino, 1806.

*Documentos históricos*. Expediente para privilegios de los indios de Chiguará. Mérida, 28 de enero de 1661. ff. 30-40.

*Protocolos*, T. III. Carta de fianza. Mérida, 1 de junio de 1605, ff. 180v-181v.º.

*Protocolos*, T. VI. Acta de Cabildo. Cristóbal Pérez Dávila solicita la administración del paso de la cabuya de Estanques. Mérida, 11 de agosto de 1622. ff. 33r-35r.

*Protocolos* T. XVII. Testamento de Antonio Aragón. Mérida, 12 de junio de 1642. ff. 114r-116v.º.

*Real Hacienda*, T. XVI. 1792. Sobre la conducción de tabaco hasta el puerto de Santa Rosa, desde este lado de la cabuya de Estanques, por don Francisco y don Manuel Dávila. Escritura de fianza y testimonios sobre la misma. Mérida, 24 de noviembre de 1791. ff. 314r-318v.º.

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (AGI, SEVILLA-ESPAÑA)

*Audiencia de Santa Fe*, legajo 51. Ordenanzas para el buen gobierno de San Antonio de Gibraltar de don Juan de Aguilar, corregidor de Mérida. San Antonio de Gibraltar, 15 de agosto de 1610, f. 3v.º.

BIBLIOTECA NACIONAL BIBLIOTECA FEBRES CORDERO (BNBFC, MÉRIDA-VENEZUELA)

*Documentos Históricos. Sección Manuscritos. Cabildo, Justicia y Regimiento de la Ciudad de Mérida*. Caja 9, doc. 1. Fundación de San Antonio de Gibraltar. Juan Muñoz Blanco, procurador de San Antonio de Gibraltar, protesta el mandato de amojonamiento de linderos. San Antonio de Gibraltar, 7 de octubre de 1637, ff. 180v-181r.

*Cabildo. Acuerdos*. Libro de las solicitudes de los procuradores generales al Ayuntamiento de la ciudad de Mérida y de autos y de bandos de buen gobierno de la ciudad de Mérida. 1776-1810. Exposición de Luis Celis, procurador de Mérida. Mérida, 13 de octubre de 1788. f. 16r-17v.º.

*Cabildo, Mercedes de Tierra*. Caja 12, doc. 1. Merced a Baltasar de Quadros Rangel y Bedoya. Mérida, 21 de junio de 1589. f. 303r-v.º.

*Cabildo, Mercedes de Tierra*. Caja 12, doc. 1. Merced al capitán García Varela. Mérida, 21 de junio de 1589, f. 305r-v.º.

*Cabildo, Mercedes de Tierra*. Caja 12, doc. 1. Merced a Alonso Pérez de Ynestroza. Mérida, 21 de junio de 1589. f. 309r-v.º.

*Cabildo, Mercedes de Tierra*. Caja 12, doc. 1. Merced a García de Carvajal el menor. Mérida, 21 de junio de 1589, f. 306r-v.º.

*Cabildo. Mercedes de Tierra.* Caja 11, doc. 1 Merced a Andrés Henríquez de Padilla. Mérida, 15 de abril de 1635. f. 359r-v.º.

REGISTRO PRINCIPAL DEL ESTADO TÁCHIRA (RPET, SAN CRISTÓBAL-VENEZUELA)

*Archivo de La Grita.* T. XXXIV. Padrón general formado por el Ilustre Ayuntamiento de La Grita. La Grita, 18 de marzo de 1801. f. 16v.

### Documentales publicados

«Descripción de la ciudad de la Nueva Zamora, su término y laguna de Maracaybo, hecha por Rodrigo de Argüelles y Gaspar de Párraga por orden del Gobernador Juan de Pimentel 1579B, *Relaciones geográficas de Venezuela.* Caracas (Colección Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela. 70). Recopilación, estudio preliminar y notas de Antonio Arellano Moreno. Academia Nacional de la Historia, 1964. pp. 200-212.

«Ordenanzas de los llanos de la Provincia de Caracas. 1811», *Materiales de la cuestión agraria.* 1800-1830. Caracas. Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, 1995, T. I.

*Recopilación de Leyes de Indias 1681.* Madrid. Ediciones de Cultura Hispánica, 1973, T. I-IV.

### Bibliografía

- ACOSTA MOHALEM (Mr.) (1999): José de Jesús, *Historia de la Iglesia en Pamplona. Siglos XVI, XVII y XVIII,* Pamplona. Editorial Ideas Litográficas. Universidad de Pamplona Norte de Santander.
- ANCÍZAR, Manuel (1853): *La peregrinación del ALPHA por las provincias del norte de Nueva Granada en 1850 y 1,* Bogotá. Imprenta de Echeverría Hermanos, 1853.
- ARCILA FARIAS Eduardo (1973): *Economía colonial de Venezuela,* Caracas. Editorial Italgráfica, 1973. T. I-II.
- BACHE Richard (1982): *La república de Colombia en los años de 1822-23. Notas de viaje. Con itinerario de la ruta entre Caracas y Bogotá y apéndice por un oficial del ejército de los Estados Unidos,* Caracas. Instituto Nacional de Hipódromos.
- BENCOMO BARRIOS Héctor (1981): *Mérida vista por el ejército realista,* Maracaibo. Editorial Grafic-Arte.
- FEBRES CORDERO Tulio (1960): *Décadas de Historia de Mérida,* en FEBRES CORDERO TULIO, *Obras completas,* Bogotá. Editorial Antares, 1960. T. I.
- FERNÁNDEZ DE PIEDRAHITA Lucas (1881): *Historia general de las conquistas del Nuevo Reino de Granada: a las S. C. R. M. de d. Carlos Segundo rey de las Españas y de las Indias,* Bogotá. Imprenta de Medardo Riva.

- GARCÍA Lorenzo O.C.D. (1999): *Historia de las misiones en la Amazonía ecuatoriana*, Quito. Ediciones Abya-Yala.
- GUMILLA José. S. J. (¿1944?): *El Orinoco ilustrado*, Madrid. M. Aguilar Editor.
- JÁUREGUI MORENO, Jesús Manuel (1948): *Apuntes estadísticos del estado Mérida*. Mérida, Imprenta del Estado.
- (1999): «Apuntes estadísticos del Estado Mérida», en JÁUREGUI MORENO, Jesús Manuel: *Obras Completas*, San Cristóbal. Editorial Futuro, t. I.
- LÓPEZ José Eliseo (2010): «Poblamiento», en *Diccionario de Historia de Venezuela*, Caracas. Fundación de Empresas Polar, t. 3, pp. 677-678.
- OLMOS, Elisael José (2008): *Evolución sociohistórica de San Miguel Arcángel de Boconó. “Un pueblo de indios” desde la época prehispánica hasta el siglo XVII*, Valencia. Universidad de Carabobo (tesis de maestría).
- (2012): «Los andes venezolanos sus culturas prehispánicas. El caso de los Timoto-Cuicas» *Venezuela indígena*, Caracas, Centro Nacional de Historia.
- PAVÓN VILLAMIZAR Silvano (1999): *Historia del poblamiento y construcción del espacio hispánico en Pamplona*, Pamplona. Publicación de la Cámara de Comercio de Cúcuta.
- PÉREZ RIAÑO Pablo Fernando (2012): *La cabuya de Chicamocha, su transcendencia en nuestra historia*, Bogotá. Academia Nacional de la Historia.
- PICÓN PARRA, Roberto (1988): *Fundadores, primeros moradores y familias coloniales de Mérida (1558-1810)*, Caracas. (Fuentes para la historia colonial de Venezuela 197), Academia Nacional de la Historia, 1988, tomos I-IV.
- RAMÍREZ MÉNDEZ, Luis Alberto, (2011): *La tierra prometida del Sur del Lago de Maracaibo. La villa y puerto de San Antonio de Gibraltar*, Caracas. Editorial el Perro y la Rana, tomos I-II.
- RODRÍGUEZ MIRABAL, Adelina (2010): «Comunicaciones y transporte», en *Diccionario de historia de Venezuela*, Caracas. Fundación Polar, Exlibris, t. 1., pp. 948-953.
- ROMERO, José Luis (2001): *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*, Buenos Aires. Siglo XXI Editores.
- ZAMBRANO GUERRA, Nilson (2006): *Archivo Histórico de Tovar*, Caracas. Fundación Casa del Mocotíes. Fundación Valle del Mocotíes. Alcaldía del Municipio Rivas Dávila. Instituto Municipal de la Cultura. Proyectos y Asesorías. 2006. T. IV.
- WIESSE, Carlos (1908): *Resumen de historia del Perú*, Lima. E. Rosay editor.



### Revistas

- GUERRERO, Omar, y Gerardo PINEDA (2019): «Rutas ancestrales de los Andes de Mérida: una visión de ecoturismo histórico», *Boletín Antropológico*. Año 37, n.º 98, julio-diciembre 2019, pp. 427-429.
- JIMÉNEZ, Magdalena (1989): «Vías de comunicación desde el Virreinato hasta la aparición de la navegación a vapor por el Magdalena», *Historia Crítica*. Universidad de Los Andes. Bogotá, julio-diciembre 1989, n.º 2, pp. 118-125.
- VALENCIA LLANO, Albeiro (2005): «Cuando Caldas tenía cables aéreos», *Revista Eje*. Año XXI, ed. 19, septiembre.

### Digitales

- BAUTISTA RANGEL, Jaime (2019): *Caminos ancestrales andinos*. Mérida. Disponible en [https://www.academia.edu/38747815/CAMINOS\\_ANCESTRALES\\_ANDINOS](https://www.academia.edu/38747815/CAMINOS_ANCESTRALES_ANDINOS).
- RAMÍREZ MÉNDEZ, Luis Alberto (2015): *La tierra prometida del sur del Lago de Maracaibo. De su misma sangre. La frontera indígena*. Maracaibo Cabimas Ediciones de la Universidad Nacional Experimental Rafael María Baralt. T. III. Disponible en [https://www.researchgate.net/profile/Luis\\_Alberto\\_Ramirez\\_Mendez](https://www.researchgate.net/profile/Luis_Alberto_Ramirez_Mendez).
- REGAL, Alberto: *Los puentes en el antiguo Perú*. Disponible en:  
<<https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/53512/los%20puentes%20del%20antiguo%20peru.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>.