

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD DE LOS ANDES
FACULTAD DE HUMANIDADES Y EDUCACIÓN
CONSEJO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
CENTRO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS “CARLOS EMILIO MUÑOZ ORÁA”
MAESTRÍA EN HISTORIA DE VENEZUELA

OCUPACIÓN Y APROPIACIÓN DEL ESPACIO EN EL VIGÍA, (1860-1960)

(Trabajo de grado para optar al título de Magister Scientiae en Historia de Venezuela)

Bdigital.ula.ve

Autora: Lic. Claudia Ramírez Bedoya

Tutor: Prof. Robinson Meza

Mérida, octubre 2025

C.C.Reconocimiento

Dedico,

A Dios, por su perenne compañía

A mis padres, Jorge Arturo Ramírez y María Lida Bedoya

con quienes comenzaron las historias

Bdigital.ula.ve

C.C.Reconocimiento

OCUPACIÓN Y APROPIACIÓN DEL ESPACIO EN EL VIGÍA (1860-1960)

Claudia Ramírez Bedoya
email: ramirezbedoyaclaudia@gmail.com

Trabajo de grado para optar al título de Magister Scientiae en Historia de Venezuela
Maestría en Historia de Venezuela. Consejo de Estudios de Postgrado. Escuela de Historia.
Facultad de Humanidades y Educación. Universidad de Los Andes.
Mérida. República Bolivariana de Venezuela. 2025.
110 páginas

RESUMEN

A lo largo de los años, el sur del Lago bajo jurisdicción merideña ha tenido una importancia relevante para el desarrollo del Estado, claramente esto puede explicarse en varios sentidos, el primero de ellos es la riqueza natural con que cuentan sus espacios, gracias a la presencia de varios afluentes que permiten el desarrollo de actividades agropecuarias. El segundo, su ubicación privilegiada que la convierte en una zona de convergencia de gran interés para las relaciones humanas y comerciales, y finalmente la presencia del hombre en dichas áreas, sin el cual los elementos antes mencionados carecerían de importancia. El Vigía ha logrado una estructuración que permite comprender su consolidación como la ciudad de mayor importancia y proyección dentro de la región surlaguense viéndose, por mucho, como la más relevante a partir de sus potencialidades económicas, demográficas y comunicacionales. Con la presente investigación pretendemos analizar el largo proceso histórico de formación, ocupación y apropiación de los espacios vigienses, la conformación de la ciudad y su significado dentro de la región surlaguense en particular y del estado en general.

Palabras clave: Geohistoria, Mérida, Región Sur del Lago, El Vigía, Siglo XX.

Índice

Introducción	5
Capítulo I: El interés por el espacio: del imaginario enfermizo a la realidad productiva	10
1. Después del rey, el Cabildo como administrador del espacio local	10
1.1. Primeros repartos de tierras: desde Mérida, la merced; desde La Grita, la composición	12
1.2. Imagen y percepción espacial durante el siglo XVII	18
2. En búsqueda de la posesión	21
2.1. Conflictos por la posesión. Deslinde de tierras entre Onia, Culegría y Guaruríes	26
2.2. El Municipio como órgano interventor en el deslinde de las propiedades	29
3. La propiedad de los Ruiz Paredes afirma la ocupación formal del espacio	35
Capítulo II: Influencia del Ferrocarril Nacional Santa Bárbara a El Vigía en la ocupación espacial	42
1. Abundancia agrícola y necesidad de caminos	43
2. La modernización: El Ferrocarril Nacional Santa Bárbara a El Vigía	52
2.1. Significación del Ferrocarril en la revalorización del espacio	54
2.2. Principales obstáculos: entre la geografía y la propiedad	56
3. Afirmación de intereses del Estado	61
3.1. La producción agrícola como visión del futuro	65
3.2. Intervención del Estado como garante de la propiedad y el Ferrocarril	70

Capítulo III:	
Las políticas del estado nacional y los gobiernos locales y regionales en la consolidación de la urbe	74
1. Los intereses sociales y de la administración en una nueva concepción del Espacio	76
2. El origen urbano y su entorno	78
2.1.La carretera Panamericana y el puente sobre el río Chama: objetivo de Progreso	83
2.2.Proyectos y planificación del Estado para la organización de la urbe	85
3. Dificultades para valoraciones demográficas	99
Conclusiones	104
Apéndice: Mapas y planos de la región y localidad de El Vigía	108
Fuentes documentales y bibliohemerográficas	113

Introducción

El Vigía es una ciudad de primordial importancia social y poblamiento de la región del sur del Lago de Maracaibo, dominando como centro de importantes dinámicas geohistóricas. Es una relevancia de relativa reciente data, puesto que, desde su surgimiento a finales del siglo XIX, lenta y paulatinamente experimentó crecimiento demográfico y desarrollo económico que evidencia formas de aprovechamiento de ubicación estratégica como nodo comunicacional, apropiación del territorio con potencialidades agroindustriales y dinámicas de consolidación del asentamiento humano. Hasta entonces la zona que ocupa y sus entornos jurisdiccionales solo fueron valorados historiográficamente, con contadas excepciones, como zonas de recorrido entre las regiones andinas y el puerto de Maracaibo, pese a la constatación de haciendas y sus peculiares agrupaciones de personas.

Estudiar cómo se revaloriza las nociones sobre ese espacio desde mediados del siglo XIX con sentidos claros en su exploración y conocimiento, con ejercicio jurisdiccional desde los centros políticos y administrativos andinos, con efectivas presencias poblacionales para su apropiación y explotación son objetivos principales de este estudio. Esto conduce a repensar el surgimiento de El Vigía no solo como consecuencia de un punto comunicacional a raíz de la apertura de la vía férrea Santa Bárbara-El Vigía, sino también como hecho urbano culminante de persistencias por conocer, aprovechar y transformar el territorio, hasta presentarse con sus grandes potencialidades a mediados del siglo XX.

Dentro de esa periodización (1860-1960), procuramos abordar y analizar cómo fue visto el territorio bajo dos perspectivas puntuales: la de las personas que buscaron ocuparlas, con una percepción muy vinculada al nivel del desarrollo de la misma espacialidad, y la del gobierno regional que debió ejercer un control en cuanto a la apropiación legal. En esas tareas, no siempre se tuvo ideas claras en cuanto a la potencialidad del suelo, identificado tanto por sus posibilidades agrícolas, pero también en sus limitantes geoclimáticas, privando, no obstante, una persistencia por sostener presencia y aprovecharlas económicamente, que incidirán en el surgimiento y estabilidad que representaba una urbe nueva.

No puede soslayarse la ocupación humana desde el período prehispánico, con la presencia de algunos grupos indígenas propios de la zona y que se mantuvo en todo el período colonial durante el cual, las tierras originariamente llamadas de Onia y Culegría fueron objeto de políticas de repartición por parte del Cabildo merideño para los conquistadores y primeros pobladores, quienes establecieron haciendas y fincas destinadas a diversos cultivos entre los que destacó el cacao, manejadas en su mayoría por mayordomos y trabajadas por mano de obra esclava e indígena, ello lo abordamos como antecedentes claves que marcaron algunos patrones.

En la segunda mitad del siglo XIX, cuando se inicia este estudio, se evidencia un interés más marcado por poseerlas pudiéndose constatar a través de la documentación, una ocupación efectiva a partir del año 1860 cuando se inicia el reconocimiento de su potencial agrícola y pecuario y que dieron paso no solo a una dinámica de posesión a través de la compra directa a muchos de sus propietarios, sino también a disputas por el avance de algunos en lotes contiguos que exigió la delimitación de sus posesiones haciendo necesaria la revisión de la tradición legal de las mismas, cuestión llevada a cabo por las autoridades locales. También se constata procesos de expropiación por parte del gobierno nacional ante la necesaria ejecución de obras públicas de comunicación que dejan ver la importancia de la zona de estudio y de la avasallante expansión demográfica que éstas comenzaron a tener.

La investigación finaliza, cronológicamente, hacia 1960 cuando el proceso de ocupación se ha consolidado tras la intervención del Estado a través del desarrollo de diferentes obras públicas que dieran respuesta al crecimiento demográfico, a la expansión de las actividades económicas y la importancia nodal de la ciudad que hicieron posible la creación de nuevas redes comunicacionales y exigieron políticas urbanas ante el desordenado crecimiento de la ciudad que terminó por afianzar la noción territorial a través de la creación del Municipio Alberto Adriani.

Nuestro análisis geohistórico valora las presencias humanas, las cambiantes percepciones sobre el espacio, los mecanismos legales de apropiación de la tierra, las ocupaciones ilegales, las políticas de construcción de vías de comunicación y las características del asentamiento urbanístico. Se advierte de que se trata de aproximaciones reflexivas y construcciones empíricas primarias en el sentido de que se procura en general

identificar en el tiempo la constitución de una localidad y creación de una microregión histórica con variadas incidencias desde polos socioeconómicos y político-administrativos andinos y marabinos.

Así, el manejo de la documentación relacionada a la delimitación de las propiedades significó una dificultad por la imprecisión en las dimensiones de las mismas y en algunos casos la coincidencia en relación a su localización, ya que de forma recurrente se manejaban elementos naturales para definir límites que algunas veces coincidían en varios terrenos a pesar de la gran extensión que tenían, esta particularidad obligó la intervención del Municipio para fijar los límites precisos y resolver algunas diferencias surgidas entre propietarios, de los cuales no se localizaron registros que permitieran un seguimiento totalmente fiable. La complejidad de estas limitaciones se deja ver cuando las mismas instituciones del Estado tuvieron la necesidad de tierras para ampliar las obras que ejecutaban, de forma precisa, el Ministerio de Obras Públicas con los trabajos de construcción del Ferrocarril, por tanto, una de las soluciones fue expropiar las tierras a quienes tuvieran inconsistencias en sus títulos u obstaculizaran la normal ejecución de las mismas.

También señalamos las dificultades de seguir los procesos de configuración urbana. Tras varios años de haberse establecido la estación final del ferrocarril se iniciaron cambios paisajísticos significativos en El Vigía, por un lado se convirtió en el centro de comercialización al que llegaban las producciones agrícolas de los pueblos cercanos, especialmente el café producido en Mocotíes y que estaba empezando a tener una importancia relevante en la economía del país; por otro lado trajo consigo la movilización de gran número de personas provenientes de las zonas cercanas, principalmente campesinos, quienes buscaban nuevas opciones de trabajo y vida, muchos de ellos fueron ocupando los espacios estableciéndose en terrenos privados que terminaron convirtiéndose en barriadas con construcciones tipo ranchos, formas desorganizadas de ocupación que terminó por llamar la atención del gobierno regional, exigiendo por tanto su intervención, casi siempre limitada. Pero la ciudad fue muy vagamente descrita, salvo cuando se requirió de obras públicas de necesidad. Es de valorar, entonces, los impactos del ferrocarril y la construcción de las carreteras trasandina y panamericana en la creación de una identidad, el desarrollo económico y el inusitado crecimiento urbano.

Hablar de ocupación y apropiación del espacio plantea inmediatamente la idea que el estudio abordará el tema de las personas que habitaron El Vigía en los cien años que delimita la investigación, sin embargo, fue una de las principales limitantes que se enfrentaron, al no poder localizar datos específicos que dieran cuenta de ello. A medida que se va desarrollando su poblamiento no se llevó un control preciso, detallado de las personas que allí se asentaban pues se trataba de migraciones internas provenientes de los puntos más cercanos a El Vigía, lo que hace notar que el período en que se desarrolla la investigación carece de un manejo sistemático de las estadísticas levantadas en los últimos años del siglo XIX y los cuarenta primeros del XX y no será sino a partir de 1950 cuando se comienza a manejar información general de la cantidad de habitantes con el levantamiento de los censos. El hecho de que sus registros vitales se llevaran en centros administrativos, tanto religiosos como civiles, lejanos como Mesa Bolívar, bajo el Distrito de administración municipal de Tovar, no contribuyó a la identificación plena de las personas puesto que no aparecen plenamente como habitantes de la aldea El Vigía sino un tanto vagamente como de esos centros

El manejo de la información necesaria para conocer toda la dinámica de ocupación y apropiación del espacio en El Vigía se realizó gracias a la conservación de fuentes documentales que reposan en el Archivo General del Estado Bolivariano de Mérida, de manera precisa la revisión de Publicaciones Oficiales, Memoria y Cuenta de Gobernadores, Presidentes y Secretarios así como las Memorias del Ministerio de Obras Públicas y Estadísticas que permitieron llevar a cabo la investigación de forma satisfactoria; es de acotar limitantes precisas, en primer lugar la tarea pendiente en la organización y catalogación de la documentación del siglo XX y las Estadísticas, pues solo unos pocos años están disponibles para la consulta. Así mismo se consultó prensa nacional, regional y local que reposan tanto en el Archivo del Estado Bolivariano de Mérida como en la Sala Febres Cordero, igual importancia tuvo la revisión de expedientes vinculados a la partición de las tierras de Onia y Culegría y el Inventario y avalúo de la partición de los bienes de Juan de Dios Ruiz Fajardo que reposan en el Registro Principal del Estado Mérida y algunos documentos de venta localizados en el Archivo Histórico Municipal de Tovar.

Capítulo I

El interés por el espacio: del imaginario enfermizo a la realidad productiva

La necesidad de establecimiento por parte de España en suelo americano priorizó las diversas formas de organización y apropiación de los espacios que formaban parte de sus exploraciones, como parte y avance del proceso de sometimiento indígena e incorporación del territorio, se regían por las *Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias de 1573* y justamente ellas les llevaba a escoger los lugares más óptimos para su ocupación siendo este uno de los elementos que, por un lado, resalta la importancia de apropiarse de las tierras en las cuales centramos atención en este estudio. Aunque no cumplían criterios como tener el clima más favorable, se trataban de áreas que sirvieron como vía de exploración, penetración inicial y tránsito permanente hacia la ciudad de Mérida por estar más cerca de Nueva Granada y encontrarse entre las más expeditas, aunque no las más seguras y por otro lado, debido a sus condiciones físicas eran unas de las mejores para la siembra del rubro de mayor importancia para la economía durante los siglos XVII y XVIII, el cacao.

1. Después del Rey, el Cabildo como administrador del espacio local

La propiedad territorial surgida en América tras la llegada del conquistador español ha generado muchas disertaciones respecto a su verdadero sentido, casi todas ellas desde el punto de vista legal. En algunos estudios realizados sobre el tema¹ aparece de manera recurrente la figura del Rey, en razón del eje central que representaba al ser cabeza del Estado, como propietario de las tierras descubiertas cuyo carácter le viene dado por una doble concepción, la religiosa y la jurídica. Desde la concepción religiosa se justifica a partir de la concesión otorgada en 1493 por el papa Alejandro VI, como representante de Dios en la tierra

¹ Véase al respecto: Eduardo Arcila Farías y Federico Brito Figueroa. *Política colonizadora y desarrollo de la propiedad territorial en Venezuela*. Mérida, ULA-Consejo de Publicaciones-Centro de Estudios Históricos Carlos Emilio Muñoz Oraá, 1997; Horacio López Guedez. *La formación histórica del Derecho Indiano. 1492-1808*. Mérida, Universidad de Los Andes, 1976; José María Ots Capdequí. *El Estado español en las Indias*. México, El Colegio de México, 1941.

con la bula *Inter Caetera*, a través de la cual los reyes católicos obtuvieron sus derechos sobre las tierras descubiertas o por descubrir en el Atlántico. Las bulas alejandrinas,² como fueron conocidas desde entonces, concedieron a los soberanos las tierras que descubrieran al este, al sur y al oeste de la India sobre las que otro príncipe cristiano no tuviera posesión. Como lo señala Alfonso García Gallo en su obra *Los orígenes españoles de las instituciones americanas*,³ las bulas de Alejandro VI supusieron la concesión del pleno dominio político y de la plena potestad, autoridad y jurisdicción sobre toda América y Oceanía desde aquel mismo momento y aunque estuvieran sin descubrir, quedaron bajo su dominio y posesión.⁴

De este modo en el rey se concentraba la figura del poder soberano⁵ sobre la propiedad de la tierra, en la legislación se establecía el respeto a las tierras de los naturales y bajo este principio era la Corona la encargada de repartir las posesiones necesarias a los peninsulares que llegaban a América y para cuyo sostenimiento se establecía no sólo un orden en su ocupación sino también a quiénes les serían concedidas según el mérito que tuvieran, y en el caso de tierras baldías o desocupadas se realizaba la repartición a través de instrumentos legales como las capitulaciones, merced de tierra, repartición o composición.

² “La primera, la *Inter Caetera* de 3 de mayo de 1493, donaba las tierras y concedía la soberanía sobre ellas; la segunda, la *Eximiae Devotionis* de la misma fecha que la anterior, concedía privilegios en orden al gobierno espiritual de las nuevas tierras, refiriéndose expresamente al deber de evangelización de los beneficiarios de las bulas, y la expedida un día después, la *Inter Caetera* de 4 de mayo de 1493, marcaba con mayor claridad las zonas de navegación y conquista correspondientes a Castilla y a Portugal.” Adriana Terán Enríquez, “La propiedad de las Indias para la Corona de Castilla: Una controversia jurídica del siglo XVI con carácter universal” en Nuria González Martín (Coord.) *Estudios jurídicos en homenaje a Marta Morineau*, tomo I, Derecho romano. Historia del derecho. México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2019, p.501 Disponible en <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/libros/4/1855/31.pdf> [Consultado jueves 5-1-2023.].

³ Alfonso García Gallo. *Los orígenes españoles de las instituciones americanas: Estudios de Derecho indiano*. Madrid, Real Academia de Jurisprudencia y Legislación, 1987.

⁴ “Se alegaba en contra de las Bulas que la concesión de propiedad se hacía de tierras que en muchas ocasiones no carecían de dueño, es decir, existían aborígenes que las habitaban. Ante ello, el argumento de que el infiel, al no coincidir con los patrones religiosos estatales, sufría de muchas desventajas en el mundo cristiano como la carencia de personalidad jurídica, daba la pauta idónea para que sus tierras pudieran ser objeto de una “expropiación”, con motivo del bien público que era representado por el cristianismo” Adriana Terán, *Op cit*, p. 502.

⁵ Véase Mariano Peset y Margarita Menegus. “Rey propietario o rey soberano”. *Historia mexicana*, vol. 43, n° 4, (abr-jun, 1994), pp. 563-599.

1.1. Primeros repartos de tierras: desde Mérida, la merced; desde La Grita, la composición

En su recorrido desde el nororiente colombiano, los españoles continuaron con el reconocimiento del territorio andino venezolano que incluyó la fundación de Mérida en 1558 por parte de Juan Rodríguez Suárez, esta nueva ciudad se incorpora al Corregimiento de Tunja. En ese interés de poblamiento y recorrido permanente se lleva a cabo la fundación de la villa de San Cristóbal en 1561 y en 1576 Francisco de Cáceres funda el Espíritu Santo de La Grita. Desde el punto de vista político administrativo tanto Mérida como la Villa de San Cristóbal y La Grita serán adscritas en calidad de Tenencias al Corregimiento de Tunja por cuestiones prácticas de vecindad geográfica con dicho pueblo. En cada una de estas tres Tenencias existe un Teniente de Justicia, como funcionario ejecutivo, y un Cabildo, en tal situación política transcurren casi cincuenta años desde la fundación de Mérida. El Corregimiento estaba conformado por Mérida, que fungía como cabecera del mismo y en donde tenía su sede el Corregidor⁶.

No obstante, varios inconvenientes se presentaron en la aplicación de políticas por la enorme distancia que las separaba al igual que las constantes quejas de los vecinos de Mérida, especialmente por los asuntos de administración de justicia ante la Audiencia, que llevó a la erección de Corregimiento a la ciudad de Mérida, dependiente de la Audiencia de Santa Fe, según Real Cédula del 10 de diciembre de 1607. Bajo su jurisdicción estaban las ciudades de La Grita, San Cristóbal, Gibraltar, Pedraza y Barinas; el poder central en la ciudad de Mérida por dos razones fundamentales, el auge económico que generaban la producción de trigo y algodón y por su posición geográfica, al centro de todo el corregimiento.

Los inconvenientes en su administración continuaban por lo que en el año 1622 se creó la Gobernación de Mérida; por Real Cédula del 31 de diciembre de 1676 se anexa Nueva Zamora que estando bajo administración de la Real Audiencia de Santo Domingo, presentaba también grandes problemáticas en su control, lo que justificaba la unión para una mejor defensa y evidentes ventajas comerciales. Desde el 16 de septiembre de 1678 pasó a

⁶ Miguel Montoya Salas. *La evolución político-territorial de Mérida (1558-1914)*. Mérida, Universidad de Los Andes, Consejo de Publicaciones, 1993, p. 25.

denominarse Provincia de Mérida y ciudad de Maracaibo estableciéndose la capitalidad en Maracaibo, por cuestiones de defensa de territorio pero haciéndose presente marcadas diferencias de orden jurisdiccional y político a las que se sumaron las tensiones surgidas con el movimiento independentista que llevó a su separación el 16 de septiembre de 1810⁷.

Desde ese mismo periodo, las tierras entre los ríos Onia, Culegría y Guaruríes llamadas así en la época colonial y cuyo espacio geográfico delimitan actualmente nuestra zona de estudio, pertenecieron al partido de Mocotíes que, a su vez, dependía del pueblo de Candelaria de Bailadores. En 1804 tras la petición y aprobación de autonomía solicitada por varios vecinos de dicho pueblo, ante la imposibilidad de solucionar sus problemas para que no fuera dependiente del Cabildo de La Grita, les permitió convertirse, junto con Pregonero y Guaraque, en el partido de la Candelaria de Bailadores⁸.

Este recorrido político administrativo nos permitirá comprender la forma como se llevó a cabo la ocupación espacial de las tierras originalmente llamadas Onia, Culegría y Guaruríes a través de mercedes de tierra, composición y venta por solicitud que se realizaron desde Mérida y La Grita; asimismo ayudará a explicar la resolución de diferentes pleitos que surgieron entre los principales propietarios y la necesaria intervención del municipio para la demarcación de los mismos a partir del papel que desde el período colonial tuvo en la repartición de tierras.

Las mercedes de tierra eran una gracia que concedía el Rey a una persona que le hubiera servido⁹ y eran otorgadas al momento de fundar ciudad. Formaron parte, junto a las composiciones, repartos y encomiendas, de formas de ocupación espacial dedicadas a la producción agrícola que tuvieron gran importancia para la dominación hispánica. Las tierras que durante la época colonial eran conocidas como Onia, Culegría y Guaruríes¹⁰ fueron

⁷ Milagros Contreras Dávila. "Evolución político-administrativa de Mérida 1558-1909" en *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, (Caracas, jul. -sept., 1987), p. 719-743.

⁸ Véase, Luis Alberto Ramírez Méndez. *La tierra prometida del sur del Lago de Maracaibo. Los valles de Chama, Onia, Culegría y Guaruríes. (siglos XVI-XIX)*. Maracaibo, Fondo Editorial de la Academia de la Historia del Estado Zulia-Ediciones Clío, 2022, t. VI.

⁹ Ermila Troconis de Veracoechea, "Mercedes de tierra" *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas, Fundación Empresas Polar, 2010, p. 134.

¹⁰ Actualmente forman parte de los municipios Alberto Adriani, Tovar y Antonio Pinto Salinas.

concedidas a través de merced de tierra y composición otorgadas por medio del Cabildo, que aunque no contaba con base jurídica para otorgar tierras, ya que esa función dependía de los Virreyes, Gobernadores o Presidentes de Audiencia, se atribuyó la facultad procurando la estabilidad y permanencia de los pueblos fundados, por lo que logrado el objetivo, y a pesar de la liberal interpretación del concepto de vecino, la Corona no exigió estrictamente el cumplimiento de sus disposiciones¹¹. Las primeras mercedes fueron repartidas entre algunos conquistadores en el año 1590, convirtiéndose de ese modo en los primeros pobladores, algunos de ellos se establecieron en las tierras mercedadas, otros en cambio, tenían en ellas mayordomos encargados de su administración. Algunas otorgadas, en nuestra zona de estudio, fueron al capitán Alonso de Contreras¹² y a Juan Márquez de los primeros capitanes que acompañaron a Juan Rodríguez Suárez en el reconocimiento de las tierras andinas merideñas, las propiedades de Márquez junto a su esposa, Damiana Noble de Estrada¹³ fueron heredadas a varias generaciones. Asimismo, se conceden posesiones a Juan Aguado¹⁴, en 1605 a Andrés Varela¹⁵; en 1635 a Juan Guillén¹⁶ y Constanza Varela, nieta de Francisco de Montoya, entre otros.

Bdigital.ula.ve

¹¹ Francisco Domingo Compañy. *Estudios sobre las instituciones locales hispanoamericanas*. Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1981, (Serie Estudios, Monografías y ensayos, nº 10).

¹² Archivo General del Estado Bolivariano de Mérida (En adelante AGEBM). *Asuntos diversos*, Tomo CXXX, fol. 123v. "Bonifacio Contreras y otros sobre terrenos de Tovar, Santa Cruz, etc.", Tovar, 29 de noviembre de 1868.

¹³ Las posesiones que le fueron cedidas se concentraban en Estanques, Juan Márquez heredó las tierras mercedadas a su hijo Pedro Márquez de Estrada y éste a su hijo Felipe Márquez de Osorio que tras su muerte pasan a ser administradas por su esposa, María Luisa Ramírez de Urbina y conocida hasta nuestros días como la Hacienda Estanques, siendo justamente uno de los pocos y más importantes ejemplos de posesión territorial en los andes merideños ya que se mantuvo durante varios años y de manera muy próspera en manos de una misma familia. Véase Julio César Tallaferro. *La hacienda Estanques 1721-1877*. Mérida, Universidad de Los Andes, 1979 [trabajo de ascenso para optar al título de profesor agregado]. Inédito.

¹⁴ "A Juan Aguado vecino de Mérida, hijo de Juan Aguado y nieto del Capitán Juan Andrés Varela, de los primeros conquistadores, una estancia de ganado mayor en el río de Chama, tierra que era de los Guaruríes, en donde cae de la serranía a los llanos de la Laguna, en las vegas sabanas que hace el río. El agraciado alegó para obtener esta concesión, servicios personales en el socorro y reedificación de Pedraza, cuando la gran matanza, y en la persecución y acabamiento de los expresados Guaruríes". Tulio Febres Cordero, "Concesiones de Tierra en la Antigua Gobernación de Mérida" en *Obras Completas*. Mérida, Antares LTDA, 1960. T. I p. 186.

¹⁵ Encomienda dada por Juan Rodríguez Suárez en 1558 en tierras de Estanques. Biblioteca Gonzalo Rincón Gutiérrez. *Colección Los Andes*. Composiciones de tierras de La Grita y Mérida, Tomo XX, 1605.

¹⁶ [...] A Juan Guillen vecino de Mérida, una estancia de ganado menor en tierra de los Guaruríes, junto al río Chama [...] A Constanza Varela, esposa de Juan Quintero, nieta de Francisco de Montoya y del capitán Juan Andrés Varela, primeros conquistadores ambos, media estancia de ganado menor en tierras de los Guaruríes [...] Tulio Febres Cordero, "Concesiones de Tierra en la Antigua Gobernación de Mérida" en *Obras Completas*. Mérida, Antares LTDA, 1960. T. I, p. 193.

Es de resaltar lo complicado que resulta una ubicación espacial precisa de cada una de estas propiedades, en primer lugar por la generalización manejada ya que para la época se trataba de tierras alejadas de los principales centros de asentamiento y luego porque muchas veces las mismas eran desconocidas, desde el punto de vista geográfica, por las autoridades encargadas de su adjudicación así como también de los mismos propietarios pues no eran, en la mayoría de los casos, quienes se asentaban en ellas, por tanto, las propiedades otorgadas por el Cabildo en la zona a esos primeros pobladores utilizaran como delimitación o identificación de las mismas los propios elementos naturales, especialmente los principales afluentes.

De este modo el Cabildo, con respectiva confirmación real¹⁷, fue la institución encargada de entregar las mercedes de tierras a los conquistadores y primeros pobladores y hacer cumplir las disposiciones emanadas por la Corona para consolidar la estabilidad de las poblaciones recién establecidas. Para acceder a una extensión de tierra a través de merced se debía poseer méritos personales tales como, haber servido al Rey tanto en los descubrimientos como en la conquista y guerra contra los indígenas rebeldes, ostentar ser descendiente de los primeros pobladores y conquistadores, cultivar o sacar algún provecho de la tierra solicitada en un período máximo de diez años; si no se cumplía con estas disposiciones se perdían los derechos sobre las mismas y podía asignarse a otra persona pues la idea era comenzar a poblar las tierras descubiertas, por ello las concesiones eran realizadas por el Gobernador o Capitán General.

Aunque las tierras llanas entre los ríos Onia, Culegría y Guaruríes recién comenzaban a ser exploradas, su mayor importancia fue el ser zonas de recorrido entre Nueva Granada y las tierras andinas venezolanas, la percepción inicial de sus espacios resultaban poco atractivas para establecer en ellas asentamientos humanos por lo poco acogedor del clima, la densidad de los vientos y la presencia de plagas, sin embargo sus condiciones naturales permitieron a sus primeros pobladores una estabilidad considerable para su sostenimiento e iniciar la producción de rubros de gran interés como el cacao, plátano, maíz y caña de azúcar

¹⁷ Después de 1745 esta confirmación podía ser solicitada a las autoridades locales, Ermila Troconis de Veracoechea, *Op. Cit...* p. 134.

así como la cría de ganado, esto hizo que la mayor parte de las mercedes otorgadas se mantuvieran en poder de los primeros propietarios y llegaron a convertirse en modelos de producción agrícola de gran importancia; en otros casos se llevó a cabo una dinámica de ventas que permite apreciar un particular desinterés durante los siglos XVII y XVIII cuya causa principal fueron los permanentes ataques de los grupos indígenas, motilones en su mayoría, que generaron un clima de inseguridad permanente¹⁸.

Como hemos explicado, estas tierras estuvieron sometidas a diferentes divisiones político administrativas desde la época colonial, durante el siglo XVII formaron parte de la Gobernación de La Grita en momentos de una nueva política de distribución de tierras, la composición. Esta nueva forma de concesión de tierras se debió a dos causas fundamentales, la necesidad de recaudar dinero para el sostenimiento de la Corona, sobre todo en un siglo caracterizado por la permanente participación en conflictos bélicos y por otro lado la necesidad de establecer un orden en cuanto a la repartición pues ya en España se había vivido la experiencia de la ocupación ilegal de tierras o un uso contrario a lo establecido por la ley, tal como lo refiere Francisco de Solano

“Pero a pesar de todo, el fenómeno de la apropiación irregular se hallaba lo bastante desarrollado como para ocupar la atención de la autoridad: fincas aumentadas de límites, ocupación de tierra sin los títulos necesarios y un buen número de propietarios desocupados que, negligentes, olvidaban requisitos fundamentales para la obtención de la tierra en propiedad, tal como la real confirmación, sin la cual la propiedad total era nula...”¹⁹

Procurando no cometer el mismo error en tierras americanas, se dicta la Real Cédula firmada en el Palacio Real del Pardo en el año 1591 que contemplaba la repartición de tierras

¹⁸ “Durante la primera década del siglo XVIII, se hizo más intensa la resistencia de diversas etnias indígenas conocidos genéricamente como “motilones”, la que después de constantes ataques, acompañadas de destrucción y muerte, ocuparon los valles de Chama, Onia, Culigría y Guaroríes lo que obligó a los propietarios y poseyentes a abandonar sus fincas, así ocurrió con las extensas haciendas que habían pertenecido a Teresa Osorio de Castilla, Pedro Gaviria Navarro, Lucas de Laguado y García de Varela que desaparecieron al mismo tiempo que la lujuriante floresta se extendía sobre suelos antes cultivados, al extremo que a finales del siglo XVIII, ni siquiera el recuerdo de las mismas se tenía” Luis Alberto Ramírez Méndez. *La tierra prometida del sur del Lago de Maracaibo. Los valles de Chama, Onia, Culigría y Guaroríes...*, p.327.

¹⁹ Francisco de Solano y Pérez-Lila. *Cedulario de tierras. Compilación. Legislación agraria colonial (1497-1820)*. México, Universidad Nacional Autónoma de México- Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2016. Versión digital disponible en <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv> [Revisada el día 18 de julio de 2023].

a través del régimen de *composición de tierras* y que consistiría en la legalización de tierras y solares con el que se trataba de generalizar la institución de la propiedad territorial y legitimar la ocupación del suelo a vecinos que no habían correspondido mercedes y carecían de título legal²⁰. Entre los años 1654 y 1657 el oidor de la Audiencia de Santa Fe, Diego de Baños y Sotomayor sirvió en la Comisión del Rey como Visitador General de Mérida y Pamplona siendo autorizado para la venta y composición de tierras baldías por lo que se le solicita componer entre los vecinos todos los huecos vacíos de los terrenos que estaban sin componer por la cantidad de quinientos patacones reunidos entre los vecinos más pudientes. Esta venta por composición contó con esa particularidad, haberse realizado de forma general y no individual pues fue petición del Cabildo

...que por vuestra merced se mandó pregonar un auto y cedula de su Majestad en que manda se compongan las tierras de esta jurisdicción, lo cual moralmente hablando tiene imposibilidad en el tiempo presente, porque la pobreza de los vecinos de este lugar, es tan grande como es notorio... demás que las tierras más cuantiosas que tiene este lugar, son montañas bravas y de poca importancia, y aunque hay algunas sabanas son de poquísimo provecho...compondrá las tierras de esta jurisdicción, sirviéndose vuestra merced en virtud de los reales poderes que tiene, admitir a este cabildo a la dicha composición, en precio acomodado según la necesidad que refiero... y que hecho el dicho asiento se le dé a este Cabildo todos los despachos necesarios para que en virtud de ello obliguen a los vecinos de este lugar a que exhiban los títulos que tuvieran de tierras, para que entre ellos se distribuya lo que importare la dicha composición ...pueda este Cabildo repartir las tierras entre los vecinos que ayudaren a dicha composición y darle sus despachos necesarios para que las gocen sin contravención otra persona alguna...²¹

De este modo se dieron tierras por composición a varios vecinos y de manera específica en el valle de Onia, a Tomas Márquez quien presentó título de una estancia de pan más una estancia de pan poblada de cacao en Onia, cuatro estancias de pan todas por 16 pesos; a doña Teresa de Castilla cuatro estancias y media en Bailadores, una estancia en el valle de Onia donde señalan tiene sus cacaos y una estancia más en el río de Mocotíes donde estaban labrando por 16 pesos y cuatro reales, su hijo, el Alcalde Antonio Pérez Duque una estancia en Cunicuma, dos estancias en el río Mocotíes de pan labradas, otra de pan en Bailadores y

²⁰ Eduardo Arcila Farias. "Composición de tierras" *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas, Fundación Empresas Polar, 2010, p. 940.

²¹ Yariesa Lugo Marmignon. *El Becerro de La Grita. Joya de la memoria*. Táchira, Biblioteca de Temas y autores tachirenses, 1997, p. 38, 39.

dos en Guaruríes por treinta y dos pesos con un real; al capitán Alonso de Contreras cinco estancias en el valle de Bailadores más ocho estancias en Guaraque y seis en el Páramo de Mariño por 25 pesos y dos reales; al capitán Martín Osorio Reujano dos estancias en el Valle de Bailadores, cinco estancias en Sabana Grande, dos estancias en el valle de Pueblo Hondo más cuatro estancias en el paso de la Negra por 39 pesos con dos reales. Cada vecino debía cancelar el monto a las Reales Cajas por las tierras por composición en 1657 u obtenidas a través de merced y de las que no poseían título.

Por tanto el Cabildo pasó a tener una doble función de gran importancia: mantener bajo su potestad y jurisdicción todos aquellos terrenos que no fueron vendidos ni titulados por Sotomayor y velar que los propietarios de tierras por composición cumplieran con las condiciones establecidas por la Corona ya que el principal interés fue tratar de establecer lugar fijo a los pobladores mediante la propiedad del suelo y promover cultivos de interés en la época; en caso que no se cumpliera con ellas, la Corona, representada por el Cabildo, tenía la potestad de recuperarlas por derecho de reivindicación. De esta composición resultó una dinámica muy interesante, por un lado, las solicitudes que se iniciaron por parte de diversos peticionarios y por el otro, la importancia que pasó a tener el cabildo como administrador único de las tierras compuestas que no fueron vendidas ni tituladas hasta 1657 y que lograda la independencia continuó con esa función delegada a la Diputación Provincial durante el siglo XIX y a la Municipalidad llegado el siglo XX.

1.2.Imagen y percepción espacial durante el siglo XVII

A medida que se avanzaba en la exploración de nuevos territorios para el establecimiento definitivo, los españoles se iban asentando en zonas que habían sido antes ocupadas por grupos indígenas y que contaban con un nivel de sostenimiento óptimo que garantizaran su permanencia en ellas, es así como la tierra de los *guaruries* que se encontraban desde Estanques hasta el Lago de Maracaibo, se empezaron a poblar de forma un poco más estable a comienzos del siglo XVII y se convirtieron en los primeros pobladores logrando tener bajo su dominio grandes extensiones de tierra ²².

²²“[...] declaro que yo tengo por bienes míos en los llanos que llaman de los Guaruries en tierras que me dio

Sin embargo, la percepción que se tuvo de estos espacios durante ese período específico influyó para que no se poblaran de manera efectiva sino hasta iniciada la siguiente centuria. Esa percepción se relaciona con dos aspectos fundamentales durante el siglo XVII y gran parte del XVIII: los recurrentes ataques de los indígenas motilones o barí, grupo étnico proveniente de Nueva Granada que mantuvo contacto permanente con los guaruríes, indígenas que habitaron entre Onia y Culegría durante el período prehispánico y evidentemente con la realidad geográfica en la cual se encuentran ubicadas las tierras surlaguenses y que de manera clara fue utilizada por algunas personas que solicitaban propiedades en la zona y que, asumiendo viajes de exploración por cuenta propia, justificaban su petición. Tal fue el caso de Clemente Molina, Marcelino y Antonio Contreras, feligreses de Nuestra Señora de la Candelaria de los Bailadores quienes en 1796 alegan que

... tenemos reconocido que todo el globo de tierra se compone de montañas ásperas de serranía, a excepción de algunos ciertos planes en la vega de dicho río (Culegría) que ofrecen alguna comodidad para siembras de maíz, cacao, plátanos pero cuyo temperamento es cálido, contagioso de calenturas, plaga, montaña espesa y el piso bastante malo con motivo de los inviernos... y los caminos para entrar al paraje muy fragoso...²³

Otra de las peticiones hechas al Cabildo de Mérida fue la de Juan Bautista, Maximiliano, Miguel Rojas y Juan Antonio Suarez quienes argumentan

Muy Ilustre Cabildo. Juan Bautista Rojas de esta ciudad del Espíritu Santo de La Grita, feligrés en el pueblo Nuestra Señora de Regla de Bailadores de esta jurisdicción con el debido respeto ante ustedes parezco por mí, Miguel Rojas, Maximiliano Rojas y Juan Antonio Suárez, por quienes presto voz y caución, tracto y retracto, y digo: que hace el espacio de un año que hicimos descubrimiento de una pieza de tierra, jurisdicción de esta ciudad, en las márgenes del río Chama que termina con la jurisdicción de Mérida que por nuestra necesidad y carencia de tierra nos expusimos a dicho descubrimiento tratándose de tierras que están a seis días de camino de la ciudad, con todo el trayecto lleno de montañas y dificultades para llegar pero que

mi hija Constancia Varela que son cuatro cuadras en las cuales tengo sembrado trescientos o cuatrocientos árboles de cacao frutales los trescientos y los más que hubiere de un año [...] AGEBM. Protocolos Notariales, T. XVI, fols. 11r-13r. "Testamento de Francisco de Montoya con bienes en los Estanques y los Llanos Guaruríes". Mérida, 1640.

²³ AGEBM. *Registro Subalterno de Tovar*, tomo II, (1855-1879), fol. 114r-117v. "Deslinde de terrenos de Onia y Culegría", La Grita, 2 de enero de 1796.

obligados por la necesidad que tenemos nos arriesgamos a habitar este lugar lleno de plagas que enferman a los animales.²⁴

Cuestión semejante es la descripción que hace el propio oidor Diego de Baños y Sotomayor quien, en relación al contrato celebrado entre su Majestad el Rey y los vecinos del Cabildo de La Grita, asevera que “las tierras tenían poco valor respecto a no haber indios ni esclavos con que beneficiarse y estar esta ciudad en suma miseria y necesidad”.²⁵ Evidentemente esta apreciación responde a un estado de pobreza observada por Sotomayor y narrada por los vecinos quienes tenían un interés de poseer las tierras por un bajo costo, pero que no deja de dar cuenta de la percepción que se tenía de las mismas.

Esas percepciones corresponden a la realidad natural de las tierras pertenecientes a la región surlaguense que generó una dinámica de venta de algunas propiedades

Yo Pedro Márquez de Estrada vecino encomendero en esta ciudad de Mérida declaro que vendo en venta Real por juro de heredad para siempre jamás a Joan Becerra Jara residente en esta ciudad para el susodicho y herederos y sucesores y para aquel de aquellos que en su dicho sucedieren en cualquier manera es a saber una estancia de tierra de pan coger y en ella incluso trescientos arboles de cacao de dos años y medio que es en el sitio de Onia donde yo tengo mi estancia de cacaos jurisdicción de esta ciudad que linda con la dicha quebrada de Onia y con tierras mías y con la estancia de cacao de Tomas Márquez...²⁶

Otro caso fue el de Juan Aguado quien vende su propiedad al capitán Andrés Padilla pocos años después de haberle sido otorgada merced²⁷. No será sino a finales del siglo XVIII cuando se logra un control efectivo de los indígenas motilonos y la restitución de indígenas en encomiendas, venidos de otras localidades²⁸, pues las hostilidades no eran solo contra las

²⁴AGEBM. *Registro Subalterno de Tovar*, tomo II, (1855-1879): caja 903, carpeta 1, fols. 114r-117v. “Expediente sobre: Poder especial que confieren Petronila Rojas y Domingo Rodríguez a Braulio Rojas para que los represente judicialmente para la posesión de unas tierras en el camino al Zulia. Solicitud de tierras hechas por Maximiliano Rojas. Defensa de propiedad de Anacleto Rodríguez”, La Grita, 10 de enero de 1797.

²⁵ Biblioteca Gonzalo Rincón Gutiérrez. *Colección Los Andes*. Composiciones de tierras de La Grita y Mérida, Tomo XXXIX, p. 278, 1663.

²⁶AGEBM, *Protocolos Notariales*, T. XIX, fols.129v-130r. “Pedro Márquez vende a Juan Becerra una estancia de Pan Coger con árboles de cacao en Onia”. Mérida, 10 de noviembre 1646.

²⁷AGEBM, *Protocolos Notariales*, T. XIV, fols.237v-238v. “Juan Aguado vende al capitán Andrés Padilla una estancia de ganado mayor en las vegas del río Chama sitio de los Guaruríes”. Mérida, 1637.

²⁸ “Durante la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVII, el espacio territorial que comprenden los valles de Chama, Onia, Culigría y Guaroríes, no fue considerado apropiado para establecer una reducción indígena,

haciendas de blancos españoles sino también contra los indígenas de diferentes grupos, con la llegada de mano de obra indígena bajo encomienda se logran reactivar las actividades agrícolas en las haciendas que aún existían.

2. En búsqueda de la posesión

Al establecerse un ambiente de paz y garantizarse mano de obra indígena, finalizando el siglo XVIII comienza a haber un interés en cuanto a la apropiación y ocupación de las tierras entre Onia, Culegría y Guaruríes surgiendo un interés en obtener posesiones allí. La dinamización de las actividades económicas, propiamente las agropecuarias, comienzan a tener gran importancia en los últimos veinte años de este siglo, en ello va a tener gran relevancia el seguimiento que hizo el Cabildo en cuanto a la productividad del suelo, lo que incidirá en la ocupación definitiva de las mismas²⁹. Tal como lo señala Pedro Cunill Grau, las tierras bajas andinas merideñas tuvieron una característica distintiva en su forma de ocupación al ser los territorios en forma de cuña en las márgenes del río Chama, es decir, las tierras llanas, las primeras en ser pobladas debido a la riqueza del suelo para las actividades agrícolas³⁰, de igual o mayor importancia fue la cría de ganado tuvo una particular

debido a que carecía de las condiciones requeridas por las autoridades hispánicas, especialmente el bajo número de aborígenes que los habitaban, ya que el criterio privilegiado en la selección del emplazamiento de esos pueblos fueron los patrones de poblamiento prehispánico que reconocieron los peninsulares en la jurisdicción de Mérida[...]. A pesar de esas dificultades, el interés de los encomenderos por reducir a su servicio a sus encomendados fue evidente, como ocurrió con Bartolomé de Vergara... adonde los fue a buscar Vergara con numerosos "obsequios" con los cuales convenció a algunos de ellos para venir a Mérida y durante su estadía los naturales le manifestaron su incomodidad para permanecer en el valle de Aricagua, ocasionada por las hostilidades y los daños que les causaban sus convecinos. En atención a esa problemática, Vergara les propuso que se mudaran de aquellas tierras y con esa finalidad los llevó a conocer los pueblos de Lagunillas, la Sabana y el valle de Chama para que seleccionaran entre esas tres locaciones un espacio en donde prefirieran residir... Cierta tiempo después, ocurrió otro de los frecuentes enfrentamientos entre jiraharas con tal violencia que "se habían hecho muchas muertes y cautivado dos yndias", lo cual determinó a los sobrevivientes a enviar delegados a Mérida con el propósito de solicitar el auxilio de su encomendero y notificarle que estaban dispuestos a trasladarse al valle de Chama. Esa situación motivó a Bartolomé de Vergara para solicitar la autorización del gobernador Alonso Fernández Valentín... Por esas razones, es necesario reiterar que la auténtica motivación de los encomenderos fue la intención de destinar el trabajo aborigen al desarrollo de los cultivos de cacao y caña de azúcar que intentaban expandir en sus haciendas en el valle de Chama." Luis Alberto Ramírez Méndez... *Op. Cit.* p. 170,175.

²⁹ *Ibidem*, p. 542.

³⁰ Pedro Cunill Grau. *Geografía el poblamiento venezolano en el siglo XIX*. Caracas, Comisión Presidencial V Centenario de Venezuela y Fondo Editorial de la Facultad de Humanidades y Educación de la UCV, 1987, p. 1031.

importancia en la región, de cuyas especies serán la vaca y la mula los rebaños de mayor importancia, no sólo para su comercialización sino para el transporte de los diversos productos salidos hacia el puerto de Gibraltar por las características topográficas del estado.

Como señalamos previamente algunos vecinos de Nuestra Señora de la Candelaria de los Bailadores perteneciente a la ciudad del Espíritu Santo de La Grita obtuvieron su propiedad a través de venta por composición, compra directa a otro propietario o solicitud directa realizada al Cabildo, creemos conveniente resaltar la dificultad que representó precisar la delimitación exacta de cada una de las propiedades que se mencionarán, por lo extenso del territorio estudiado.

Entre los compradores está Juan Ginés de Molina, ejerció como Alcalde Ordinario de la Gobernación de La Grita en 1678, casado con Teodora Márquez de Estrada, hija de Juan Márquez de Betancur y Damiana Noble de Estrada, primeros pobladores de Estanques. En 1700, Ginés de Molina compra al presbítero Diego de Contreras dos estancias de pan en el Valle de Bailadores, otra en las montañas del río Guaruríes de cuatro estancias de ganado mayor así como las tierras correspondientes a una arboleda también en Guaruríes, quien las había heredado de su padre, el capitán Alonso de Contreras a quien las dos primeras propiedades le habían sido mercedadas por el gobernador y capitán general de la provincia de La Grita, don Diego de Villalba y Girón y la segunda por compra que hizo a Francisco Escalante³¹.

José Bonifacio Contreras fue otro de los compradores, vecino de La Grita, hijo de Miguel José Contreras y Buenaventura de Molina y Mora, se casó en 1736 con Estefanía Ovalles.³² Su propiedad se ubica entre los ríos Mocotíes, Culegría y Onia, así como también tuvo propiedades en San Buenaventura y Caña Brava, pertenecientes actualmente al municipio Pinto Salinas. Las primeras las hubo por compra a María Josefa de Pinedo, nieta de Felipe Márquez de Osorio y María Luisa Ramírez de Urbina, herederos en tercera generación de la hacienda Estanques y cuya propiedad vendida a Contreras formaba parte de la misma. Josefa

³¹ AGEBM. *Asuntos diversos*, T. CXXX, Expediente Bonifacio Contreras y otro sobre terrenos de Tovar, Santa Cruz, etc. fol. 105, "Posesión de las tierras de Culegría y Onia." Tovar, 20 de septiembre de 1867.

³² Luis Alberto Ramírez Méndez, *Op. Cit.*, p. 366.

de Pineda vivía en el Convento de las hermanas Clarisas en Pamplona, su padre, don José de Pinedo realizó la negociación por cincuenta patacones en 1758³³.

Otro de los propietarios, Juan Clemente Molina, quien junto con Marcelino y Antonio Contreras, vecinos todos de la parroquia Nuestra señora de los Bailadores de la ciudad de La Grita obtuvieron la propiedad por composición cuya solicitud directa realizada al Cabildo de La Grita. Juan Clemente Molina era hijo de Jesús Molina Osorio y María de las Nieves Ramírez de Arellano, el primero era bisnieto de Juan Ginés de Molina; Clemente contrajo nupcias con María de Jesús Contreras Molina, hermana de Bonifacio Contreras.³⁴ Estos exploradores se ampararon en el contrato realizado entre el oidor Diego de Baños y Sotomayor y los vecinos de la ciudad de los llamados huecos vacíos, solicitando por composición una propiedad que se encontraba entre los ríos Culegría, Guaruríes y Mocotíes³⁵ concediéndoseles ocho estancias de ganado mayor.

Ya en el siglo XIX adquiere propiedad Juan de Dios Ruiz Fajardo, hijo de José Fermín Ruiz Valero y Josefa Fajardo; se une en matrimonio con María de la Paz Paredes Fernández Peña³⁶ dando origen a una estirpe cuyo poder político se consolidará en las generaciones siguientes cuando sus descendientes: Olimpia, Obdulio, Eloy, Carlos, Clodomiro, Juan Pedro, Rodolfo, Cristina, Paz y Fermín logran establecer poder político y militar en la región. Su papel en la vida política merideña la inicia ejerciendo como Secretario de la Diputación Provincial en 1831; fue gobernador de la Provincia de Mérida entre 1856-1857 y 1858³⁷;

³³ Claudia Ramírez y Francy Toro...*Ibidem*, p. 83-84.

³⁴ Luis Alberto Ramírez Méndez, *Op. Cit.*, p. 360.

³⁵ “[...] como más haya lugar en derecho parecemos y decimos que tenemos hecho descubrimiento de un globo de tierra en las montañas del río Culegría...y hallándonos como nos hallamos, sin tierra donde trabajar para mantener nuestras familias y solicitando tenerlas, hicimos este descubrimiento”. *Asuntos diversos*, T. CXXX, Expediente Bonifacio Contreras y otro sobre terrenos de Tovar, Santa Cruz, etc. fol. 114, “Posesión de las tierras de Culegría y Onia.”Tovar, 20 de septiembre de 1867.

³⁶ Su padre fue Juan Antonio Paredes, que al igual que el padre de Juan de Dios Ruiz, Fermín Ruiz Valero, participó en la Junta Superior de Gobierno de Mérida, y su madre, María Josefa Fernández Peña, hermana de Juan Ignacio Fernández Peña, sacerdote merideño firmante del Acta de la Independencia. Arzobispo de Caracas, diputado suplente por esa misma provincia al Congreso de 1811; Rector de la Universidad de Los Andes en 1831.

³⁷ Tulio Febres Cordero. *Clave histórica de Mérida*. Mérida, Universidad de Los Andes- Publicaciones del Vicerrectorado Académico- Biblioteca Nacional Biblioteca Febres Cordero- Alcaldía del Municipio Libertador, 2011, p. 55 [Versión digital].

entre sus funciones de mayor importancia estuvo haber representado a Mérida como diputado en el Convención Nacional de Valencia en 1858 a la que se convoca con el objeto de elaborar una nueva Constitución tras el derrocamiento de José Tadeo Monagas que se desenvuelve en un ambiente de grandes tribulaciones políticas y diplomáticas.

La hacienda Santa Cruz de Estanques o Hacienda Estanques ubicada actualmente en el pueblo del mismo nombre, perteneciente al Municipio Sucre, contó con una importancia productiva y económica en la época colonial y se mantuvo en manos de familias prominentes, lo que garantizó la estabilidad monetaria de varias generaciones y su mayor significación es que no tenía unidad geográfica, estaba dispersa en varias haciendas de menor tamaño y fincas dispersas en varias zonas cercanas. Tuvo su origen en el siglo XVII, cuando Felipe Márquez Osorio aparece como propietario de estas tierras, las cuales obtuvo, unas por herencia, pues sus padres, Pedro Márquez y Elvira Osorio, habían obtenido mercedes de tierra en varias zonas como primeros pobladores de Mérida en 1590; las otras por composiciones, remates y compras, correspondiéndole a Felipe Márquez algunas de estas tierras. Tras su muerte, todos sus bienes pasan a manos de su esposa, María Luisa Ramírez de Urbina, quien no solo aumentará el patrimonio territorial heredado de su marido sino que incrementa los capitales familiares.

Felipe Márquez Osorio y María Luisa Ramírez de Urbina tuvieron cinco hijos: Pedro, José Felipe, Isidro Ascencio, Salvador, Felipe Alexandro y Damiana Isabel. De todos sus hijos sólo Isidro Ascencio y José Felipe sobrevivieron a su madre; Damiana Isabel había contraído matrimonio con Miguel Antonio Maldonado y tuvo una hija llamada María Maldonado de Urbina, ésta se casó con José de Pinedo Villalobos y tuvo una hija llamada María Josefa de Pinedo Maldonado. Tras la muerte de Damiana y María Maldonado, María Josefa, junto a Isidro Ascencio y José Felipe se convertirían en los tres únicos herederos de todas las propiedades que conformaban la Hacienda Estanques y los capitales de la familia Márquez de Urbina.³⁸ Dichos bienes y capitales se repartieron en partes iguales, es así como se inician entre Isidro Ascencio y José Felipe una serie de pleitos legales, no sólo por la división de la propiedad, sino por la repartición de los capitales que eran para la época de

³⁸AGEBM. *Materia Civil*, T. XXV, fol. 5-5v. "Mortuoria de Doña María Ramírez de Urbina", Mérida, 1731.

61.385 pesos y 2 reales y medio. Por ser María Josefa aún menor de edad, sus bienes pasan a ser administrados por su padre, José de Pinedo Villalobos. En 1732 muere Asencio Isidro y dona su propiedad al Dr. Antonio Nicolás Dávila Maldonado, quien ya había obtenido por compra la propiedad de José Felipe Márquez de Urbina, de esta manera Dávila Maldonado se convierte en propietario absoluto de la hacienda Estanques pues Josefa Pinedo vendió parte de sus propiedades a Bonifacio Contreras y las restantes fueron vendidas por su padre, José de Pinedo Maldonado, por hipoteca que debía a la misma hacienda.³⁹

Antonio Nicolás Dávila Maldonado hereda la hacienda a su hija Mariana Dávila Maldonado, quien se casa en primeras nupcias con Tomas Prieto y Ricaurte y tiene seis hijos: Nicolás, José María, Rafael, Joaquín, Mariana y Francisco y en segundas nupcias con Antonio de Verástegui, de quien tuvo dos hijos: Joaquín y Mariano. Mariana Dávila muere en 1763 y la hacienda es heredada y repartida entre cada uno de sus ocho hijos, tras la partición se dan algunas ventas entre los mismos hermanos y otras a José María Cárdenas, ciudadano colombiano que se encargaría de mantener la administración de la hacienda desde la Nueva Granada.

Otros de los herederos Verástegui Dávila vendieron su parte de la herencia a terceros, pero tanto los herederos de Cárdenas y Dávila Maldonado como los compradores particulares dan en venta toda su propiedad de la hacienda Estanques a la Obra Pía para dotes de niñas pobres, fundada por el Dr. Marcelino Rangel⁴⁰.

De este modo la hacienda se convierte en propiedad de la Obra Pía y es administrada desde Colombia. En 1844, a través de decreto dictado por el Obispo de la Diócesis de Mérida, Juan Hilario Boset como patrono de la Obra Pía,⁴¹ autoriza y da poder a Juan de Dios Ruiz

³⁹*Ibidem*, fol. 239.

⁴⁰ Luis Alberto Ramírez Méndez trabajó el tema en su libro *Las llaves del paraíso: La Obra Pía del dr. Marcelino Rangel. Las dotes de las doncellas pobres de Mérida (siglos XVIII-XIX)*.

⁴¹“ [...] traslado del expresado vínculo de la Obra Pía a la hacienda Estanques que el Ilustrísimo señor Obispo ha cedido endosando las escrituras que se otorgaron a favor de la Obra Pía y en virtud del decreto de su santísima Majestad de veinticinco de octubre del próximo pasado año que en primera parte dice, “ Le admite al señor Juan de Dios Ruiz al reconocimiento de veinte un mil quinientos veinte y seis pesos trasladados a esta provincia a la hacienda de Estanques, con cargos de reconocerlos por escritura pública en la misma hacienda por lo cual se endosaran todas las escrituras que los dueños del Estanques otorgaron a favor de la Obra Pía y

Fajardo para que realice el traslado de los bienes concentrados en las haciendas que el dr. Rangel poseía en Colombia⁴² para realizar el traslado por la hacienda Estanques. El costo de Estanques fue valorado en 40.347 pesos, los cuales estaban distribuidos de la siguiente manera: 21.526 por capitales recaudados de la Obra Pía, es decir, la venta de las haciendas ubicadas en Colombia; 3.826 pesos por concepto de capellanías correspondientes a los propietarios de las haciendas colombianas de las cuales eran censatarios y 14. 995 pesos que Ruiz pagó por algunas haciendas adquiridas y que integraban la propiedad general de Estanques⁴³.

Es de resaltar que citamos de forma particular estos cuatro propietarios por estar ubicadas en tierras donde años más tarde se establecerá El Vigía, capital del Municipio Alberto Adriani, punto central de nuestro estudio.

2.1 Conflictos por la posesión. Deslinde de las tierras entre Onia, Culegría y Guaruries

Por haber sido la posesión de las tierras llanas entre los ríos Onia, Culegría y Guaruries producto de diferentes políticas durante la época colonial, se va generando en cada uno de los períodos de partición o ventas conflictos por el deslinde preciso de las mismas, sobre todo en el siglo XIX por ser un período de recuperación económica tras la guerra de independencia y por la necesidad de establecimiento de poblaciones en áreas productivas que

la escritura de reconocimiento será firmada por su hermano como su fiador; cuyos capitales podrá redimir el censatario señor Ruiz en porciones no menores que la de mil pesos o bien a tres pesos siempre que sea a toda nuestra satisfacción" AGEBM. *Materia Civil*, Obra Pía del Dr. Marcelino Rangel, T. I, fol. 11-12v. "Escritura contra el señor Juan de Dios Ruiz sobre el reconocimiento de censo de la posesión y hacienda de Estanques. Capital 21.526 pesos y aprobación de las cuentas presentadas por dicho Ruiz como apoderado de la Obra Pía". Mérida, 25 de octubre de 1844.

⁴²Tulio Febres Cordero señala que el 23 de noviembre de 1779, en uso de sus facultades, el dr. Marcelino Rangel redacta su testamento el cual fue abierto después de su muerte, el 19 de diciembre de 1780. En él señala entre sus cláusulas "...declaro que la hacienda del Patrocinio del señor San José y la hacienda de la Vega se unan entre ambas para la dotación de doncellas pobres de la ciudad de Mérida del Arzobispado de Santa Fe, sacándose siete mil pesos que están en capellanía en dicha hacienda de la Vega. Tulio Febres Cordero. *Archivo de historia...*p.63.

⁴³"Este traslado de capitales efectuado por el señor Ruiz fue aprobado por el Patrono Ilustrísimo Sr. Boset en 25 de octubre de 1843; y el capital expresado **(21.526)** de la Obra Pía fue reconocido formalmente sobre Estanques por el señor Ruiz en escritura de 30 de enero de 1844, comprometiéndose a pagar el canon del cinco por ciento, lo que hacía un rédito de 1.076 pesos con 30 centavos por año" *Ibidem*, p. 67.*negrita nuestra

formaron parte de planes del Estado, lo que hizo necesaria la intervención de la institución que originalmente fueron la encargada de llevar el control en la repartición de tierras desde el periodo colonial, el Cabildo o Municipio.

Entre los diferentes conflictos que se presentaron por la posesión de estas tierras encontramos, en el siglo XVII, el que se llevo a cabo entre las propiedades del presbítero Diego de Contreras y Teresa Duque de Castilla, el primero de ellos heredó las tierras de su padre, Alonso de Contreras que incluía las que compró a Francisco de Contreras en 1669

...Constan de de los títulos de posesión o instrumentos que le tiene entregados y así mismo le vende cuatro estancias de ganado mayor en la montaña del río Guaruries de esta jurisdicción de una banda y otra que hubo por merced el capitán Alonso de Contreras vecino y Regidor perpetuo que fue de esta ciudad padre del otorgante que es ya difunto que por título de ella, le libro el señor don Diego de Villalba y Girón, gobernador y capitán general de esta provincia el cual para el litigio que ventiló sobre tierras de doña Teresa Duque de Castilla de donde a de sacar su testimonio de dicho título y así mismo le vende la tierra que le correspondiese a la arboleda que fue de Francisco de Escalante que ya es difunto lo que allí tuviere que también es en el río Guaruries, lindando con tierras que fueron de don Diego Contreras, que unas y otras las hubo el dicho otorgante de los bienes que dejó por fin y muerte el capitán Alonso Contreras...⁴⁴

Por su parte Teresa Duque de Castilla⁴⁵ había heredado estas tierras de su padre, Antonio Alexandre de Castilla, parte de la explicación al pleito dada por Luis Alberto Ramírez Méndez en su libro *La tierra prometida del sur del Lago de Maracaibo. Los valles de Chama, Onia, Culigría y Guarories (siglos XVI-XIX)*

Durante la primera década del siglo XVIII, se hizo más intensa la resistencia de diversas etnias indígenas conocidos genéricamente como “motilones”, la que después

⁴⁴AGEBM. *Asuntos diversos*, Tomo CXXX, fol. 136r. “Bonifacio Contreras y otros sobre terrenos de Tovar, Santa Cruz, etc.”, Tovar, 29 de noviembre de 1868.

⁴⁵“Doña Teresa Osorio de Castilla, hija mayor de don Antonio Alexandre de Castilla, quien no tuvo descendientes masculinos, por esa razón fue sucesora de las encomiendas que había recibido su padre, de los indios turacaes, duracaes, omuquenos, caricuena y la Lagunilla, las tres primeras parcialidades fueron trasladadas y ubicados en el valle de Culigría. Doña Teresa contrajo matrimonio con el capitán Diego Pérez Duque, regidor perpetuo de La Grita, solicitó y obtuvo la concesión de 4 estancias de tierra en el valle de Onia, que se dilataban por su frente sobre la ribera de ese río, por el otro lindando con Mateo López, “camino real viexo para el Chama”. En esos suelos desarrolló una extensa hacienda que llegó a contabilizar más de 8000árboles de cacao por las cuales mantuvo un enconado pleito con Alonso Contreras” Luis Alberto Ramírez Méndez, *Op. Cit.*, p. 337, tomo VI.

de constantes ataques, acompañadas de destrucción y muerte, ocuparon los valles de Chama, Onia, Culigría y Guaruríes lo que obligó a los propietarios y poseyentes a abandonar sus fincas, así ocurrió con la extensas haciendas que habían pertenecido a Teresa Osorio de Castilla, Pedro Gaviria Navarro, Lucas de Laguado y García Varela que desaparecieron al mismo tiempo que la lujuriante floresta se extendía sobre suelos antes cultivados, al extremo que a finales del siglo XVIII, ni siquiera el recuerdo de las mismas se tenía...⁴⁶

Por tanto, el litigio fue resuelto a favor del presbítero Diego de Contreras, quedando libre la compra que le había hecho Juan Ginés de Molina.

Entre 1826 y 1856 se presentan diferentes conflictos entre las propiedades que originalmente fueron de Bonifacio Contreras y Clemente Molina; el primer juicio se inicia por parte de Francisco Contreras, hijo de Bonifacio quien en su nombre y el de sus hermanos, reclama que bajo pretexto de ser tierras baldías se habían invadido, por terceros, los terrenos que se incluían en las vegas del Mocotíes, desde la Quebrada del Tabacal por arriba y por la parte de abajo la quebrada del barro hasta las cabeceras de los ríos Onia y Culegría. El Concejo Municipal de Bailadores exigió a los invasores presentar documentos que demostraran su propiedad ante lo cual la mayoría abandonaron las tierras. Entre los invasores se encontraba la hermana de Bonifacio, María de Jesús Contreras, viuda de Clemente Molina manifestó su desacuerdo ya que, según ella, les pertenecían los terrenos de uno y otro lado del río Culegría, debido a que los mismos eran de su propiedad tal como aparecía en el título de amparo que había obtenido su esposo en La Grita en el año 1797⁴⁷. Para concluir aquel juicio, las dos partes celebraron una conciliación el primero de septiembre de 1826, en presencia del licenciado José Tomas del Pino Quintana, en la que se acordó que la señora Contreras se quedara sólo con la cuarta parte del terreno que estaba del lado del Culegría hacía la Cuchilla Maestra, y de todo el terreno del otro lado del río Culegría hacía la Cuchilla de los Guaruríes también conocida como Giros, reduciendo a otros sus linderos, quedando entendido que la parte restante continuaría bajo la posesión de los herederos de Bonifacio Contreras⁴⁸.

⁴⁶*Ibidem.*, p. 327.

⁴⁷AGEBM. *Asuntos Diversos*, T. CXXX, fol. 128. "Bonifacio Contreras y otros sobre terrenos de Tovar, Santa Cruz, etc.", Tovar, 3 de abril de 1826.

⁴⁸ AGEBM, *Registro Subalterno* de Tovar, T. II, (1855-1879): 896-10, fols. 2-2v. "Deslinde de Terrenos de Onia y Culegría". Tovar, 1867.

En 1856 se presenta un nuevo pleito, esta vez entre los herederos de Bonifacio Contreras y Juan de Dios Ruiz por la propiedad de éste último, recordemos que ambos poseían tierras que pertenecieron a la hacienda Estanques y aunque fueron compradas en épocas muy distintas, pues Contreras las adquirió en 1758 y Ruiz en 1844 por medio de la Obra Pía, eran tierras de grandes extensiones y muchas de ellas no tenían linderos físicamente establecidos. Por ello se llevaron a cabo acciones jurídicas que buscaran solución a través de la presentación de las escrituras que dieran fe de la legalidad de la propiedad así como también precisara los linderos de la misma, para de ese modo conocer a quién pertenecían. Este pleito se solucionó entre las partes sin llevarse a cabo juicio pues se concilió entre Ramón Méndez Carrero como representante legal y heredero de Bonifacio Contreras con Juan de Dios Ruiz

... Que estando por iniciarse por el señor Juan de Dios Ruiz [...] un juicio sobre la propiedad de un terreno situado desde los altos del Mocotíes vertientes de Onia hacia la tierra llana, de dos caballerías que constan en los títulos de las tierras de Estanques que hoy corresponden al expresado Ruiz por compra [...] he convenido con el señor Ruiz en el arreglo que hemos hecho por estar comprendidas dichas tierras en las posesiones que se me han dado, que estando clara y determinadamente cuáles son sus tierras, devolverlas, como efectivamente las devuelvo dejándole en pacífica posesión de las expresadas dos caballerías...⁴⁹

2.2 El Municipio como órgano interventor en el deslinde de las propiedades

Durante el siglo XIX varias son las coyunturas nacionales que hicieron apremiante la reactivación de actividades comerciales y la ocupación de tierras baldías, en primer lugar se pretendió aumentar el tesoro público pues la economía no se había logrado recuperar de los estragos que significó para la Nación la guerra independentista; en segundo lugar, se buscó incrementar las actividades agrícolas del país como garante del establecimiento nacional así como para la exportación de los principales productos de la época, el cacao y el café y por último, se buscaba poblar todas las áreas que hasta el momento no habían sido ocupadas o repoblar aquellas que producto de las condiciones políticas del país se abandonaron.

⁴⁹ Registro Principal del Estado Mérida.(en adelante RPEM)*Expediente sobre la posesión de Onia y Culegría*, carpeta 1116, fol. 5, "Escrituras originales Onia-Culegría", Mérida, 22 de septiembre de 1856.

En cada provincia se comenzó a ejercer un poder más directo a través de las Diputaciones Provinciales las cuales fueron creadas por la Constitución de 1830 y se convirtieron en el primer organismo legislativo de carácter regional encargado de controlar y organizar los principales aspectos de la vida ciudadana. Con las Diputaciones se procuraba otorgar autonomía a cada provincia, estaban conformadas por un diputado representante de cada cantón. La Diputación Provincial de Mérida, como ente del gobierno regional, dictó una *Resolución sobre distribución de los terrenos denominados huecos vacíos en Bailadores y La Grita*, dicha resolución dictada el 28 de noviembre de 1843, refiere al uso de esos baldíos para la construcción de caminos, uno de sus artículos está íntimamente vinculado a la ocupación del espacio como consecuencia de la apertura de nuevas vías de comunicación

Art.2°. Todo individuo nacional o extranjero que denuncie en los dichos caminos un terreno de la clase mencionada y se comprometa a cultivarlo, fijándose allí o por sí o por otro con casa y posada para los transeúntes recibirá del concejo municipal respectivo una boleta de licencia para hacerlo, y tendrá derecho a la propiedad del terreno hasta en cantidad de veinte fanegadas de tierra, cuyo título se le expedirá por el mismo Concejo municipal luego que haya comprobado que está establecido en casa y labores⁵⁰

Todas las leyes que se crearon tenían un fin común, alcanzar cierta estabilidad para tratar de contrarrestar la crisis económica, política y social del país, de este modo la medida más importante era fomentar la agricultura que significaba para ese momento el progreso. Es así como la Ordenanza del 24 de noviembre de 1843 dictada por la Diputación Provincial de Mérida, autorizó al Concejo Municipal de Tovar para conceder terrenos, incluyendo las tierras baldías en todos los sitios hacia el camino del Zulía.

La Diputación Provincial en su Ordenanza de 24 de noviembre de 1843 facultó al concejo para conceder terrenos ya sean huecos vacíos a todos los que se fundaran en el camino del Zulía, y en efecto concedió en aquella época las tierras que hoy forman las posesiones que se encuentran desde los Algarrobos hasta Chama, a lo cual se deben las comodidades que hoy brinda aquella vía⁵¹

⁵⁰Taíz Zerpa Semprum. *La Diputación Provincial de Mérida: acuerdos, ordenanzas y resoluciones, 1830-1856*. Mérida, Universidad de Los Andes- Facultad de Humanidades y Educación, 1996[trabajo inédito]; p. 6.

⁵¹AGEBM, *Registro Subalterno de Tovar*, T. II, (1855-1879): 896-10, fol. 1v. "Deslinde de Terrenos de Onia y Culegría". Tovar, 1867.

De este modo el Concejo Municipal de Tovar promueve, en el año 1865, la mensura de los terrenos pertenecientes al Distrito, específicamente los que se encontraban desde “*la posesión de Mariño para Chama y del filo o Cuchilla Maestra, para la tierra llana [...]*”⁵², que incluían también parte de los Distritos Mora y Zea. Con esta medida se pretendía saber cuáles tierras le pertenecían a particulares y cuáles al Municipio, para así disponer de ellas, y poder generar recursos propios que les permitiera destinar parte del capital que se obtuviera por ventas o alquileres para obras públicas; obviamente se involucraban tanto la posesión de los Contreras como la de los Molinas, por estar ubicadas entre los terrenos de Culegría, que era la zona que se deslindaría, por lo que los herederos de ambas familias, como todo el que tuviera fundación allí, debían presentar los documentos que certificaran su propiedad en un plazo establecido por los jueces arbitradores, que para ese momento resultaron elegidos Elías Burguera y Pedro Nolasco Omaña. No obstante, por distintas razones, el procedimiento se retardó⁵³ y es en 1867, cuando el Concejo Municipal del Departamento Tovar, y en su nombre, un Juzgado de Arbitradores, emprendieron oficial y legalmente el deslinde de los terrenos conocidos como Onia y Culegría respondiendo a dos factores, el primero de orden territorial, pues para esos años Mérida es dividida en siete departamentos, siendo Tovar uno de ellos y como emergente trata de tomar control de todo el territorio perteneciente a su departamento; segundo, de esta manera se esperaba poner fin a todas las reclamaciones que se habían hecho sobre esas tierras en distintas épocas y por diversas personas. Para lograrlo se desplegó una averiguación para establecer quiénes eran los propietarios de los terrenos, es decir, se investigan los documentos y títulos de propiedad que poseen, para así adjudicarle a cada dueño sus correspondientes linderos.

Cabe destacar, que otra de las razones para tomar estas medidas, era activar la economía a través del fomento de las actividades agrícolas, no en vano es una de las consideraciones que establece el Concejo Municipal de Tovar para dictar el decreto para la

⁵²AGEBM. *Asuntos diversos*, T. CXXX, fol. 105v. “Bonifacio Contreras y otros sobre terrenos de Tovar, Santa Cruz, etc.”, Tovar, 24 de julio de 1865.

⁵³En veintiocho del mismo mes y año, reunidos los que suscribimos constituidos en Tribunal, acordamos, primero prorrogar la resolución sobre deslinde hasta obtener todos los documentos que tengan relación con los terrenos que se gestionan [...], fijar en los distritos que compusieron el Cantón de Bailadores, avisos convocatorios a los que tengan documentos, títulos o escrituras, para que desde el veintinueve del presente al quince de octubre, los presenten al Juzgado [...]”. *Ibidem*, fol.163v, Tovar, 28 de septiembre de 1866.

mensura de terrenos “2° [...] es un deber proteger y fomentar la agricultura amparando en venta los huecos vacíos a los que los están poseyendo y deseen consagrarse a las fructuosas labores de los campos que dan vida y progreso a los pueblos.”⁵⁴ Por este motivo se promueve la ocupación de las tierras en los caminos estratégicos para el traslado de las mercancías, con ello se pretendía obtener tanto tierras productivas como casa de posadas para los transeúntes o arrieros que trasladaban las mercancías hacia los principales puertos del país, de allí la gran importancia de las tierras entre Onia y Culegría, pues integraban la vía que conducía hacia el Camino del Zulía.

Como ya se mencionó, en este procedimiento se involucraron los herederos de los propietarios que tuvo Onia y Culegría, Juan Ginés de Molina, Bonifacio Contreras y Clemente Molina, quienes fueron los más interesados en promover el deslinde, en especial los herederos Contreras, que llevaban años tratando de tomar posesión legal⁵⁵, pues eran incalculables las pérdidas que habían sufrido tanto de tierras como de dinero pagando juicios debido a la ocupación ilegal de terceros en su propiedad y a pesar de ello su situación continuaba igual, ya que no se había logrado la partición de la misma. Estos grandes propietarios y sus herederos mantuvieron en su poder por muchos años amplias extensiones de tierra, por claras razones eran a quienes más les convenía comprobar su legitimidad; para llevar a cabo este proceso pusieron en manos del Concejo Municipal de Tovar, diez cuerdas de cada una de estas propiedades, las cuales se destinarían para el pago de los gastos generados por el deslinde, incluyendo diez cuerdas aportadas por el propio municipio.

⁵⁴AGEBM, *Registro Subalterno de Tovar*, T. II, (1855-1879), caja 896, carpeta 10, fol.7. “Deslinde de Terrenos de Onia y Culegría”. Tovar, 1867.

⁵⁵En los distintos pleitos que los Contreras debieron enfrentar con terceros se presentó la falta de documentos originales como principal obstáculo para defender su propiedad, lo que se convierte en motivo suficiente para perder parte de ellos, tal es la desconfianza que esto genera, que se citaron algunos testigos para comprobar que efectivamente las tierras les pertenecían, todos los testigos juraron que las tierras fueron propiedad de Bonifacio Contreras, que éste se las compró a María Josefa de Pinedo. Así mismo, el juez a cargo del pleito envió un funcionario público, Juan Nepomuceno Cortes, al Registro de Instrumentos Públicos de Pamplona para solicitar una copia del documento de venta original y exige al Notario público que certifique por escrito si el Secretario que la expide y firma es quien regularmente ejerce dichas funciones y su rúbrica es siempre de la misma manera. AGEBM. *Asuntos diversos*, T. CXXX, fol. 113. “Bonifacio Contreras y otros sobre terrenos de Tovar, Santa Cruz, etc.”, Tovar, 3 de abril de 1865.

El Tribunal, una vez culminado el estudio de los títulos de propiedad presentados por los herederos de las familias que litigaban las tierras entre Onia y Culegría, y después de haber hecho el recorrido de todos los terrenos, al igual que comprometido a cumplir con el deseo del Municipio de dejar claro las tierras que le pertenecían y haciendo uso de las facultades que se le asignaron para administrar justicia, declaró los límites que se fijaron para los cuatro propietarios que hemos delimitado en nuestra investigación, quedando de la siguiente manera

Son terrenos de los herederos de Bonifacio Contreras los que están comprendidos entre las quebradas “Tabacal y la del Barro” en el Vijagual desde el viso o cima del cerro de Mejías, tomando las dos quebradas hasta su origen que se desprende de la Cuchilla Maestra y de allí tomando la línea recta hasta el río Culegría por la línea de una y otra quebrada.⁵⁶

La posesión de los herederos de Juan Ginés de Molina, quedó demarcada bajo los linderos siguientes

Por el frente al filo de los Giros lindando con los herederos de Juan Clemente Molina, por el costado de arriba con la confluencia del caño del Tigre con la quebrada de Murmuquena que forman el río Guaruríes, partiendo de la corriente de este río una línea hasta los Giros y otra hasta donde de la medida de las cuatro estancias que principiara en los Giros, por el de abajo con el río de Onia atravesando este desde la caída de la Cuchilla de los Giros hacia la tierra llana...⁵⁷

Acordó la Comisión adjudicarles a los herederos de Clemente Molina los linderos definitivos que quedaron así

“...por el costado derecho lindando con los herederos de Bonifacio Contreras por la línea recta que tomada de las cabeceras de la quebrada del Tabacal cae al Culegría; y tomando río abajo hasta llegar a la quebrada de “Agua Caliente”; por el fondo de la Cuchilla de los Giros con los terrenos de Juan Ginés de Molina...”⁵⁸

Con esta serie de disposiciones se intentó determinar quiénes ocupaban las posesiones legalmente y quiénes debían pagar para continuar ocupándolas, en caso de que no tuvieran

⁵⁶AGEBM, *Registro Subalterno de Tovar*, T. II, (1855-1879) caja 896, carpeta 10, fol. 3. “Deslinde de Terrenos de Onia y Culegría”, Tovar, 1867.

⁵⁷*Ibidem.*, fol. 3v.

⁵⁸*Idem.*

ningún documento que los acreditara como sus legítimos dueños o que en definitiva no pudieran comprobarlo con testigos, así, el Municipio podía tomar posesión y hacer la mensura, venta y alquileres de las mismas; para ello el Concejo Municipal de Tovar dictó las leyes correspondientes, las cuales están contenidas en un Decreto compuesto por 19 Artículos promulgado el día 22 de diciembre de 1867 en el que se establece la normativa legal para el alquiler, mensura y venta de las tierras adjudicadas al Municipio y para esos años, las conocidas como Onia, Culegría y Guaruries abarcaban casi todo el territorio del actual Municipio Alberto Adriani, y parte del Municipio Pinto Salinas, Zea y de la parroquia Mesa Bolívar

Art.1º Los terrenos pertenecientes al municipio serán vendidos por una junta compuesta del Procurador Municipal un Concejal y el Celador de rentas Municipales, quienes asociados procederán a mensurar el terreno que se solicite en compra prefiriendo aquellos compradores que tengan fundaciones en dichos terrenos⁵⁹

Uno los primeros casos de enajenación de terrenos baldíos por parte del Estado en el área lo constituyeron los terrenos cedidos por el gobierno nacional al representante legal de la Compañía Francesa de Ferrocarriles Venezolanos, Julio Brum, a quien “El gobierno sede en propiedad al contratista, una faja de quinientos metros de terreno a cada lado de la vía, de los que pertenecían a la Nación sin ninguna indemnización”⁶⁰, la concesión se realizó por medio del Ministerio de Fomento y la Dirección de Riqueza Territorial. Los terrenos serían utilizados para construir el Ferrocarril Santa Bárbara a El Vigía en jurisdicción de los Estados Zulia y Los Andes, fueron otorgados por derecho a un contrato celebrado el 25 de julio de 1877 y que fue ratificado por el Congreso Nacional el 18 de Junio de 1891. Esta posesión fue registrada por el ciudadano Rigoberto Besson en representación de Julio Brum en el Registro del Distrito Tovar con fecha del 8 de febrero de 1894.

Tal como se ha visto, el deslinde de los terrenos entre Onia, Culegría y Guaruries estableció los linderos definitivos a sus habitantes, de los cuales no logramos obtener información, al igual que les otorgó títulos de propiedad a propietarios asentados que por

⁵⁹*Ibidem*. fol.7.

⁶⁰AGEM, *Registro Subalterno de Tovar*, T I (1800-1909), caja 931, carpeta 9, fol. 2-3. “Julio Brum, confiere poder a Rigoberto Besson para que registre el título de adjudicación de los terrenos a la Compañía francesa del Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía”, San Carlos del Zulia, 14 de junio de 1894.

alguna causa no lo tenían o quienes poseían simples boletas, lo que permitió afianzar el valor de la propiedad, además, le otorgó al Concejo Municipal de Tovar posesión formal de los terrenos que les pertenecía y a su vez puntualizó la parte que les correspondía a Bailadores, Mora y Zea, como lo establecía el decreto para la mensura, venta y alquiler de tierras, de esta forma cada Municipio podía vender dichos terrenos, como efectivamente se hizo en años posteriores y ello dio paso al asentamiento de más personas en esa zona.

3. La propiedad de los Ruiz Paredes afirma la ocupación formal del espacio

Juan de Dios Ruiz muere en la ciudad de Valencia el 10 de agosto de 1858 al igual que su hijo Fermín Buenaventura⁶¹, al momento de su muerte no había otorgado testamento, solo se localizó una carta por él manuscrita dirigida a su esposa e hijos correspondiente al año 1853 referida a mandas piadosas y legados, que suman 3295 pesos los cuales fueron liquidados el quinto del caudal para imputar dicha suma, acto que fue llevado a cabo por el Contador. En el año 1862, su viuda, Paz Paredes de Ruiz solicita ante Juez de Provincia el nombramiento de peritos y testigos para iniciar la partición de los bienes de su difunto esposo e hijo, Fermín María⁶² y a la que se sumó la muerte de su hijo mayor, Juan de Dios

“...resulta que mi esposo el señor Juan de Dios Ruiz murió en Valencia el día diez de agosto de mil ochocientos cincuenta y ocho, horas después que mi hijo Fermín Buenaventura, sin que ninguno de los dos hubiese hecho testamento y que posteriormente mi hijo Juan de Dios murió en Villa Páez en servicio militar en el mes de marzo del año pasado de mil ochocientos sesenta, sin que tampoco hubiese dejado disposición alguna testamentaria. De los doce hijos habidos en el matrimonio, Juan de Dios y Fermín han muerto, el segundo antes y el primero después que su padre...Los desastres de la guerra que tantas lagrimas han traído a mi casa, han impedido también la formación de inventario y partición de los bienes quedados a la muerte de mi esposo. Hoy creo ya posible hacerlo, y es por eso que imploro el oficio de V. S. para que se sirva permitir se haga todo extrajudicialmente en la inteligencia de que terminado todo, será presentado a V.S. para su aprobación”⁶³

⁶¹ RPEM. *Inventario, avalúo, liquidación y partición de los bienes quedados por muerte del señor Juan de Dios Ruiz*, bulto 2, fol. 14, “Solicitud de certificación de muerte de Juan de Dios Ruiz y Fermín María Ruiz”, Mérida, 6 de octubre de 1862.

⁶² En otros documentos le llaman Fermín María. No debe ser confundido con Fermín Orsicinio, el menor de los hijos Ruiz Paredes nacido el 24 de julio de 1858.

⁶³ RPEM. *Inventario, avalúo, liquidación y partición de los bienes quedados por muerte del señor Juan de Dios Ruiz*, bulto 2, fol. 19, “Solicitud de Paz Paredes al juez de Provincia para nombramiento de peritos y testigos para partición de bienes de su difunto esposo”, Mérida, 9 de octubre de 1862.

Tras la aprobación a la solicitud de la viuda, el inventario y avalúo de Estanques⁶⁴ se inicia el primero de diciembre de 1862 practicándose por parte de los peritos de la siguiente forma: 1. Reconocimiento de los terrenos; 2. Fijación de linderos y algunas mensuras; 3. Inventario y avalúo y 4. Partición de los bienes. Para poder llevar a cabo una partición más cómoda y después de haber realizado el primer paso, se establecerían los linderos y valor de las tierras sobrantes y por la dispersión geográfica que tenía la hacienda Estanques, en una serie de haciendas de menor proporción, se tomarían en cuenta las haciendas, sus diferentes plantaciones y tierras que “miran a esta hoya del río Chama y Quebrada de Estanques”⁶⁵. Las haciendas y posesiones que componían la totalidad de la Hacienda Estanques fueron distribuidas de la siguiente forma entre los herederos: Las haciendas Santa Cruz, San Francisco y La Mesa junto a las posesiones Las Burreras; El Hato; Mococho; Tustan; El Corral; Los Giros; Camucay; La Joya y Las Aguadas fueron adjudicadas a su viuda, Paz Paredes de Ruiz. La Hacienda Santo Domingo a Olimpia Ruiz de Gabaldón. La posesiones Las Mesitas; El Rincón; El Cucharo; Los Tanques a Eloy Ruiz. La posesión Los Higuerones a Obdulia Ruiz de Picón. La posesiones San Pablo; Carrisal y El Gigante a Carlos Fabricio Ruiz Paredes. La Hacienda El Rosario a Clodomiro Ruiz Paredes. Una parte de la Hacienda El Corozo y la posesión El Fiscal a Juan Pedro Ruiz Paredes. La posesión Los Joques y una parte de la Hacienda El Corozo a Rodolfo Ruiz Paredes. Las posesiones El Chirivital y Las Tasajeras a Cristina Ruiz Paredes y las posesiones Cachicamos y Becerrera a María Paz Ruiz de Lares⁶⁶

La totalidad de la hacienda Estanques fue valorada en 31.543 pesos; la Capilla de Estanques en 4.785 pesos, sus muebles y utensilios en 815 pesos sumando un total de 37.143 pesos, todas quedaron bajo el cuidado de la viuda, Paz Paredes de Ruiz⁶⁷. Las dos estancias

⁶⁴ Por interés particular de nuestro tema de estudio, abordaremos únicamente el inventario de Estanques, aclarando que el expediente refiere a todas las propiedades que tuvo Juan de Dios Ruiz Fajardo en el estado

⁶⁵ RPEM. *Inventario, avalúo, liquidación y partición de los bienes quedados por muerte del señor Juan de Dios Ruiz*, bulto 2, fol. 53v., “Inventario de Estanques”, 1862.

⁶⁶ Julio César Tallafarro. *Op. Cit.* pp. 110-111.

⁶⁷ Tras la muerte de la señora Paz Paredes de Ruiz, en diciembre de 1870, la liquidación de sus bienes se repartió entre sus diez hijos del siguiente modo: La hacienda principal de Santa Cruz a Eloy, Clodomiro, Obdulia, Paz y Fermín, con cargo de reconocer 900 pesos impuestos en la primera partición. La hacienda San Francisco a Rodolfo; La hacienda La Mesa y la posesión de La Burrera a Carlos; la posesión El Hato a Olimpia; la posesión Mococho a Clodomiro; ; la posesión Tustan a Olimpia; la posesión Camucaí a Cristina; la posesión El Corral a Obdulia; la posesión La Joya a Fermín y la posesión La Aguada a María de La Paz. Julio César Tallafarro. *La hacienda Estanques....* p. 112.

entre Onia y Culegría no fueron valuadas por su extensión y por tratarse de terrenos montañosos, por lo que fue asignado un derecho a cada heredero que inicia su disgregación en 1880 cuando Rodolfo Ruiz vende parte de sus terrenos⁶⁸ que, por ser una propiedad pro indivisa, requirió la partición legal de la propiedad los linderos que van a aparecer en cada uno de los documentos siempre serán los siguientes

“Por cabecera la boca de un callejón que llaman “La Llorona” y otro que llaman del barro, por un costado el referido callejón de la llorona y el río de Onia hasta encontrar con otros títulos. Por el otro costado, la cuchilla abajo hasta dar con el camino viejo del Zulia, y por este abajo, hasta llegar al “Puerto de Los Higuerones” en el Chama, aguas abajo hasta dar con otros títulos. Por el fondo de la misma manera a encontrar con otros títulos”⁶⁹

En 1903 es elegido el dr. Elio Quintero para la partición de las dos caballerías⁷⁰ distribuyendo el derecho cedido a cada uno en 16 lotes de tierra entre los once herederos y debiendo vender cinco lotes más para cubrir los gastos de mensura (véase plano de posesión de Onia y Culegría y su explicación siguiente). El dr. Elio Quintero en su función de agrimensor público y encargado de la partición de los terrenos de Onia y Culegría⁷¹, se dirige al Juzgado para presentar y dar a conocer la delimitación de los lotes que los peritos debe valorar para redactar su informe, que son los siguientes:

“...1º el lote de la tierra llana comprendido entre los linderos generales y una línea recta que partiendo del área de la Madre Vieja y pasando por la plaza del Vigía vaya a Onia. 2º un lote que queda determinado entre los linderos generales, una línea recta que partiendo de la Culebra vaya al lindero oeste de la posesión. 3º otro lote deslindado por los linderos generales y comprendido entre la Culebra y la Cuchilla

⁶⁸La primera venta de los derechos y acciones incluye las cuatro quintas partes de su derecho en Onia y Culegría, la hace a los señores Santos Molina, Natividad Durán, Toribio García y Rafaela Mora por la cantidad de 3.200 bs. los compradores de la parte de Rodolfo Ruiz vendieron a su vez a otras personas, al morir Santos Molina, dejó su tierra a su esposa, Vicenta Mora quien en 1889 la vende por 400 bs a José Gregorio Reina. También Toribio García cedió a José de Jesús Vivas su propiedad compuesta para 1893, de casa de tapia y tejas para habitación, siembras de cacao, café, platanal, caña, frutos menores y potreros artificiales, no tenemos conocimiento del precio de la venta. RPEM. *Expediente sobre la posesión de Onia y Culegría*, carpeta 1116, fol. 16. “Vicenta Mora recibe de José Gregorio Reina 400 bs por un derecho en las tierras de Onia y Culegría”. San Buenaventura, 2 de diciembre de 1889.

⁶⁹*Ibidem.*, fol. 17. “Rodolfo Ruiz vende a Santos Molina, Natividad Durán, Toribio García y Rafaela Mora las cuatro quintas de un derecho de tierra en Onia y Culegría”. Tovar, 4 de marzo de 1880.

⁷⁰Una caballería equivale a 45.12 hectáreas, las cuales equivalen a 451.256 mts.2, por tanto, las dos caballerías tenían 902.512 mts.2.

⁷¹Esta propiedad se encuentra localizada en tierras que actualmente forman parte de la ciudad de El Vigía hasta el Municipio Francisco Javier Pulgar del estado Zulia.

de la Caña Brava y 4º otro lote limitado por los linderos generales y comprendido entre la Cuchilla de la Caña Brava y el filo de la Cuchilla Maestra, desde el fondo de Salinas hasta el lindero oeste de la posesión⁷²

Al igual que sus ascendentes, los herederos Ruiz Paredes hicieron vida política y sus lazos maritales les hicieron formar parte de la élite merideña decimonónica. Carlos Fabricio Ruiz Fajardo contrajo matrimonio con Josefa Antonia Celis Dávila, hizo carrera militar alcanzando el título de Coronel del Ejército y bajo el gobierno de Antonio Guzmán Blanco ocupó entre 1879-1880 el cargo de gobernador del Estado Mérida repitiendo en 1892 pero esta vez, producto de la organización político administrativa dispuesta, sería gobernador de la Sección Mérida del Estado Los Andes. Fue representante de Mérida en el Congreso Federal, entre cuyas funciones se encontraban, elegir al presidente de la República y los miembros de la Corte de Casación y conformar, junto al presidente y su gabinete, el Poder Ejecutivo nacional. Su hija, María Obdulia Ruiz Celis contrajo matrimonio con el conocido sociólogo merideño Julio César Salas. Olimpia Ruiz Paredes se casó con el general José Rafael Gabaldón Chuecos, no tuvieron descendencia⁷³.

Cristina Ruiz Fajardo se desposó con José Trinidad Arria Cubillán, también General del ejército, fue Senador Principal por el estado Mérida en el Congreso Nacional y al igual que su cuñado Carlos Fabricio fue Representante por Mérida ante el Congreso Federal; fue Ministro de Fomento y Presidente provisional del estado, también fundó el periódico *La Regeneración* en Mérida, para el momento de su muerte, el 13 de febrero de 1904 en el estado Zulia, se embarcaba en un viaje hacia la capital del país para cumplir sus funciones; Rodolfo Ruiz se asentó en Estanques, se dedicó a la política y ocupó diversos cargos, entre ellos, encargado de la gobernación entre 1886-1887 y Diputado representante de Mérida en el Congreso Nacional durante 1898-1899. Se casó con Margarita Fonseca Delgado y tuvieron cinco hijos: Obdulia, Elena, Humberto, Gonzalo y Cristina; María de la Paz Ruiz Paredes contrae matrimonio en 1870 con el etnólogo trujillano, José Ignacio Lares, de cuya

⁷² RPEM. *Expediente sobre la posesión de Onia y Culegría*, carpeta 1116, fol.74, "Delimitación de linderos de los terrenos de Onia y Culegría", Mesa Bolívar, 14 de julio de 1903.

⁷³El derecho perteneciente a Olimpia Ruiz Paredes que al morir, hereda sus propiedades a su esposo, general José Rafael Gabaldón quien lo vende a Pascasio Durán por 4.000 bs. RPEM. *Expediente sobre la posesión de Onia y Culegría*, carpeta 1116, fol. 16. "Venta de José Rafael Gabaldón a Pascasio Durán del derecho de su primera esposa Olimpia Ruiz de los terrenos Onia y Culegría". s.f.

unión nacieron Obdulia, José Ignacio, Emilio, Eva María y Silvio. Tal como lo hicieron sus cuñados, se convirtió en Presidente y Senador del Estado, es recordado por su papel intelectual como escritor y profesor de la Universidad de Los Andes, donde también desempeñó funciones en la Junta Administrativa. Como periodista trabajó en el periódico de su concuñado José Trinidad Arria, *La Regeneración* y en el semanario *Los Andes*. Como etnólogo destaca su trabajo *Etnografía del Estado Mérida* por el cual ha sido conocido como uno de los intelectuales más destacados de finales del siglo XIX e inicios del XX. Obdulia Ruiz se casó con Antonio Ignacio Picón Grillet y tuvieron cuatro hijos: Mariano, Obdulio Antonio, Josefa María y Pío Nono, dedicado al comercio y las letras, entre cuyas publicaciones podemos mencionar *Mocomboco*.

Las posesiones de la hacienda Estanques y otras repartidas en diferentes puntos del estado y que sus padres dejaron como herencia a los once hermanos serían garantía de su bienestar económico y social. Podemos puntualizar dos casos concretos, el de José Ignacio Lares que tras la muerte de María de la Paz Ruiz Paredes dispondrá de los bienes heredados por su esposa constante de cuatro quintas partes de su derecho en Onia y Culegría y que Lares vendió a Roque Paoli⁷⁴. Con el dinero de la venta adquiere la hacienda La isla, ubicada al norte de la ciudad y en la cual construye, en 1907 el primer acueducto por gravedad del estado. El otro caso refiere a Clodomiro Ruiz que por muerte hereda sus propiedades a su esposa, Amalia Paoli Casale, quien vende la propiedad a su cuñado, Domingo Patrizi, ciudadano francés que trabajó para el Ferrocarril y le fueron enajenadas parte de sus propiedades en la zona por el Estado.

La partición final de los terrenos entre los ríos Onia y Culegría presentada por el dr. Elio Quintero ante el Tribunal de Primera Instancia en lo Civil el 2 de junio de 1903 se llevó a cabo bajo las siguientes consideraciones

“... Primera: La dificultad insuperable de vender un lote de terreno cuyo producto fuera suficiente para cubrir los gastos ocasionados en los trabajos de partición y juicio

⁷⁴Tras la muerte de María de la Paz, la propiedad de sus menores hijos pasa a ser administrada por su padre, quien transfirió la décima parte de la propiedad, bajo autorización judicial, a Roque Paoli en 1893, por la cantidad de 6.000 bs y quien posteriormente, en 1893 confiere poder a Pedro Dávila y Julio Rojas integrantes de la Sociedad agrícola y mercantil “Rojas & Dávila”. *Ibidem.*, fol. 12. “Venta de la décima parte de los terrenos Onia y Culegría por parte de José Ignacio Lares a Roque Paoli”. Mérida, 1899.

consiguiente, me obligó a separar varias porciones de terreno, en distintos puntos y según se fueron presentando los compradores, y es por esta circunstancia que aparecen varias adjudicaciones por venta, las cuales se encuentran determinadas en el plano por los números 7, 15, 16, 18 y 19 y han sido hechas a los copartícipes Roque Paoli **(15)**; Pascacio Durán **(7)** y a los ciudadanos José Dávila **(16)** y Eliseo Rojas **(19)** respectivamente, por las cantidades de dos mil bolívares el primero, dos mil cuatrocientos bolívares el segundo, cuatrocientos bolívares el tercero, dos mil bolívares el cuarto y un lote de ochocientos bolívares marcado en el plano con el número **(18)**⁷⁵ y adjudicado a Ramón Vera...Segundo: Se ha verificado la división proporcional de los terrenos entre los herederos y sus causantes que representan la sucesión del finado Juan de Dios Ruiz...primero a Juan Pedro Ruiz por el derecho que le corresponde como heredero legítimo y por la mitad del derecho que le correspondía a su hermana Obdulia Ruiz de Picón por venta que ésta le hizo. Segundo: al menor Eloy Ruiz Rojas por el derecho que le correspondía al heredero Eloy Ruiz, finado y que éste donó a su favor según consta en el testamento respectivo. Tercero: a la señora Cristina Ruiz de Arria por el derecho que le corresponde como heredera legítima. Cuarto: a la señora Amalia Paoli de Nucete por el derecho que le correspondía a su primer esposo Clodomiro Ruiz como heredero legítimo. Quinto: a Roque Paoli por los derechos que le correspondían a los herederos legítimos Paz Ruiz de Lares, Carlos Fabricio Ruiz y la mitad del derecho de Obdulia Ruiz de Picón y que hoy le pertenece según consta de los documentos...Sexto: a Pascacio Durán por el derecho que le correspondía a la heredera legítima Olimpia Ruiz de Gabaldón y que hoy le pertenece por venta que el general José Rafael Gabaldón Chuecos le vendió y por una quinta parte del derecho del heredero legítimo Rodolfo Ruiz y que éste vendió...Séptimo: a la señora Mery Salas de Ruiz quien representa la sucesión del heredero legítimo Fermín Ruiz. Octavo: a Jesús Vivas por una quinta parte del derecho del heredero Rodolfo Ruiz y que éste le vendió. ..Noveno: a Silvestre Blanco por dos terceras partes de una quinta del derecho del heredero Rodolfo Ruiz y que éste le vendió...Décimo: a Apolinario Mora por una quinta del derecho del heredero Rodolfo Ruiz y que éste le vendió...Undécimo: a Gregorio Reyna por una tercera parte de una quinta del derecho del heredero Rodolfo Ruiz y que éste le vendió...Duodécima: al heredero Rodolfo Ruiz por una quinta parte del derecho que le corresponde pues ha vendido cuatro quintas partes según los documentos citados...Quedan subsistentes las servidumbres del Camino Nacional del Zulia que atraviesa los terrenos desde la mesa del “Caraño” hasta encontrar con otros títulos, el camino de “San Rafael” que conduce a la “Trinidad” y un camino que conduce al lote nombrado de “San Antonio” adjudicados a la señora Mery Salas de Ruiz”⁷⁶

Se ha detallado de esta forma la partición definitiva para explicar la representación del plano que se presenta en la próxima página así como también con la intención de resaltar las propiedades en las que se establecerá la ciudad de El Vigía. Vinculada a la ocupación del

⁷⁵ Numeración y negritas nuestras.

⁷⁶RPEM. *Expediente sobre la posesión de Onia y Culegría*, carpeta 1116, fol.77, “Partición final de los terrenos de Onia y Culegría realizada por el dr. Elio Quintero”, Mérida 2 de junio de 1903.

espacio, la importancia de la propiedad radica en las ventas que hicieron los herederos de Ruiz, que facilitaron la adquisición de las mismas por parte de los gobiernos nacional y regional y que permitieron, entre otras, el establecimiento de la estación final del Ferrocarril Nacional Santa Bárbara-El Vigía alrededor de la cual se generaran posteriormente una serie de “invasiones” hecha por personas llegadas tanto del Zulia como del Mocotíes y que permiten el surgimiento del Municipio de más reciente creación en el estado, Alberto Adriani, que se ha convertido en uno de los más importantes gracias a su productividad agropecuaria e industrial.

De este modo, las zonas ocupadas desde la época prehispánica logran consolidarse y convertirse en zona gran importancia, reconocidas como grandes productoras agrícolas y pecuarias. El incipiente asentamiento humano iniciado se proyectó como un lugar próspero que fue consolidado su potencial permitiendo el establecimiento de la estación final del Ferrocarril Nacional Santa Bárbara El Vigía y que con la llegada del siglo XX dará paso a la conformación urbanística de una de las ciudades más importantes de todo el estado Mérida.

Bdigital.ula.ve

Capítulo II

Influencia del Ferrocarril Nacional Santa Bárbara a El Vigía en la ocupación espacial

Finalizando el siglo XIX la región andina experimenta importantes cambios económicos y sociales gracias a la producción cafetalera, en el caso merideño será en el Valle de Mocotíes donde se concentre la mayor expansión del cultivo; las tierras piedemontanas y las grandes haciendas que antes se dedicaban a la producción de distintos alimentos comenzaron a especializarse en la labranza cafetalera cuya valorización diversificó las formas de posesión y ocupación⁷⁷: además de las haciendas surgen los pequeños y medianos propietarios, se amplió la mano de obra, se empiezan a mejorar las condiciones sanitarias, se comienza a captar mano de obra migrante tanto latinoamericana como europea que dieron grandes aportes a las actividades desarrolladas en los medios agrícolas⁷⁸. Con la llegada al poder de Antonio Guzmán Blanco en 1870 se plantea, entre otros objetivos la modernización del Estado nacional que se hacía propicia gracias a las inversiones extranjeras que se estaban recibiendo, insertando al país en una economía agroexportadora que permitió al gobierno nacional ejecutar diferentes políticas, como la ampliación en redes de caminos, que estuvieran a la par del crecimiento agrícola.

Parte de las reformas gubernamentales llevadas a cabo por Guzmán Blanco fue desde el ámbito político administrativo, la Constitución del 27 de abril de 1881 sanciona la reducción de veinte estados a nueve entidades, su principal propósito fue controlar el poder que habían logrado algunos caudillos regionales poniendo a la cabeza de estos estados figuras militares que le guardaban fidelidad. Los territorios de los estados Mérida, Táchira y Trujillo pasan a integrar el Estado Los Andes, estas circunstancias hicieron contrastar las realidades económicas y sociales de cada uno de ellos; Mérida destacó por encontrarse geográficamente en el centro del estado lo que le permitió ostentar el poder político pero a

⁷⁷ Alicia Ardao. *El café y las ciudades en los andes venezolanos (1870-1930)*. Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1984 (Fuentes para la Historia Republicana de Venezuela, nº 34).

⁷⁸ Pedro Cunill Grau. *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*. Caracas, Comisión Presidencial V Centenario de Venezuela, Fondo Editorial de la Facultad de Humanidades y Educación de la UCV, 1987, Tomo I, p. 1038.

diferencia de Táchira y un poco menos que Trujillo, hizo notar la deficiencia que tenía en aspectos tan importantes como la movilidad, es decir, la falta de vías que conectaran las distintas localidades que generaban los productos y recursos con los centros o conexiones que pudieran disponer de los mismos⁷⁹

Bajo estas circunstancias, comienzan a notarse varias zonas nodales de importancia para la apertura de nuevos caminos que conectaran con los principales puertos pero sobre todo la necesidad de crear una red de caminos que permitieran intercambios comerciales entre varias localidades con potenciales recursos teniendo en cuenta que una de las barreras más importantes a superar era justamente la topográfica, que hacía más complicada el sostenimiento de rutas existentes y también, en las tierras bajas, la presencia de las constantes crecidas del impetuoso río Chama. De este modo, la ubicación geográfica de El Vigía es valorada dentro de los proyectos de comunicaciones del gobierno nacional y regional que dieron paso a una dinámica ocupación del espacio y tradición legal de la propiedad que procuraremos abordar.

1. Abundancia agrícola y necesidad de caminos

Durante el siglo XIX las redes viales en el país eran precarias, muchas de ellas fueron abandonadas o destruidas por los conflictos bélicos y las características topográficas andinas complicaban mucho más la apertura y sostenimiento de caminos⁸⁰ a lo que se sumaban las largas distancias que debían recorrer los arrieros para la comercialización de productos en sus áreas de influencia próximas. Tal como lo señala Pedro Cunill Grau, las tierras bajas andinas merideñas tuvieron una característica distintiva en su forma de ocupación al ser territorios en forma de cuña en las márgenes del río Chama, es decir, las tierras llanas, las primeras en ser pobladas debido a la riqueza del suelo para las actividades agrícolas⁸¹. Por ello, la administración de estos espacios tuvo gran importancia y aunque sus condiciones físicas no corresponden a la realidad geográfica andina, pasan a ser una de las zonas más

⁷⁹ Véase, Robinson Meza. *Política y gobierno en el estado Los Andes (1881-1899)*. Táchira, Biblioteca de Autores y Temas tachirenses, Grupo de Investigación sobre Historiografía de Venezuela, 2002.

⁸⁰ José Murguey Gutiérrez. *Construcción, ocaso y desaparición de los ferrocarriles en Venezuela*. Mérida, Universidad de Los Andes, Consejo de Publicaciones, Vicerrectorado Académico, Facultad de Humanidades y Educación, 1997.

⁸¹ Pedro Cunill Grau. *Geografía del poblamiento...*p. 1031.

prósperas desde el punto de vista agropecuario así como punto de tránsito para la entrada y salida de los principales productos cultivados en el estado.

Las diferentes vías de comunicación establecidas desde el período prehispánico en tierras merideñas respondían a las necesidades propias de los grupos sociales en sus lugares de asentamiento y dedicados a las labores agrícolas, algunas de las vías que utilizaban para su movilización en las zonas más complicadas del relieve andino fueron los senderos como rutas terrestres, para el caso del cruce de valles y ríos utilizaron los puentes colgantes realizados con bejucos, tarabitas o paso de cabuyas. Parte fundamental de su economía era el intercambio comercial con otros grupos sociales establecidos en otras áreas del estado y zonas aledañas por lo que era común la movilización de rubros agrícolas y productos de usos ornamentales y religiosos

Muchos de estos senderos y caminos permanecieron durante el período colonial, a partir de la inserción de animales de carga requirieron algunas mejoras en su estructura y variando su denominación de acuerdo a sus características, uno de ellos era el *camino real* que comunicaba a Mérida con La Grita, San Cristóbal, Trujillo y Pamplona transitado por funcionarios coloniales a partir del cual se fueron desarrollando otros caminos alternos que respondían no solo al tránsito de personas sino a una red comercial que se mantiene hasta nuestros días⁸². Los caminos que pasaron a ser utilizados por los españoles para su paso y el de mulas con mercancías eran los mismos senderos construidos por los indígenas, que con su ayuda fueron empedrados para mejorar el paso de las bestias sobre todo por la erosión enervada durante las lluvias y fueron llamados *caminos muleros, de arrieros, de recuas*⁸³ o *reales*.

Las vías existentes se mantuvieron en uso durante años, muchas de ellas fueron reemplazadas por otras nuevas que respondían a las necesidades de comercio, sin embargo, la realidad bélica del siglo XIX hizo inminente el descuido de algunos caminos existentes e imposibilitó la construcción de otros; esta realidad se verá reflejada en la desaparición de

⁸²Ileana Parra, Rogelio Altez y Arlene Urdaneta. "Senderos, caminos reales y carreteras: El sentido histórico de la comunicación andino lacustre (Venezuela)" en *Revista Geográfica Venezolana*, vol. 49, nº 2, (Mérida, 2008), p. 300.

⁸³ Jayme Bautista Rangel. *Caminos ancestrales andinos*. Mérida, Planificación y Desarrollo Turístico, 2019 en <https://www.academia.edu>.

algunos caminos como el de Mérida- Gibraltar que obligó a los comerciantes merideños a desviar sus rutas hacia el puerto trujillano La Ceiba que generó una reacción por parte de los productores y pobladores asentados en las zonas aledañas a los caminos merideños que conducían al puerto, al verse afectados por la costosa movilización de sus productos y por la disminución del tránsito de personas y arrieros que pernoctaban en las posadas ubicadas en las vías y afectaba su sustento⁸⁴.

Con la paulatina superación que los estragos de las guerras causaron al país, en los últimos cuarenta años del siglo XIX la región andina experimentó un modesto crecimiento económico y demográfico a partir de la producción agrícola que la mantuvo inserta al circuito agro exportador marabino con rubros importantes como el cacao, algodón, azúcar, trigo y café⁸⁵, por lo que era necesaria una red de caminos entre ambas zonas que fueran transitables y expeditos. En ese sentido, los propios dueños de haciendas, vecinos y arrieros se dedicaron a constituir campañas o juntas que permitieron hacer inversiones propias para lo cual establecían cobro de peajes cuyos capitales fueron reinvertidos en el sostenimiento o apertura de nuevos caminos por zonas más factibles y que reducían el tiempo de viaje; varias de estas campañas se conformaron y fueron reguladas por el gobierno regional y nacional dando excelentes resultados.

Creadas las Diputaciones Provinciales por la Constitución de 1830 se convirtieron en el primer organismo legislativo de carácter regional encargado de controlar y organizar los principales aspectos de la vida ciudadana, entre ellos, garantizar el bienestar económico y social de las provincias para lo cual se disponía que debían proponer los medios necesarios para la construcción y reparación de obras de utilidad pública⁸⁶, fomentar la agricultura, el comercio y todo género de industria, promover y decretar la apertura de caminos, canales y

⁸⁴ Claudio Alberto Briceño Monzón. "Visión geohistórica de los paisajes de recorrido del sur del Lago de Maracaibo en los siglos XIX y XX" en Guerrero, Aura. *Los paisajes de la modernidad en Venezuela (1811-1960)*. Mérida, universidad de Los Andes, "Consejo de Publicaciones, 2009, p. 314.

⁸⁵ Tulio Febres Cordero. *Clave histórica de Mérida*. Mérida, Universidad de Los Andes, Vicerrectorado Académico, 2011, p. 86 [Versión digital].

⁸⁶ Véase los trabajos, Robinson Meza. "El fomento de las Obras públicas en Mérida durante el siglo XIX: el trabajo personal subsidiario" en *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, 1996, nº 314, (Caracas, abr. - jun., 1996), p.p. 47-53 y Zoraima Guedez. "Las obras públicas y las juntas de Fomento de Mérida. Siglo XIX" en *En búsqueda de la Historia. Memorias de las 1ras Jornadas de Investigación de la Escuela de Historia, homenaje al Dr. Eduardo Arcila Fariás*. Mérida, Universidad de Los Andes, Consejo de Publicaciones, 1998, pp. 636-370.

posadas, acordar el establecimiento de nuevas poblaciones y la traslación de las existentes a lugares más convenientes. Para lograr este objetivo, el gobierno nacional crea una serie de leyes referidas a la distribución y adjudicación de tierras baldías para la apertura de nuevos caminos principales y transversales que hicieran posible una comunicación, comercialización y tráfico permanente de mercancías y personas en distintos puntos del estado a personas interesadas en la ocupación de las mismas con el propósito de poblar aquellos espacios y destinarlos a actividades agropecuarias así como ocupar las zonas aledañas a los caminos que se construyeran para que prestaran su servicio de hospedaje y alimentación a arrieros, autoridades y viajeros.

La vía hacia el Lago o puerto de Maracaibo fue un punto de exploración principal para la apertura de caminos que desde las propias zonas de producción condujeran las mercancías directamente para su comercialización, por lo que la Diputación realizó varias solicitudes de tierras baldías o “huecos vacíos” para la apertura de nuevos caminos⁸⁷, muchos no se llevaban a cabo de forma inmediata por la ausencia de una legislación que de manera precisa determinara las extensiones de los terrenos así como los usos a los que deberían destinarse e insistir en su ocupación definitiva, tal como lo señala Cunill Grau

Esta necesidad era tan apremiante que el día 31 de diciembre de 1840 la Sección de Interior y Justicia tuvo que desaprobar una resolución de la Diputación de Mérida que designaba 9.500 fanegadas⁸⁸ de tierras baldías a favor de las vías de comunicación de esta provincia por ser una cantidad “infinitamente mayor que el máximo señalado por el Congreso”. Al año siguiente se precisaron los trámites que se debían seguir para obtener estas concesiones, teniéndose que designar inequívocamente el camino que se trataba de favorecer⁸⁹

Se continúa por parte del Ejecutivo Nacional, la asignación y distribución de tierras baldías para la apertura de caminos en nuevas áreas de necesidad con cuyo efecto la Diputación Provincial de Mérida crea la Ordenanza del 24 de noviembre de 1843 que autoriza al Concejo Municipal de Tovar a otorgar terrenos y tierras baldías en su jurisdicción y el 10 de abril de 1848 el gobierno nacional promulgó la Ley de Tierras Baldías

⁸⁷ María Pérez Hidalgo. *El transporte y las comunicaciones en la Provincia de Mérida 1830-1864*. Mérida, Fondo Editorial Tropykos, 1996.

⁸⁸ Una fanega de tierra equivale a 6.459 m².

⁸⁹ Pedro Cunill Grau, *Op.cit.*, tomo I, p. 1117.

estableciendo bajo sus lineamientos la tradición legal de la propiedad en Venezuela⁹⁰. Siguiendo la experiencia que ya se tenía con las campañas o juntas, y bajo lineamientos del Ministerio de Obras Públicas se crean las Juntas de Caminos⁹¹ que fueron igualmente integradas por propietarios de haciendas, comerciantes, campesinos y arrieros y bajo supervisión de la Diputación Provincial; en el año 1878 el gobierno nacional inicia un proyecto para la construcción del Camino del Zulia, denominado también Camino Nacional, que enlazaría Mérida con el Zulia. Sin embargo, el proyecto no logró llevarse a cabo⁹², retomándose seis años después y tomando un recorrido menor; para ello el Concejo Municipal de Tovar entrega un terreno en los “huecos vacíos” del municipio en un punto denominado San buenaventura⁹³, punto desde donde partiría y, como lo señala Ovelimar Martínez en su trabajo sobre el Ferrocarril del Zulia, el camino uniría los poblados de

⁹⁰ “...Es decir, desde siempre y en particular desde 1848 en adelante, las tierras baldías pudieron ser adquiridas en propiedad por los particulares, por lo que el origen de la tradición legal de la propiedad privada de tierras rurales puede legalmente fijarse en cualquier año después de 188...” Allan R. Brewer- Carías, “El régimen de las tierras baldías y la adquisición del derecho de propiedad privada sobre tierras rurales en Venezuela” en *Anuario de Derecho*, (Bogotá, 2005), p.6.

⁹¹ En 1864, durante el gobierno de Juan Crisóstomo Falcón, se crea el Ministerio de Fomento teniendo en su estructura organizativa la Dirección de vías de comunicación y acueductos cuya prioridad era el mantenimiento de las vías existentes. Diez años después, el gobierno de Antonio Guzmán Blanco crea el Ministerio de Obras Públicas sustituyendo las juntas de caminos o fomento por tres direcciones: De edificios ornato de poblaciones; de vías de comunicación fluviales o terrestres y acueductos y de contabilidad, empleándose agrimensores e ingenieros de importante trayectoria entre los que se encontraban Alfredo Ernst, Arístides Rojas y Alfredo Jahn.

⁹² El gobierno nacional presidido por Antonio Guzmán Blanco ordena al Ministro de Fomento enviar al estado Mérida un ingeniero que se encargara de los estudios respectivos para una carretera que enlazara a Mérida con el Lago de Maracaibo siendo designado el ingeniero Julián Churion quien llega a Mérida en noviembre del mismo año; al tiempo se nombró la Junta de Fomento integrada por el general Francisco Angulo, Elías Martínez, Francisco Lima, Jesús Vielma y Jesús Uzcátegui. Sin embargo, por varios motivos la carretera no se llevó a cabo, la principal fue la falta de acuerdo en el trazado de la misma, Churion sugería que la misma se trazara siguiendo la línea descendiente por la margen derecha del recorrido del río Chama por las características topográficas y que la misma involucraba los principales pueblos agrícolas, llegando finalmente a Bobures; los miembros de la Junta proponían como punto de partida la Culata y que culminara en San Carlos del Zulia, véase al respecto el Informe presentado por Julián Churión publicado en la Memoria del Ministerio de Obras Públicas de 1875, tomo I, p. 117 y el artículo de Rebeca Padrón García. “Carretera Mérida al sur del Lago de Maracaibo durante el septenio guzmancista (1870-1877)” en *Tiempo y espacio*, vol. 24, n° 61, (Caracas, junio 2014), pp. 423-439. Disponible en http://ve.scielo.org/scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=13159496201400010022&es&nrm1.

⁹³ AGEBM. *Registro Subalterno de Tovar*, tomo II (1855-1879), fols. 8-9, “Escritura de linderos en un terreno donde se fundara el Camino al Zulia”, Tovar, 1878.

Chiguará, la Palmita, El Vigía, Chamita, Santa Bárbara del Zulia hasta llegar a San Carlos en el Zulia⁹⁴, (véase mapa 1).

En 1884 el Ministerio de Obras Públicas nombra una nueva junta para dirigir los trabajos en la “variación” del camino del Zulia que inicialmente iba desde el punto denominado San Buenaventura⁹⁵ por las vegas del Mocotíes hasta el Zulia; la Junta de Fomento estuvo integrada por Salvador Bottaro, Clodomiro Vivas y Froilán Molina, vecinos todos de Tovar⁹⁶, catorce años después, en agosto de 1898, Rafael Parisi en contrato celebrado con el gobierno del estado, construye el camino que va desde el punto San Felipe y Mocotíes hasta San Buenaventura, que incluía la construcción de un puente, todo hacia a vía nacional que conduce al Táchira; para efectos de examinar, calificar y recibir el camino construido por Parisi, el Presidente del Estado, general Espíritu Santo Morales nombra una junta examinadora constituida por el dr. Elio Quintero, Salvador Bottaro, Rafael Salas, Antonio Márquez y Juan Pedro Ruiz⁹⁷. Asimismo la legislación nacional y regional comienza a cobrar importancia sobre la distribución de terrenos baldíos pues a la par de la construcción de las vías carreteras se comienzan a conceder tierras para fomentar el poblamiento en las zonas aledañas⁹⁸

Esto exigió la conexión de esta vía principal con los sectores productivos, por lo que un año después los vecinos de Tovar envían, en 1885, a la presidencia del estado la solicitud de apertura de un camino que desde el río Culegría recorriera las tierras del río Onia y llegara

⁹⁴ Ovelimar Martínez Erazo. *El camino de hierro en el sur del Lago de Maracaibo: Ferrocarril del Zulia (1889-1945)*. Mérida, Universidad de Los Andes, Facultad de Humanidades y Educación, Escuela de Historia, 2007 [Trabajo de grado para obtener el título de Licenciada de Historia].

⁹⁵ En la *Lista de ciudades, cabeceras, pueblos, caseríos y vecindarios* de 1930 y 1934, San Buenaventura aparece como aldea del Municipio Mesa Bolívar, siendo un importante punto de poblamiento en el mismo.

⁹⁶ AGEBM. *Fondo Gobernación*, caja 68, carpeta 5, “Nombramiento de junta de fomento para dirigir los trabajos del camino que enlaza a Tovar con el Puerto del Zulia”, Tovar, 1884.

⁹⁷ AGEBM. *Memoria y cuenta del Presidente Constitucional del Estado Los Andes General Espíritu Santos Morales*, “Nombramiento de Junta Examinadora del camino construido en el Mocotíes por el ciudadano Rafael Parisi”, Mérida, 1898

⁹⁸ “Por cuanto el señor Juan José Durán, vecino, se ha presentado ante este Consejo pidiendo se le expida título de propiedad de un terreno que tiene cultivado en los huecos vacíos de San Buenaventura de conformidad con lo prevenido en el artículo 2º de la Ordenanza Provincial de fecha veintiocho de noviembre de mil ochocientos cuarentitres, sobre distribución de huecos vacíos y habiendo comprobando que ha cumplido ya con las condiciones allí expresadas y nombrada que fue una comisión para la mensura y posesión, se le expide el presente título de dicho terreno”. AGEBM. *Fondo Gobernación*, Sección Despacho 1881-1899, “Expediente sobre el camino de Tovar”, Tovar, 1884

al punto denominado Caño Negro⁹⁹, enlazara con el Camino del Zulia, atravesara el distrito Rivas Dávila y conectara por Zea con la vía hacia el Táchira; esta propuesta de los vecinos planteaba el mismo recorrido de un camino que ya tenían en uso y cuya apertura ellos mismos habían llevado a cabo con la dirección de Juan Orsolani¹⁰⁰. La obra fue llevada a cabo nombrando como jefe de la Junta de fomento al doctor José María Salas,

Concurre además hoy a favorecer nuestro propósito, la inmejorable vía que con tanta habilidad y patriotismo abrió el señor Juan Orsolani con la ferviente colaboración de este pueblo, y que tuvo por objeto primordial la empresa de que hoy nos ocupamos, indicada por la naturaleza para nuestras relaciones con el Zulia, por la rectitud del rumbo, por la depresión de la serranía casi insensible, por la calidad del piso, por la abundancia de las aguas hasta en los veranos más ardorosos y como queda dicho, por la lujosa fertilidad de los suelos adyacentes. Si son incalculables las ventajas y beneficios que esta población ha derivado ya del pequeño trayecto abierto por Orsolani, las que han de derivarse de la prolongación de la vía, se pierden en lo infinito¹⁰¹

La necesidad de mantener en buen estado las vías que permitieran el comercio hacia el puerto del Zulia, afectadas ante los daños que recurrentemente generaban a la misma las crecidas del río Chama y la poca colaboración brindada por el Ejecutivo regional por la falta de recursos, hizo que los propios comerciantes y dueños de mulas del poblado de Chiguará¹⁰² elevaran una propuesta en el año 1888, al Presidente del estado, Carlos Rangel Garbiras, para la aprobación de un impuesto distribuido así

⁹⁹ Christian Anton Göering en su libro *Venezuela el más bello país del trópico -1869-*, relata en uno de sus capítulos las diversas situaciones que debieron enfrentar por un camino de sendero desde el tramo llamado Caño Negro hasta La Palmita, resaltamos que dicho tránsito incluye el espacio que unos años después se convirtió en una de las estaciones del Ferrocarril Santa Bárbara a El Vigía “En las primeras horas del día siguiente abandonamos Caño Negro y poco después nos despedimos de las cálidas tierras bajas, pues tras unas pocas horas de arduo camino comenzó el ascenso. Alegres avanzamos lentamente cuesta arriba por el sendero empinado y pedregoso y con cada paso que nos alejaba de la llanura de selva virgen pantanosa respirábamos más a gusto. A pesar de que el camino era empinado, terriblemente malo y subía tortuosamente...Cuesta arriba, cuesta abajo, de cumbre en cumbre, trepando por el camino cada vez peor, llegamos finalmente a la “Mesa de las culebras” donde hicimos un alto. Por debajo de nosotros yacía la llanura...Después de muchas fatigas, debidas al endiablado camino, llegamos al pequeño caserío de Las Palmitas” Christian Anton Göering. *Venezuela el más bello país del trópico*, Caracas, Playco Editores, 1993, p. 61

¹⁰⁰ AGEBM. *Fondo Gobernación*, fol. 9, “Solicitud de los vecinos de Tovar para abrir un camino en el sitio denominado Caño Negro”, Tovar, 1885.

¹⁰¹ *Idem*.

¹⁰² General Avelino Briceño, General Rosario Angulo, Juan de Dios Montilla, Victoriano Valero, Francisco Nicolelo, Manuel Rojas, David Uzcátegui, Ruperto Varela, Rafael Albornoz, Antonio Varela, Rafael Herrera y Samuel Varela.

1º Cuatro bolívars por cada mula que trafique por la vía

2º Establecer y pagar impuesto de un bolívar por cada bestia que vaya y venga por aquel puerto y no sea de los comprendidos en el punto anterior

3º Consignar cincuenta céntimos de bolívar por cada carga que se despache en los almacenes de los señores Carlos Rodríguez y Núñez Ojeda & Co

El Consejo administrativo de la presidencia del Estado dio su voto aprobatorio para el convenio propuesto por los comerciantes y la junta conformada por los señores Elías Burguera como Presidente, Vicente Mendoza como Tesorero y Domingo Berti como Secretario quienes debían dar cuenta mensual de la recaudación e inversión mensual de los fondos al Ejecutivo del Estado¹⁰³.

El propósito fundamental era crear una red vial que permitiera la comunicación entre las comarcas principales y la conectara con los estados aledaños para la necesaria movilización de productos agrícolas y la ampliación de las relaciones comerciales en general que claramente incluyera la capital del estado. De este modo el gobierno regional, bajo la presidencia provisional de Antonio Fernández, redacta un decreto para la construcción de un camino que enlazara a Mérida con El Vigía; su importancia radicaba en trazar una vía que permitiera superar la compleja topografía y que a su vez incluyera los poblados que contaran con mayor producción y concentración poblacional. El ingeniero Carlos A. Lares es designado por el gobierno regional para realizar el estudio y conectara con el camino del Táchira; se proponía dos vías para dirigir el camino: desde la ciudad de Mérida hacia Mocotíes y el camino de Tovar con El Vigía, Estanques y Chiguará y ambas cumplían con las características mencionadas previamente. Finalmente la ruta seleccionada fue la de Estanques por la rectitud de la vía que sigue el trayecto natural del río Chama y unía con el puente real. Lo interesante del Informe presentado por Lares en 1894 radica en la detallada descripción geológica y comunicacional que realiza de toda la zona, las posibles opciones y puntos existentes para la construcción de la misma, la construcción o mejoramiento de puentes entre ellos sobre el río Albarregas en Ejido, Las González, Puente Real y el Mocotíes. El trazado final de la carretera es muy similar al actual: partiendo de Mérida recorre la ciudad

¹⁰³ AGEBM. *Fondo Gobernación*, fol. 10, 11 "Expediente sobre Resolución de 29 de febrero sobre composición del camino que conduce al Puerto del Zulia", Mérida 1888.

de Ejido, San Juan, Lagunillas, Mesa Bolívar, Estanques, Tovar, El Vigía y conecta con la vía hacia el Táchira.

En 1916, bajo la dirección de Alfredo Jahn se lleva a cabo el trazado y construcción de la denominada Carretera de Mérida que enlazaría con El Vigía hasta el camino nacional a Santa Bárbara del Zulia. Esta corresponde a una ampliación de la vía que incluiría nuevos centros poblados, entre ellos Chiguará, que no formaba parte de ninguna carretera principal hasta el momento¹⁰⁴ y representaba importancia por su producción agrícola¹⁰⁵; el recorrido en orientación desde la Palmita, Chiguará, Lagunillas, San Juan, El Moral hasta llegar a Ejido y de allí conectar con la carretera que había sido construida previamente. Tal como ampliaremos más adelante, la desviación del río Chama se hizo necesaria no solo para el normal tránsito ferrocarril nacional Santa Bárbara-El Vigía, sino también para las vías carreteras que como ésta¹⁰⁶, compartían recorridos semejantes e impulsaban la economía regional.

En 1920 se crea una Junta de Fomento integrada por Alipio Burguera como presidente, Roque Paoli como tesorero y Tomás Sardi como secretario para la recuperación del trayecto del camino de La Vega del Chama hasta El Vigía que integraba el camino que conducía desde Tovar a El Vigía. Las reparaciones fueron cubiertas con presupuesto del Ministerio de Obras Públicas ante los daños causados por el permanente tránsito de

¹⁰⁴ Existía un camino que permitía el comercio desde Chiguará hasta el puerto del Zulia que se sostenía, como la mayoría, con el cobro de peajes o suscripciones a los dueños de mulas, comerciantes y hacendados autorizada por el gobierno regional bajo Resolución del 29 de febrero de 1888 sobre composición de caminos.

¹⁰⁵ "Para dar una idea de la importancia comercial de la región que nos ocupa, damos a continuación los datos estadísticos que hemos de recoger en Mérida. La Sección Mérida produce 15.900 cargas anuales, de las cuales salen por la vía de Motatán y la Ceiba 8.000, por lado Jají y Santa Elena 2.700 y el resto por vía Santa Bárbara y Santa Cruz del Zulia. Su importancia alcanza más o menos a 10.000 cargas anuales, que se distribuyen en la misma proporción por ambas vías." Informe presentado por Alfredo Jahn sobre la Carretera de Mérida publicado en el periódico *Los Andes*, año 1, n° 1, Mérida 1 de septiembre de 1916, p. 1-5.

¹⁰⁶ "El muy mal estado en que se encuentra el camino público que de esta ciudad conduce al puerto del Zulia, sugirió al suscrito que personalmente lo recorrió, la idea de reunir el esfuerzo y recurso de todos los dueños de mulas de las distintas localidades que atraviesa el camino, para acometer con tales fondos la composición de la vía, siquiera fuera en los puntos más malos y sobre todo aquel en que el río de Chama se sale de su cauce natural y desbordándose inunda largo trayecto del camino, y amenaza destruirlo completamente en una larga extensión si no se le opone una represa que lo lleve a tomar su cauce." AGEBM. *Fondo Gobernación*, Sección Despacho.1881-1899. Fol. 1, "Expediente sobre arreglo del camino que conduce al Puerto del Zulia, Chiguará al Zulia", 1888.

mercancías y algunas lluvias registrados en el sector, de forma más específica en la cuesta de la Culebra y San Bueno. Los trabajos fueron ejecutados en solo unos meses y se logró la recuperación total de la vía¹⁰⁷. Más adelante, esta vía pasaría a formar parte del trazado de la Carretera Central del Estado Mérida, estudio similar al que había realizado años antes el ingeniero Carlos Lares, pero ejecutado por el Ministerio de Obras Públicas con estudios del ingeniero Juan de Dios Méndez Llamozas cuyo recorrido es el de la carretera actual: El Vigía-Tovar-Estanques-Mesa Bolívar- Chiguará- Lagunillas- San Juan- Ejido- Mérida¹⁰⁸.

La ubicación geográfica de El Vigía, en las tierras bajas merideñas, permiten una cercanía entre importantes centros productores agrícolas y el principal puerto marabino, su inserción a la red de caminos que conectaron al estado con otras regiones junto al afianzamiento de terrenos en áreas centrales que contaban con una tradición histórica de propiedad muy importante, hicieron posible que El Vigía se convirtiera en punto de conexión del Ferrocarril Nacional Santa Bárbara cuyo destino final se había proyectado hasta el centro del estado, pero por la complejidad de su topografía y lo difícil que fue controlar las crecidas del río Chama obligó a que en un primer momento la Compañía francesa ferroviaria y luego el estado venezolano, decidieran que la estación de El Vigía fuera la final. La ciudad vigense se mantendrá en los planes de vialidad del sur del estado y se consolidará a mediados de los años cincuenta del siglo XX, con la construcción de la Carretera Panamericana y el puente sobre el río Chama. En 1973 se realiza el proyecto de construcción de una nueva carretera denominada Troncal 007 que uniría a Mérida con El Vigía a través de nuevas vías como la avenida Centenario en Ejido y en Estanques, con la construcción de cuatro túneles a partir de excavaciones montañosas; fue inaugurada en 1997, durante el segundo mandato del doctor Rafael Caldera.

2. La modernización: El Ferrocarril Nacional Santa Bárbara a El Vigía

Entre los distintos avances que produjo la Revolución Industrial estuvo la construcción de los ferrocarriles cuyo origen se remonta a Inglaterra en 1820 y que tras su aparición varios

¹⁰⁷Ministerio de Obras Públicas. "Correspondencia entre Alipio Burguera y J. Méndez Llamozas, Ingeniero encargado de los trabajos de refracción del camino Tovar a El Vigía". *Memoria del Ministerio de Obras Públicas*. Caracas, Tipografía Comercio, 1921, p. 78.

¹⁰⁸ *Ibíd*em, p. 68-71.

países europeos se dedicaron a perfeccionar e implementarlo como forma de transporte que respondió a la dinámica económica que se experimentaba, cubriendo de forma efectiva la necesidad de movilizar mercancías y personas y que a pesar del considerable costo que requería su construcción, el beneficio permitió su expansión inicialmente en Europa y unos pocos años más tarde por el mundo entero. A ello se une la influencia que tuvieron los capitales e inversiones realizados por países como Inglaterra, seguido de Francia, Alemania y Estados Unidos, en las economías de las nacientes naciones latinoamericanas facilitaron la presencia de importantes empresas de capital privado encargadas, entre otras, de construir este novedoso medio de transporte.

Como hemos señalado previamente, en Venezuela el tema de las vías carreteras tuvo un desarrollo muy lento que le llevo a enfrentar un estado de incomunicación hasta bien entrado el siglo XX, sin embargo, tras el avance satisfactorio de los ferrocarriles en otras latitudes y la posibilidad que el estado venezolano pudiera realizar contratos con empresas extranjeras, abrió las oportunidades de implementar ese medio de transporte en el país. Es así como se firman contratos entre el estado, representado por el presidente Antonio Guzmán Blanco y empresas ferrocarrileras alemanas y francesas en su mayoría, que, aunque muchas veces representaron mayores ventajas para estos últimos¹⁰⁹ generaron un impacto geohistórico significativo en el paisaje nacional. Durante los últimos veinte años del siglo XIX se construyeron un poco más de catorce ferrocarriles en todo el territorio nacional siendo el centro-occidente del país la zona de mayor concentración, y aunque representaron un avance en las comunicaciones solo lo hicieron en sentido local, no nacional; asimismo las condiciones permitidas por el estado venezolano con las empresas constructoras desfavorecían en gran medida el sostenimiento y permanencia de los ferrocarriles de forma efectiva por lo que en años posteriores al siglo XIX fue inevitable la culminación de las concesiones gubernamentales con estas empresas, lo que obligó al Estado a ponerse frente a la administración de los mismos y significó enfrentar, en algunos casos, las consecuencias de la mala administración e incluso planificación de la obra.

¹⁰⁹ José Murguey Gutiérrez. *Construcción, ocaso y desaparición de los ferrocarriles en Venezuela*. Mérida, Universidad de Los Andes, Consejo de Publicaciones, Vicerrectorado Académico, Facultad de Humanidades y Educación, 1997, p. 123.

En Mérida, la carencia de vías carreteras óptimas complejizaban la comunicación factible entre las propias comarcas regionales, las realidades topográficas del estado presentaban un constante obstáculo a superar, los caminos existentes presentaban serios problemas de tránsito durante los períodos de lluvia pues la mayoría eran senderos, muy pocos contaban con el sistema de calzadas, por lo que el riesgo de pérdida que corrían tanto los arrieros, recuas y mercancías era considerable, asimismo las crecidas de ríos, sobre todo del Chama, complicaban también las comunicaciones especialmente en las tierras bajas, por donde circulaban gran cantidad de mercancías.

Ante esta realidad, el gobierno nacional consideró como solución factible la construcción del Ferrocarril Nacional Santa Bárbara a El Vigía cuyo plan inicial proponía la estación final en la capital merideña, que no fue posible por dos causas fundamentales: la intrincada topografía del estado cuyos accidentes orográficos dificultaron el trazado en línea permanente del ferrocarril y los percances y costos que tuvieron al momento de enfrentar las crecidas del río Chama que no solo generaron pérdidas económicas en la estructura realizada sino también en la inversión que debió realizarse en la desviación del río para superar esa constante problemática¹¹⁰.

2.1 Significación del Ferrocarril en la revalorización del espacio

La construcción del Ferrocarril en Mérida tuvo significación en distintos sentidos, por un lado la expectativa de la población ante esta novedosa forma de transporte que lograra un verdadero aporte para los mercados locales a partir de la movilización efectiva de los rubros producidos en el campo merideño pero que hasta ese momento había sido muy difícil justamente por no contar con una red de caminos óptimos y, por otro lado, que tanto el gobierno regional como nacional apostaron a un proyecto de gran envergadura que involucró no solo una inversión en estructura ferrocarrilera sino también en una política de compra de propiedades para el establecimiento del mismo y de programas de planificación, poblamiento y actividades productivas que exigió la organización de espacios urbanos y rurales en todas

¹¹⁰ Para ampliar el tema del Ferrocarril Nacional Santa Bárbara a El Vigía véase. Claudio Alberto Briceño Monzón. "El ferrocarril del Zulia en los andes venezolanos (1896-1954)" en *IV Congreso de Historia ferroviaria* realizado en Málaga del 20 al 22 de septiembre de 2006. Disponible en <https://dialnet.unirioja.es>.

Ovelimar Martínez Erazo. "Ferrocarril del Zulia: Factor de unión entre el piedemonte andino y el Sur del Lago de Maracaibo" en *Presente y pasado*, n°26, (Mérida, Venezuela, jul-dic. 2006), pp. 303-316.

las áreas de recorrido del ferrocarril que generó gran impacto en las formas administrativas, económicas y demográficas de estado.

Durante el gobierno de Antonio Guzmán Blanco se inicia la construcción de distintas vías ferrocarrileras en el país ejecutadas por empresas alemanas, francesas y norteamericanas. En su último período de gobierno, denominado el bienio, el 25 de julio de 1887 se celebra el contrato entre el Ejecutivo Nacional representado en la figura del Ministro de Obras Públicas, ingeniero Jesús Muñoz Tébar y Charles Louis de Morny o Duque de Morny¹¹¹, representante de la Compañía Francesa de Ferrocarriles Venezolanos para la construcción de un ferrocarril entre Mérida y el Lago de Maracaibo, autorizado por el Congreso Nacional, el 30 de julio de 1888 e iniciados los trabajos un año después. La construcción del mismo inicia desde San Carlos del Zulia hasta la estación *Caño Padre* con 30 km de construcción, que correspondía a la primera sección, de allí continuaría la segunda sección, hacia Caño Negro, luego El Vigía para concluir en la capital merideña

Para 1890, estaban contruidos 30 kilómetros de longitud desde San Carlos del Zulia hasta la estación *Caño Padre* del estado Zulia. Sin embargo, la apertura de esta parte de la línea no se iniciaría hasta que no estuviese terminada toda la sección hasta la estación *Caño Negro* donde sería la culminación de esta primera parte, y de la cual partiría la segunda sección hasta la ciudad de Mérida¹¹².

El propósito de nuestra investigación respecto al Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía se vincula con el origen y tradición legal de la propiedad en la que se estableció la estación final, su proceso de ocupación, los cambios que se produjeron en la propiedad tanto por compra como por expropiación del Estado y los conflictos que esto generó. Por tanto, partimos de la propuesta de revalorización que el Ferrocarril cedió a la espacialidad con una visión de conjunto cuyo origen se remonta a la posesión primigenia de las dos caballerías denominadas

¹¹¹ Auguste Charles Louis Valentín de Morny perteneció a las altas esferas sociales parisinas de finales del siglo XIX, conocido como Duque de Morny al suceder a su padre, José Osorio y de Morny, descendiente de la nobleza madrileña por vía paterna y francesa por la materna, nombrado segundo Duque de Morny. Vivió gran parte de su vida en Francia donde conoce a Antonio Guzmán Blanco con quien sostiene una estrecha amistad que se consolida en 1886 al contraer matrimonio con su hija, Carlota Guzmán de Ibarra. En 1888 se vincula a la Compañía Francesa de Ferrocarriles Venezolanos, la cual contrató para la construcción del ferrocarril Santa Bárbara- El Vigía.

¹¹² Ovelimar Martínez, El camino de hierro en el sur del Lago... p. 28.

entre Onia y Culegría y formaban parte de la propiedad de la hacienda Estanques que, como ya se expuso en el primer capítulo, se disgregaron entre los herederos de Juan de Dios Ruiz tras la partición final realizada en 1903 por Elio Quintero.

2.2 Principales obstáculos: entre la geografía y la propiedad

Nuestra zona de estudio corresponde a las características geográficas de la zona surlaguense merideña la cual conjuga dos estructuras espaciales diferenciadas: las tierras bajas o llanuras aluviales asociadas al Lago de Maracaibo junto a su red hidrográfica, y el de las tierras altas; ello explica de algún modo la noción de productividad en las labores agrícolas, aunque con una clara clasificación zonal

1. En la parte occidental de la franja surlaguense merideña, entre los ríos Escalante, Onia y Chama, la ocupación del espacio es más antigua, asociada a la navegación fluvial y el ferrocarril que unió a finales del siglo XIX a El Vigía con Santa Bárbara del Zulia. Por tanto, el paisaje agropecuario se sirve en mayor medida de tierras e infraestructuras para la producción*...

2. La parte central, entre los ríos Chama, Mucujepe y Frío, es una zona de transición del bosque tropical al subhúmedo de piedemonte, donde tienen cabida las plantaciones de café y cacao en combinación con ganadería...Esta agricultura mixta se desarrolla en parcelamientos campesinos de más reciente data, en comparación con las haciendas ganaderas del primer sector...

3. Hacia el noreste, el piedemonte y la carretera Panamericana reducen progresivamente la distancia que los separa de las costas más secas y pobladas del Lago”¹¹³

La integración de estos elementos ha definido en gran medida sus formas de ocupación y ayudan a comprender su nivel de desarrollo. A partir de ellas podemos abordar, desde el punto de vista geográfico, la disposición de los espacios en los que se estableció la

¹¹³ Jóvito Valbuena Gómez. “Estado Mérida” en *GeoVenezuela, Geografía de la división político-territorial del país*. Caracas, Fundación Empresas Polar, 2009, tomo 6, p. 507.

*Negrita nuestra para resaltar que es nuestra zona de estudio.

estación del ferrocarril y cómo debieron enfrentar las crecidas del río Chama como obstáculo natural¹¹⁴.

La ruta que se fijó como estación final del ferrocarril iba paralela al recorrido natural por la margen derecha del río Chama identificado como *Madre vieja*, el aumento del cauce durante los períodos de lluvia provocaban su crecida hacia la margen izquierda representando un problema permanente por los daños generados a la infraestructura ferrocarrilera que incrementaba los costos y obligaba a implementar tecnologías tradicionales o novedosas de la ingeniería para la superación de este obstáculo natural debiendo enfrentar, en 1892, una de las crecidas más importantes en las que el Chama amplió su cauce e imposibilitó la reconstrucción de la línea hasta El Vigía, tal como lo explica Marco Aurelio Vila en su libro *Geografía de Venezuela*, editado en 1957

“...En donde el río Chama sale del valle de su nombre para deslizarse por la llanura, un poco más debajo de El Vigía, se presentan unos suelos sumamente pantanosos conocidos con el nombre de Ciénagas de Onia. Esta ciénaga tiene al norte y al este, ligeras elevaciones en forma de taludes aluvionales cuyo origen se debe, precisamente, a la aportación de materiales en arrastre por parte del río Chama. Seguramente que debido a la negligencia en la conservación de las formaciones forestales del valle del río en la Cordillera de Mérida, como sus afluentes en el Mocotíes, dio lugar a que la erosión aumentara en grandes proporciones y el material heredado fuera transportado a la llanura obstruyendo el cauce normal del Chama lo cual obligó a las aguas a buscar nuevos cauces por el este hasta ir a fluir al Escalante. La obstrucción tuvo lugar a finales de 1892. El antiguo cauce subsiste en las tierras bajas en su carácter de Madre vieja, debido a la abundancia de las lluvias en el sector”¹¹⁵

La primera solución que se tomó fue la profundización del cauce, sin embargo ésta no surtió el efecto esperado, lo que condujo a un segundo plan, la desviación o reducción del río a su antiguo cauce o *Madre Vieja* a través de la construcción de una represa que buscara mantener al Chama alejado de la margen izquierda, sin embargo, las crecidas de 1889 y 1892 fueron tan considerables, que esta última cambió definitivamente el curso del río, averió los diques y denotó una problemática más amplia: con las crecidas, se llevaba a cabo un

¹¹⁴ El período que analizamos corresponde a la administración del ferrocarril por parte del Estado, que inició en el año 1908.

¹¹⁵ Marco Aurelio Vila. *Geografía de Venezuela*. Caracas, Fundación Eugenio Mendoza, 1957, pp. 81-82.

desmoronamiento continuo de la margen derecha del río que generaba un desnivel en relación a la margen izquierda y derivaba en inundaciones que destruían la estructura de la vía férrea y tierras cercanas. Otra de las causas era que el ganado se alimentaba de los retoños de los cañaverales haciendo más inestable el terreno, por lo que como solución optaron hacer una barrera con distintas especies arbóreas y alambre, sembrar cañas, carrizos y guayabos que mantuvieran al margen el ganado y permitieran frenar la erosión del terreno. Para continuar con la reapertura hacia la estación de El Vigía, debían también hacer una defensa en un lugar denominado *El Mercado* por donde se invadían las aguas sobrantes del Chama y en algunas propiedades privadas que involucraban el recorrido del ferrocarril.

Estas inundaciones y posteriores trabajos generaron daños en varios cultivos y propiedades que dieron paso a reclamos de los propietarios en el año 1889, ante el Presidente del Estado, Carlos Rangel Garbiras, quien ordenó se nombrara un representante por parte del gobierno y otro de parte de los afectados para que se entendieran en la resolución del conflicto con la empresa ferrocarrilera; se designó al jefe Civil de la parroquia El Llano, Gregorio Albornoz y José del Carmen Ramírez¹¹⁶ como representante de los afectados para realizar un avalúo de los bienes comprometidos para lograr una justa indemnización. Las primeras en ser valoradas fueron las haciendas San Carlos y Santa Mónica pertenecientes al general Carlos Fabricio Ruiz Paredes seguidas de otras pertenecientes a Gregorio Dávila, Nieves Uzcátegui, Anselmo Carrillo, Tomás Dugarte y Domingo Hernández Bello cuyos daños fueron valorados en 2.400 bolívares. Sin embargo, llama la atención un Informe presentado años después por el Ministerio de Obras Públicas en relación a los trabajos realizados para el ferrocarril correspondiente al año 1918, en el que mencionan las notificaciones que hicieron a los vecinos ribereños sobre los trabajos de reducción del cauce del río Chama, quienes continuaron con el cultivo de sus tierras de las cuales le pertenecían a la Nación 200 metros a cada margen del río, propiedad estatal que cubría dichas propiedades, por lo que habría sido innecesaria la indemnización.

¹¹⁶ Luego fue sustituido por el señor Rafael Fonseca.

Por su parte, la Compañía Francesa de Ferrocarriles Venezolanos realizó un estudio topográfico en el año 1889, en relación a la localización del ferrocarril para determinar el tipo de perjuicio causado, por lo que llegó a la siguiente conclusión

[...] hay dos clases distintas de perjuicios:

1° Líneas topográficas y líneas experimentales de localización

2° La línea localizada

En la primera clase se pagarán todos los perjuicios, en la segunda, la compañía espera ser dueña del terreno a un precio equitativo¹¹⁷

Fundamentados en este estudio, la Compañía Francesa de Ferrocarriles Venezolanos inició los avalúos por parte de los designados para tal propósito, sin embargo, la Compañía dispuso cancelar o adquirir las propiedades necesarias hasta tanto no se terminara la valoración de todas las propiedades afectadas, lo que contrariaba lo establecido en el artículo 14, numeral 2 de la Constitución Nacional en el que se garantizaba la propiedad con todos sus derechos con una limitante, el que los perjuicios causados a una propiedad debían ser cancelados seguidamente se hicieran, asimismo un bien podría ser tomado para obras públicas previa indemnización y juicio contradictorio¹¹⁸, por tanto esta condición estaba siendo incumplida por la Compañía Ferrocarrilera generando una confrontación con los propietarios de las tierras perjudicadas que se mantuvo por varios meses. Esta controversia fue manejada por el gobierno regional ante un aparente desconocimiento de las condiciones a las que estaban sujetos o falta de intervención directa pues, el gobierno nacional, a través del Ministro de Obras Públicas Jesús Muñoz Tébar, acotó

... envió a usted, de orden del Presidente de la República, el ejemplar de la Gaceta donde se encuentra impreso el contrato celebrado por el gobierno y que debe ser estrictamente cumplido por las partes...Es de oportunidad hacer conocer a usted el trámite seguido por las Empresas establecidas y que permiten la pronta y satisfactoria solución de las dificultades...La Empresa puede entenderse amigablemente con el interesado, acerca del valor del terreno y los perjuicios que se le van a causar con los

¹¹⁷ AGEBM. *Fondo Gobernación, Sección Secretaría 1881-1899*, "Expediente sobre reclamos por perjuicios que ocasionaron trabajos preparatorios del Ferrocarril Mérida- San Carlos", Ejido, 18 de mayo de 1899.

¹¹⁸ La previa indemnización señalaba que el propietario debía recibir una compensación justa por el bien expropiado antes que se llevara a cabo la expropiación.

trabajos y por lo regular se convienen en el precio y términos del pago. Si no se logra este arreglo debe la Compañía ocurrir al Ministro de Obras Públicas para obtener la Declaratoria Oficial de que habla la Ley y entonces se llenan todos los trámites pautados por ella. Al seguir este camino, consiguientemente no hay lugar a recriminaciones, atropello de derechos ni dificultades. Basta con lo dicho para la solución que en cada caso deba dar Usted a las gestiones que ocurran sobre asuntos de esta naturaleza¹¹⁹.

El contrato firmado entre el Estado venezolano y la Compañía ferrocarrilera establecía en su artículo 5° “Los terrenos de propiedad particular que necesitare la empresa para la construcción del ferrocarril, estaciones, etc.; serán tomados para uso público conforme a la Ley y satisfecho su valor por la empresa”; quedando explícitas las condiciones, la Compañía asume el pago de los perjuicios sin llevar a cabo ninguna expropiación y criticando el aparente “aumento” del valor de las siembras y daños a las propiedades; la aparente resistencia que tuvieron algunos hacendados en colaborar con la Compañía para tratar de solventar la problemática de las crecidas del río se sumaban a las constantes quejas que realizaban los comerciantes por el mal funcionamiento, pésimo estado de las estaciones, desfavorables condiciones de traslado de algunos rubros que muchas veces significaba la pérdida de las mismas y lo costoso del traslado de las mercancías en relación a otros ferrocarriles del país¹²⁰ hicieron que la Compañía abandonara la obra quedando pendiente la que se denominó Segunda sección, quedando descartada su culminación en la capital merideña y habiendo logrado construir y tener en regular funcionamiento la Primera sección que iba desde Santa Bárbara del Zulia hasta El Vigía; así, desde 1908 el estado venezolano se haría cargo de continuar la construcción y administración del Ferrocarril.

¹¹⁹ AGEBM. *Fondo Gobernación, Sección Secretaría 1881-1899*, “Expediente sobre reclamos por perjuicios que ocasionaron trabajos preparatorios del Ferrocarril Mérida- San Carlos. Correspondencia del Ministerio de Obras Públicas con el Presidente del Estado Los Andes”, Caracas, 8 de julio de 1899.

¹²⁰ En el año 1899, mientras el país estaba envuelto en la Revolución Liberal Restauradora, el Ferrocarril suspendió sus actividades. Al año siguiente autorizó al Encargado de la vigilancia de los intereses de la Compañía Francesa en El Vigía, el funcionamiento la Empresa Carroviaria para el traslado de mercancías realizando un cobro de diez bolívares por el servicio, mismo cobro que realizaba el ferrocarril en funcionamiento. Esto ocasionó la reacción inmediata del Concejo Municipal del Distrito Tovar decretando el cobro de un bolívar como impuesto a cada carga que circulara desde o hacia El Vigía argumentando que la paralización del servicio afectaba al comercio del Distrito, que dicha paralización había sido declarada por la Compañía Francesa que además solicitaba perjuicios al gobierno nacional por la suspensión de servicio, por todo lo cual el Concejo concebía como inconcebible el costo del cobro realizado por la Compañía. AGEBM. *Fondo Gobernación, Sección Despacho 1900-1912*. “Decreto del Concejo Municipal del Distrito Tovar para establecer impuesto a la Empresa Carroviaria de El Vigía”, Correspondencia con el Presidente Provisional del Estado, Tovar, 14 de octubre de 1900.

3. Afirmación de intereses del Estado

Con el abandono de la construcción y administración del ferrocarril por parte de la Compañía Francesa de Ferrocarriles Venezolanos sería el mismo Estado, representado ahora por el gobierno de Juan Vicente Gómez, el encargado de continuar la obra por medio de contratos de arrendamiento otorgados a través del Ministerio de Obras Públicas a particulares lo que permitió un seguimiento directo a la administración pero, sobre todo, la ejecución de amplios y completos proyectos acompañados de estudios geológicos, forestales, topográficos y de ingeniería para llevar a cabo los trabajos¹²¹ y permitió determinar la complejidad geográfica de culminar la obra en la capital merideña, estableciéndola entonces en El Vigía, una aldea perteneciente al municipio Mesa Bolívar, Distrito Tovar, con poca proyección desde el punto de vista demográfico y urbanístico hasta ese momento pero con gran relevancia desde el punto de vista de producción agropecuaria y como punto nodal en la red comunicacional que conectaba los estados Mérida, Táchira y Zulia.

Poner en funcionamiento todas las estaciones del ferrocarril que a partir de ese momento pasaría a denominarse Ferrocarril Nacional, tras veinte años de interrupción en el tráfico, era uno de los propósitos del gobierno nacional que con la aplicación del citado Decreto del 24 de junio de 1910 practicó los estudios necesarios para reducir el Chama a su antiguo cauce o Madre Vieja y dejar el terreno expedito para continuar la reconstrucción de la vía férrea, la cual se inicia en 1912 y se logra definitivamente en febrero de 1917 lo que permite el desarrollo normal de la obra ferrocarrilera y dando paso a una movilidad demográfica, que sumada a la comercial y agropecuaria, permitió el surgimiento a gran escala de un nuevo centro poblado que inserta de manera muy particular el tema de la propiedad territorial en la zona y de manera específica en la ciudad de El Vigía.

¹²¹ El Decreto del 24 de junio de 1910 que legisló en cuanto a la construcción de carreteras centrales, contempla en el Artículo 5, literal j, "Estudio del movimiento comercial, producción y demás circunstancias inherentes a cada región, con el objeto de determinar si lo indicado, en el caso concreto, es la construcción de una vía férrea, de una carretera o de un camino de recuas ..." y en el Artículo 6, " Las Comisiones de Ingenieros, a que se refiere el artículo anterior, tendrán en cuenta, en cada caso, las vías férreas existentes, así como los caminos actuales que puedan ser aprovechables para el plan general de nuestras vías de comunicación", Decreto del 24 de junio de 1910 referente a la construcción de carreteras centrales en los distintos estados de la República. Caracas, 25 de junio de 1910 en *Gaceta Oficial*. Año XXXVIII, mes VIX, nº11.036.

En plenos trabajos de la reducción del río Chama, varios propietarios aledaños al mismo hicieron conocer a los trabajadores del ferrocarril que si se encausaban las aguas del río hacia la Madre Vieja tendrían que abandonar sus casas y terrenos cultivados, la situación fue expuesta ante el Ministerio de Obras Públicas que ordenó se continuara la reducción del Chama “dejando a los que se creyeran perjudicados en la libertad de ocurrir a los Tribunales ordinarios si lo estimaban conveniente”¹²². Entre los vecinos que realizaron el reclamo sobre los daños en sus propiedades, ubicadas en la margen izquierda de la Madre Vieja se encontraban Antonio Salas y Chitraro Hermanos¹²³. El Ministerio de Obras públicas inició las investigaciones con miras a resolver el reclamo abriendo un expediente de cada uno de los propietarios tanto de la margen derecha como de la izquierda al Chama, con el propósito de conocer si los terrenos ocupados eran baldíos o de propiedad particular

“Los reclamantes cuyos terrenos están a la margen derecha de la Madre Vieja, o actual Chama, son los señores Juan de Dios Salazar, Avelino Camacho, Eliodoro Rondón y Roque Nicolielo. El terreno que estos señores ocupan, fue comprado por Salazar al Bachiller Leovigildo Velazco, vecino de Ejido, estado Mérida; estos terrenos los hubo Velazco, de la sucesión del General Domingo Trejo, quien a su vez, junto con una gran extensión de los terrenos de Chiguará, los hubo directamente del Gobierno Nacional, por enajenación que a su favor hizo en 22 de mayo de 1866, el Gobierno, por medio de su Ministro de Fomento. Este documento fue registrado en Lagunillas, con fecha 27 de noviembre de 1869. Salazar vendió lotes de su terreno a Camacho, Nicolielo y Rondón. No existe ni parece haberse levantado nunca un plano general de los terrenos que pertenecieron a Trejo, ni tampoco hay un plano particular que demarque los verdaderos límites y extensión del lote vendido a Salazar.”¹²⁴

Los reclamantes, cuyos terrenos se ubican a la margen izquierda de la Madre Vieja o Chama presentaron sus títulos de propiedad en los que consta habían comprado los terrenos a Domingo Patrizi, quien a su vez los había adquirido de la sucesión Ruiz Paredes de la ciudad de Mérida. Consta en la Memoria del Ministerio lo siguiente

“Estas escrituras dejan mucho que desear respecto a su verdadero origen, pues no dice de dónde hubieron los Ruiz los expresados terrenos. Hay más todavía: las escrituras dicen que esos terrenos están comprendidos entre Onia y Curigría, y siendo éste

¹²² Informe del ingeniero Luis Eduardo Power sobre desviación del Chama. Caracas, 7 de de julio de 1918 en *Memorias de Ministerio de Obras Públicas*, tomo II, 1919, p. 260.

¹²³ Representación mercantil de Ángel María Chitraro Rosales y Rafael Pacheco M.

¹²⁴ Informe del ingeniero Luis Eduardo Power sobre desviación del Chama. Caracas, 7 de de julio de 1918 en *Memorias de Ministerio de Obras Públicas*, tomo II, 1919, p. 261.

último un afluente que entra al Onia por su margen izquierda, no se comprende cómo los terrenos de Patrizi se hayan extendido hasta la región del Chama”¹²⁵

Se considera errada la interpretación realizada por los funcionarios del Ministerio de Obras Públicas, la cual demostraremos a partir de la revisión documental seguida a la partición que en el año 1903 realizó el dr. Elio Quintero a las dos estancias denominadas Onia y Culegría entre cada uno de los herederos de Juan de Dios Ruiz. Tal como se observa en el plano 1, la totalidad de las dos estancias se repartió en 22 lotes entre los que estaban los asignados a los herederos Ruiz o a sus conyugues e incluso hijos, asimismo aparecen las ventas que algunos de ellos habían realizado años antes de llevarse a cabo la partición y por último, la venta directa de algunos lotes que permitieran cubrir los gastos relacionados con la partición. Uno de los terrenos en el que, tal como aparece en plano¹²⁶ se establece la estación final del ferrocarril Santa Bárbara a El Vigía y años más tarde la ciudad de El Vigía, fue el asignado a Clodomiro Ruiz Paredes, quien al morir hereda la propiedad a su esposa Amalia Paoli Casale, ésta contrae segundas nupcias con Bartolomé Nucete Guerrero.

En el año 1910 Bartolomé Nucete, con autorización legal de su esposa, realiza la venta a los señores Pascacio Durán y Domingo Patrizi de

“un lote de tierra ubicado en la tierra llana, parte en jurisdicción del Distrito Tovar de este estado Mérida y parte en la del Distrito Colón del Estado Zulia, cuyo terreno forma parte del lote que en la partición material de la posesión “Onia y Culegría”¹²⁷ le fue adjudicado según cartilla de fecha seis de octubre de mil novecientos cuatro a mi legítima esposa Amalia Paoli de Nucete, cuyo lote de terreno se compone de montañas vírgenes y de mejoras pertenecientes a distintos dueños fundados allí sin la correspondiente licencia y autorización y con quienes los compradores habrán de entenderse”¹²⁸

¹²⁵ *Idem.*

¹²⁶ Plano 1. Posesión y partición propiedad Onia y Culegría de los herederos Ruiz Paredes.

¹²⁷ “Los linderos del lote que vendo son los siguientes: Por el frente, aguas del río Chama, costean la mesa de “El Vigía” hasta el puente Bubuquí, de este zanjón hasta arriba a encontrar con terrenos de Juan Pedro Ruiz; por el costado derecho, el camino de recuas que conduce a Santa Bárbara del Zulia, lindando con terrenos de Juan Pedro Ruiz; por el pie, una pica que ha abierto Jesús Suárez, lindando con terrenos de la señora Cristina Ruiz de Arria y que partiendo del camino general de recuas, va a terminar al puente “Diagonal” de la línea férrea y por el costado izquierdo, la línea imaginaria lindero general de la posesión hasta llegar al río “Onia”, aguas arriba hasta encontrar con terrenos de Juan Pedro Ruiz”. Archivo Municipal de Tovar [en adelante AMT], *Registro Subalterno de Tovar*, fol. 59, “Documento de venta”, Tovar, 6 de mayo de 1910.

¹²⁸ AMT, *Registro Subalterno de Tovar*, fols. 59-60, “Documento de venta”, Tovar, 6 de mayo de 1910.

De este modo se logra explicar que la propiedad de Domingo Patrizi formó parte de las tierras entre Onia y Culegría y éstas a su vez pertenecieron a la hacienda Estanques y aunque a través de la revisión documental no podemos precisar que la propiedad de Ángel Chitraro, llamada “Amparo”, efectivamente estaba dentro de la propiedad vendida por Patrizi, en el caso del terreno de Antonio Salas denominada “San Antonio” sí contamos con algunas referencias.

“...Quedan subsistentes las servidumbres del camino nacional del Zulia que atraviesa los terrenos desde la esa del “Caraño” hasta encontrar con otros títulos, el camino de “San Rafael” que conduce a la “Trinidad” y un camino que conduce al lote nombrado de “San Antonio” adjudicado a la señora Mery Salas de Ruiz”¹²⁹

Tras varias inspecciones realizadas por peritos expertos del Ministerio de Obras Públicas a la propiedad de Chitraro no se logró comprobar si formaba parte de la compra realizada a Patrizi; a esto se sumaba a un par de situaciones de igual complejidad: la negativa de la firma Chitraro Hermanos para que los trabajadores del ferrocarril pudieran ingresar a la finca “Amparo” para la construcción de una defensa que impidiera que los remanentes del río Chama a través de los caños Jobo y Bocachica llegaran a la línea del ferrocarril y por otro lado, que la lista de reclamos por perjuicios a su propiedad, ascendía a 20.000 bolívares, suma considerada excesiva para el ingeniero Luis Eduardo Power, encargado de los trabajos.

Todo esto llevó a que el 16 de julio de 1918 el Ejecutivo Nacional emitiera un Decreto relativo a

“Que la reconstrucción y conservación del Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía ha menester para las obras de su seguridad y estabilidad de la apropiación, por parte del Gobierno Nacional, de terrenos que se dicen de la propiedad de los señores Ángel María Chitraro y Rafael Pacheco M., por compra a Domingo Patrizi, ubicados en el Municipio Mesa Bolívar del Distrito Tovar del Estado **Zulia**¹³⁰ y comprendidos dentro de los terrenos denominados Onia y Curigría, Decreta: Procédase a solicitar la expropiación a que pueda haber lugar, en todo o en parte del inmueble expresado ante

¹²⁹ RPEM. *Expediente sobre la posesión de Onia y Culegría*, carpeta 1116, fol.77, “Partición final de los terrenos de Onia y Culegría realizada por el dr. Elio Quintero”, Mérida 2 de junio de 1903.

¹³⁰ Consideramos debió ser un error de transcripción.

la Corte Federal y de Casación, en vista de no haberse logrado hasta ahora avenimiento alguno con los que se dicen propietarios de él...”¹³¹

Esta circunstancia marcó un precedente que había estado latente pero no se había concretado, la expropiación en unas tierras que no habían sido habitadas de manera efectiva y en las que la propiedad privada tenía la particular connotación de ser interés estatal y que, como veremos más adelante, será determinante en ocupación definitiva. Ya hemos observado cómo desde la época colonial el interés por las mismas va variando de acuerdo a la superación de obstáculos ambientales y de la percepción, y ya a inicios del siglo XX se plantea el interés en el desarrollo de una vía de comunicación que requirió toda una planificación urbanística que garantizara su sostenimiento y permanencia, siendo factor fundamental la posesión legal de la tierra que dio paso a un proceso de compra-venta que se dinamizó de manera relevante durante el siglo XIX e inicios del XX.

3.1 La producción agrícola como visión del futuro

En la medida en que la Revolución Industrial avanzaba en Europa, los países latinoamericanos se convirtieron en exportadores de materias primas agrícolas de importancia, esa necesidad hace que los rubros venezolanos, en un inicio de cacao, tabaco y añil y posteriormente de café, sean apetecidos por los mercados internacionales cuyas vías para su exportación serán las casas comerciales abiertas por europeos que habían llegado al país en primera causa por los diferentes conflictos internos y por las buenas condiciones mercantiles que ofrecía el país en cuanto al intercambio de productos y mercancías. A comienzos del siglo XIX la inserción del cultivo del café en las haciendas merideñas y de manera más específica en el Mocotíes, cuyas excelentes condiciones edáficas permitieron su producción, vincula estas tierras al comercio agroexportador que a su vez la enlazan con toda una red de comercialización y financiamiento dirigida, no únicamente pero sí de manera destacada, por estos grupos extranjeros.

La influencia que empezó a tener El Vigía como punto de rotación económica y poblacional del estado se evidencia, entre otras causas, en las relaciones con Maracaibo y

¹³¹ “Decreto de 16 de julio de 1918, relativo a la expropiación de un inmueble para la reconstrucción y conservación del Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía”. *Leyes y Decretos de Venezuela*. Caracas, Biblioteca de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, Serie República de Venezuela, 1994, tomo 41, p. 402.

particularmente la movilidad comercial y de distribución que a la par de distintos caminos, generó el ferrocarril; una forma de apreciarlo es a través del asentamiento de inmigrantes europeos que llegaron a los Andes venezolanos en búsqueda de un lugar óptimo para vivir y realizar proyectos laborales viables en una región con enormes posibilidades agrícolas que permitieron fundar firmas comerciales o mercantiles que tuvieron gran influencia en la economía regional sumado a una visión y planes específicos para la innovación y adaptación de nuevos cultivos, además representaron puntos de apoyo para nuevos productores a través de inversión de capitales y préstamos cuyas garantías eran las cosechas de café que afianzó la expansión de estos cultivos. Entre algunos apellidos relevantes en nuestra investigación están los Burguera, Paoli, Bottaro y Patrizi, quienes en diferentes épocas realizaron inversiones considerables de capital para adquirir propiedades en distintos puntos del Distrito Tovar y en diferentes pisos altitudinales en todo el estado que hiciera posible la diversificación de cultivos agrícolas para el provecho regional, nacional que creó una red de comercialización importante para la época.

La mayor parte de estas familias inmigrantes que se establecieron en tierras tovarañas durante el siglo XIX se dedicaron a diferentes trabajos entre las que destacan actividades comerciales que les permitieron generar capitales considerables que muchos invirtieron en bienes muebles e inmuebles¹³² y ocuparon diferentes cargos administrativos y políticos en el sector público como también en empresas privadas, ejemplo de ello fueron los Paoli¹³³, familia de origen italiana que, según nuestra revisión documental, provenían de la Isla de Córcega. Las primeras generaciones se asentaron en el Distrito Tovar y las siguientes se movilizaron hacia la capital del estado; esa primera generación se dedicó al comercio, especialmente la producción de café, entre ellos destaca Roque Paoli, casado con Cantalicia Dávila, que tal como se abordó en el capítulo anterior fue propietario de varios terrenos en nuestra zona de estudio, también tuvieron posesiones Alberto y José Domingo Paoli¹³⁴,

¹³² En muchos casos utilizaron el sistema de compra venta con pacto de retracto el cual consiste en la facultad que tiene el vendedor de recuperar la cosa, objeto o propiedad vendida devolviendo el precio y pagando los gastos ocasionados, este derecho de retracto tiene una duración de cuatro años a partir de la firma del contrato.

¹³³ Acta de defunción de Roque Paoli. Registros Civiles de Venezuela: 1843-2021. Registro Principal del Estado Mérida: 1934. Disponible en <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:3Q9M-CSDX-5GF4?view=index>.

¹³⁴ AGEBM. *Registro Subalterno de Tovar*. Fol. 6, "Narciso Montoya se reconoce deudor de 289 pesos a Domingo Paoli y como garantía de pago hipoteca una posesión en Chama", Tovar, 1866.

abogados, el primero de ellos tuvo a su cargo, entre otras funciones, la representación de varios propietarios y herederos de la sucesión Ruiz Paredes para realizar la demanda de petición de las tierras en Onia y Culegría en el año 1903 y ocuparon cargos en la administración pública del estado.

Los Burguera, familia de origen aragonés establecida en La Grita y dedicada desde el siglo XVIII a las actividades agrícolas también tuvieron propiedades en tierras hoy día vigenses. El primer registro de posesión de tierras en Onia corre por cuenta de Pablo Burguera, quien en 1796 solicita al Cabildo de La Grita la concesión de un globo de tierra en las márgenes del río Onia¹³⁵; en 1844 localizamos la compra de tres propiedades por parte de Jaime Burguera en San Buenaventura y en el camino hacia el Zulia que heredó a su hijo, Elías Burguera García¹³⁶ y que éste vendió a Roque Paoli en el año 1885¹³⁷. Elías¹³⁸ se dedicó al comercio y la producción cafetalera en la región y ocupó cargos en la administración pública local, estableció en Tovar la Casa Burguera en 1881¹³⁹ la cual tuvo gran importancia para la economía de los Andes venezolanos durante esta centuria proyectando la actividad cafetalera en los mercados internacionales y promoviendo nuevas siembras en el estado. Asimismo profundizó en el conocimiento del cultivo del trigo para su mejoramiento con miras a ampliar su

¹³⁵ Yariesa Lugo Marmignon. *El Becerro de La Grita...*p. 317.

¹³⁶ Elías Burguera García nació en Táriba, estado Táchira, se asienta e tierras merideñas desde muy joven, contrae matrimonio con Isabel García Gil. Era nieto de Pablo Burguera, según la revisión documental es posible que éste haya heredado y ampliado dicha propiedad.

¹³⁷ Luis Ramírez Méndez. *La tierra prometida...*p. 421.

¹³⁸ Raquel Vargas. Inmigración y construcción de territorialidad cultural en el imaginario social de la región de Mérida: una mirada a través de la casa comercial Burguera de Tovar 1881-1946. Mérida, Universidad de Los Andes, 2018, (Trabajo inédito).

¹³⁹ “La creación de la Casa Burguera y C^a fundada en 1881 por el comerciante del mismo nombre que emprendió la difícil tarea de de comercializar desde Tovar (lejos de los puertos de exportación) el café del Valle en el mundo. Para 1899 su capital era de 400.000 bolívares y sus beneficios de 15.000 bolívares. Verdadero pionero del capitalismo en el país...La Casa actuó inicialmente como asociada de la Casa Breuer de Maracaibo, de la que más adelante se separó (1895). Hubo otras empresas de mucha importancia: Por los años ochenta se establecieron las primeras firmas con apellidos italianos, Bottaro, Paparoni, Santaromita en Santa Cruz. Después de varios ensayos se organizaron en 1905 en la Casa Paparoni e hijos. Por último, en 1894 José Adriani, recién mudado de San Simón donde se había originalmente asentado, creó Adriani y Co. En Zea. Por aquella época también, ya estaban en producción importantes explotaciones agrícolas: “Cucuchica” de Daría de Carrero y “El Cacique” de Elías Burguera en Tovar. “Cubalibre” de Nicolás Méndez en Santa Cruz, “Cañadón” de Roque Paoli en Mesa Bolívar, “Palmarito” de Nicolás Márquez y “Santa Lucia” de José Adriani en Zea.” Jesús Rondón Nucete. Pueblos en la historia. El Valle del Mocotíes. Mérida, ULA- Ediciones del Rectorado, 2007p. 60.

producción, es un personaje de gran relevancia en la historia local y regional merideña por sus alcances en las relaciones comerciales y también por el impulso que procuró dar a nuevas vías de comunicación y la cultura towareña¹⁴⁰. Elías Burguera logró obtener por compra varios terrenos que, como veremos más adelante, fueron de interés para el gobierno regional en su proyecto de apropiación.

Varias fueron las propiedades que Elías Burguera heredó y adquirió en tierras cercanas a El Vigía, es de nuestro particular interés dos terrenos, el primero de ellos perteneciente a éste por sucesión recibida de César Burguera ubicados en Caño Negro por los cuales cruzaba la línea del ferrocarril y otro perteneciente a la firma Elías Burguera K. & Co ubicado en el perímetro de la aldea El Vigía que despertaron el interés del gobierno regional para su adquisición y por lo que en el año 1938 entraron en negociaciones directas con Elías Burguera hijo para comprarla.

Salvador Bottaro¹⁴¹ provenía de una familia siciliana que se estableció en Santa Cruz de Mora, Distrito Tovar, al igual que muchos extranjeros se dedicaron a las actividades agrícolas y comerciales, especializándose en el cultivo del café para lo cual procuraron adquirir grandes extensiones tierras en distintos puntos del Mocotíes, algunas de ellas las obtuvo por pacto retracto y otras por compra simple en tierras en San Buenaventura y en Onia y Culegría, que figuran en la posesión que correspondió a Mery Salas de Ruiz, viuda de Fermín Ruiz. El impulso dado a la producción cafetalera local y su participación en las juntas de caminos bajo proyectos del Ministerio de Fomento le permitieron a Bottaro tener un papel relevante en el comercio merideño del siglo XIX, presencia que mantienen sus herederos hasta nuestros días¹⁴².

¹⁴⁰ “El establecimiento de la Imprenta de Elías Burguera en 1884, en la cual Hazael Salas (que la adquirió en 1886) editó un periódico de larga vida: el *Eco de Tovar* (1887-1891). Este hecho dio un enorme impulso a las actividades culturales” *Idem*.

¹⁴¹ Acta de defunción de Salvador Bottaro. Registros Civiles de Venezuela: 1843-2021. Registro Principal del Estado Mérida: 1895. <https://www.familysearch.org/ark:/61903/11:1:6KK61LHW:satMar0904:14:32>.

¹⁴² Se sugiere ver la página web <https://cafepaparoni.com>

Sumado a ellos se encuentra Domingo Patrizi¹⁴³, ciudadano francés, también proveniente de la Isla de Córcega. Domingo Patrizi fue funcionario de la Compañía Francesa de Ferrocarriles, contratada por el gobierno nacional para construir el Ferrocarril Santa Bárbara a El Vigía y esposo de Angelina Paoli Casale¹⁴⁴. Entre algunas referencias que encontramos en relación a su trabajo en el ferrocarril se encuentra una queja realizada por comerciantes de Tovar, entre quienes se encontraban las Sociedades Mercantiles Elías Burguera y Compañía, Chitraro Hermanos, en mayo de 1906, mientras se encontraba suspendido el servicio de la línea férrea y poco después que la Compañía francesa abandonara la construcción del tramo final del ferrocarril y su administración, Patrizi se puso al frente como representante de la misma poniendo en funcionamiento una locomotora que desde Santa Bárbara del Zulia hasta el kilómetro 20, es decir cercano a la segunda estación en *Caño Padre*, para lo cual ordenó la suspensión del tráfico de bestias por la línea del ferrocarril, siendo la única vía por la cual se movilizaban las mercancías en la zona.

Esto generó una respuesta inmediata por parte del Presidente del Estado, José Ignacio Lares, quien comunicó “No habiendo en este Gobierno constancia del contrato del ciudadano francés Patrizi a que Uds. se refieren ni teniendo conocimiento del asunto, elevo en consulta al Gobierno Nacional”¹⁴⁵, por tanto, el Ministro de Interior y Justicia, Leopoldo Baptista, fundándose en el artículo 15 del Decreto del 31 de mayo de 1897 sobre Construcción y explotación de ferrocarriles en la República de Venezuela el cual expone que las concesiones ferrocarrileras no pueden ser traspasadas total ni parcialmente sin previo permiso del Gobierno¹⁴⁶, decidió prohibir a Patrizi la explotación del ferrocarril bajo las condiciones en que lo hacía. Esta queja hecha por los principales comerciantes del distrito Tovar tuvo eco en el gobierno nacional “...según denuncia público [Patrizi] está cometiendo toda clase de abusos y atropellos, y no habiendo sido cumplido por otra parte el contrato que la dicha Compañía francesa celebró con el Gobierno Nacional, el cual fue totalmente abandonado por

¹⁴³ Acta de defunción de Domingo Patrizzi. Registros Civiles de Venezuela: 1843-2021. Registro Principal del Estado Mérida: 1923. <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:3Q9M-CSDX-BS2X-K?view=index>.

¹⁴⁴ Hermana de Amalia Paoli, Alberto Paoli y José Domingo Paoli, entre otros.

¹⁴⁵ AGEBM. *Fondo Gobernación, Sección Despacho 1900-1912*, fol. 2 “Expediente sobre prohibición de explotación de la Línea Ferrocarrilera Santa Bárbara a El Vigía”, Mérida, 19 de mayo de 1906.

¹⁴⁶ Telegrama del ciudadano Ministro de Relaciones Interiores al ciudadano Presidente del Estado, sobre prohibición para explotar la línea ferrocarrilera en Santa Bárbara del Zulia, Mérida, 21 de julio de 1906 en *Gaceta Oficial del Estado Mérida*, Mérida, 4 de agosto de 1906, Nº 108.

ella”¹⁴⁷ se convierte en motivo más para que un par de años más tarde se retire la concesión a la Compañía Francesa de Ferrocarriles Venezolanos.

3.2 Intervención del Estado como garante de la propiedad y el Ferrocarril

Estos distintos eventos afianzan el papel del gobierno nacional en torno al ejercicio de la propiedad y el ferrocarril, pero no un control territorial al reconocer la potencialidad para la producción agropecuaria, para el desarrollo de nuevas vías de comunicación y una no menos importante, el desarrollo de nuevos establecimientos poblacionales, que estaba significando un complejo problema a partir de modos irregulares de ocupación ante lo cual el Estado procuraba ser garante de orden para lograr impulsar en las propiedades existentes futuros proyectos económicos y poder garantizar el manejo de los espacios urbanos y rurales.

De ese modo, el gobierno nacional accedió a algunas propiedades privadas a través de la expropiación, tal como sucedió con una parte específica de la propiedad de Domingo Patrizi perteneciente a la compra que realizó del derecho correspondiente a Amalia Paoli en Onia y Culegría, pues el documento de venta que realizó a la Sociedad Mercantil Durán Hermanos en el año 1919¹⁴⁸ así lo deja ver

“...no quedándome a mí, como de propiedad en el inmueble, sino un área de terreno o sea, **cien metros cuadrados**¹⁴⁹, en el punto denominado *Arenoso* para la construcción de una estación del ferrocarril de Santa Bárbara al Vigía, propiedad del Gobierno Nacional y al terreno que, de zanja a zanja, ocupe el expresado ferrocarril. El mencionado lote sobrante lo hube por compra venta de Bartolomé Nucete, según constan de documentos públicos que conservo, como hube también, las dos cuadradas mencionadas, o sea ciento sesenta y ocho metros¹⁵⁰ como parte del lote el “Vigía” del mismo Nucete según documento público que también conservo, y no tiene ninguna

¹⁴⁷ AGEBM. *Fondo Gobernación, Sección Despacho 1900-1912*, “Expediente sobre prohibición de explotación de la Línea Ferrocarrilera Santa Bárbara a El Vigía”, Mérida, 20 de julio de 1906.

¹⁴⁸ “Por el este, el río Chama, [], el puente de Bubuquí, línea recta a dicho río Chama, separando terrenos del lote denominado el “Vigía”, seguido del conuco de platanal que está en la plaza del río “Chama” o sea, a seguidas, hacia arriba de este conuco medidos por toda la orilla del Chama; por el norte, río Chama abajo o sea el cauce seco por donde corría, separando terrenos de “Caño Negro”, propiedad de César Burguera y terrenos de los Cañitos propiedad del vendedor; por el oeste, el lindero general de Onia y Culegría, separando terrenos baldíos y por el sur, desde el “Naranjal”, lindero general de Onia y Culegría, río Onia arriba hasta encontrar los terrenos del menor Eloy Ruiz Rojas” AHMT, *Registro Subalterno de Tovar*, fol. 54, “Documento de venta”, Tovar, 4 de noviembre de 1919.

¹⁴⁹ Consideramos fue un error pues la propiedad era mucho más extensa.

¹⁵⁰ Probablemente las dimensiones sean un error de transcripción.

especie de gravamen, salvo la servidumbre pública de la vía férrea, si se prolonga la línea hasta el Vigía.”¹⁵¹

La extensión de los terrenos de la sucesión Ruiz Paredes equivalía a 42 hectáreas, la propiedad que Patrizi adquirió tenía aproximadamente 29 hectáreas, se parceló en gran cantidad de terrenos que fueron vendidos por el propio Patrizi y tras su muerte en 1922, por sus herederos. Parte de estas ventas las realizaron sus hijos¹⁵² Pedro María Patrizi, Josefa María Patrizi de Sanz Febres en el año 1947 al Gobierno del Estado Mérida representado en la figura del gobernador, Antonio Parra León quien obtiene la propiedad como patrimonio del Estado cuyos linderos son

“...el inmueble denominado El Vigía se encuentra en la aldea del mismo nombre, Municipio Mesa Bolívar del Distrito Tovar del mismo estado Mérida, cuyos **linderos generales** son los siguientes: Norte, partiendo del río Chama hasta llegar al callejón denominado de Carlos Román, línea al Bubuquí, dividiendo linderos que son o fueron de Eloy Ruiz; Sur con el mismo río Chama; Este, también abajo hasta dar al río Chama; y Oeste también el río Chama”¹⁵³

En años anteriores habían dado en venta lotes de terreno a Ángel Gutiérrez, Félix Gómez Duque, Josefa Herminia Páez; Pablo Díaz, Diomila¹⁵⁴ Pulido de Gavidia y Francisco Cubillán; muchos de ellos hicieron otras ventas, una de ellas fue la expropiación bajo indemnización que hizo el Ministerio de Obras Públicas a la propiedad de la señora Pulido de Gavidia para la construcción de la Carretera Panamericana y cuyos linderos son “...por los costados de la derecha e izquierda, con parte de los terrenos que hoy vendemos; por el frente la calle del comercio y por el fondo con terrenos que también son parte de los que hoy vendemos”¹⁵⁵. Asimismo, el 7 de junio de 1965 el dr. Jesús Manuel Maggiorani, como Procurador General del Estado, vendió al Instituto Regional del Deporte, Seccional Mérida, una parte de esta propiedad y en 1968 el gobierno regional dona la propiedad adquirida al Distrito Alberto Adriani¹⁵⁶. Otra de las hijas y herederas de Domingo Patrizi, María Patrizi

¹⁵¹ AHMT, *Registro Subalterno de Tovar*, fol. 55, “Documento de venta”, Tovar, 4 de noviembre de 1919.

¹⁵² Domingo Patrizi contrajo matrimonio con Angelina Paoli Casale y tuvieron cinco hijos: María Cantalicia Patrizi Paoli; Florinda Patrizi Paoli; Teolinda Patrizi Paoli ; Pedro María Patrizi Paoli ;Josefa María Patrizi Paoli

¹⁵³ RHMT. *Registro del Distrito Tovar*, “Documento de venta”, 31 de julio de 1947.

¹⁵⁴ En un documento aparece como Diomila, en otro como Ramona.

¹⁵⁵ *Ibidem*, fol. 57.

¹⁵⁶ Registro del Distrito Tovar, 15 de agosto de 1968 bajo documento N° 31, tomo Primero de fecha 30 de julio de 1968 que luego fue participado bajo oficio n° 57 en la Oficina del Distrito Alberto Adriani.

de Gonzalo Salas¹⁵⁷ con representación legal de uno de sus hijos, Juan Antonio Gonzalo Patrizi, junto a Gonzalo Gonzalo Salas y Antonio Díaz Contreras, venden el restante del inmueble denominado El Vigía, al Estado Mérida el día 31 de octubre de 1947 quedando bajo propiedad absoluta del gobierno regional dicha posesión, en la que una porción se construirá años más tarde la escuela Mauricio Encinoso.

A la par de estas ventas se lleva a cabo otra por parte de Eloy Ruiz Rojas, a quien correspondió un derecho en Onia y Culegría por herencia de su padre difunto, Eloy Ruiz. Aunque no fue posible seguir la tradición legal de la propiedad, encontramos que el lote, identificado en el plano de partición realizado en 1903 con el número 2, se fragmentó en tres sub lotes, uno de ellos denominado “*Mesas del Caraño*” que tuvo una primera venta en 1919 siendo delimitada “por el sur el río Onia, por el norte la *Madre Vieja* del Chama, por el oeste el lote n° 1 y por el este el lote n° 9”¹⁵⁸. Años después, la propiedad es adquirida por Ramona Pulido de Gavidia en 1942, quien la hereda a sus hijos tras su muerte el 14 de noviembre de 1981 en condición de propiedad común. Bajo propiedad de sus nietos se ejecutara la construcción de la Carretera Panamericana que dividirá la propiedad en dos partes: una hacia la derecha de la carretera que será el lote norte, donde actualmente está ubicado el Barrio Suramérica y la Urbanización La Trinidad y otra hacia el lado izquierdo o lote sur, con la propiedad “El Arenoso”.

Del mismo modo, siendo el gobierno nacional dueño de una porción de terreno llamada “*El Arenoso*”, que había integrado la propiedad general “*El Vigía*” como excedente de las tierras donde se estableció el ferrocarril, fue adjudicada a la Corporación Venezolana de Fomento¹⁵⁹ y vende en el año 1953 a la Sucesión Ripanti. Seis años más tarde, en 1969,

¹⁵⁷ María Cantalicia Patrizi de Gonzalo Salas contrajo matrimonio con Juan Antonio Gonzalo Salas y tuvo por hijos a Juan Antonio Gonzalo Patrizi; José Luis Gonzalo Patrizi ; César Augusto Gonzalo Patrizi ; Tulio José Gonzalo Patrizi; José Domingo Gonzalo Patrizi; Humberto José Gonzalo Patrizi; Mariana Gonzalo Patrizi ; Abraham Gonzalo Patrizi y Pedro María Gonzalo Patrizi.

¹⁵⁸ Sentencia de demanda contra Parque Industrial El Vigía C.A del Tribunal Supremo de Justicia, Sala Política Administrativa de 20 de junio de 2006. Expediente nº 1995-12063. Disponible en: <http://vlexvenezuela.com/vid/ariano-parque-c-pivca-motivo-documentos-283370687> [consultado el 20-09-2022].

¹⁵⁹ La Corporación Venezolana de Fomento fue creada por Decreto el 29 de mayo de 1946 por la Junta de Gobierno, con carácter autónomo adscrito al Ministerio de Fomento con patrimonio propio e independiente. En el período 1946-1948 promovió el financiamiento destinado a sectores como: industria manufacturera, de la construcción, agricultura pesca, explotación de minas y canteras, electricidad, aguas, servicios sanitarios, transporte, comunicaciones y comercio. Con el cambio político de 1948 se orientó a la actividad agropecuaria,

uno de los herederos de la Sucesión Ripanti, Renato Ripanti Magrelli, vende uno de los lotes a su madre, Valeria Magrelli de Ripanti la propiedad; ésta la vende al Concejo del Distrito Alberto Adriani el 22 de agosto de 1969 y dicho Concejo vendió a la Corporación de Los Andes en 1971. En noviembre de 1975, la Corporación Venezolana de Fomento¹⁶⁰ vende otro de los lotes al Parque Industrial de El Vigía C.A un lote de cien hectáreas dentro de la propiedad correspondiente a “*El Arenoso*”, donde posteriormente se estableció el Mercado de Mayoristas de El Vigía.

Es de acotar que años después se presentaron litigios entre algunos propietarios bajo la figura de “litisconsorcio” que consideramos responde a la mala interpretación de la tradición legal sobre los linderos de las propiedades “*El Arenoso*” y “*Mesas del Caraño*”; la misma seguramente se origina por las numerosas divisiones que sufrieron las propiedades en lotes de menor tamaño, por estar contiguas y por la división que surgió tras la construcción de la Carretera Panamericana. Razonamos esta conclusión ya que en la documentación contentiva del Tribunal Supremo¹⁶¹ establecen que de la propiedad de Eloy Ruiz Rojas correspondiente al n° 2 del plano, surgen tres sub lotes, entre ellos el denominado “*Arenoso*”, que inicialmente tuvo como nombres fundo “*El Vigía*” o “*finca Onia*”, cuando realmente éste se encontraba en el lote n° 9, contiguo, al oeste del lote n° 2, adjudicado originalmente a Clodomiro Ruiz y que por muerte es heredado a su esposa, Amalia Paoli.

La presencia del Estado como propietario y encargado de regular las formas de asentamiento permitirá una ocupación, que aunque no se desarrollara de forma organizada desde el punto de vista de la planificación urbana en parte por la ocupación ilegal de algunas zonas, contó sin ninguna duda con la permanente preocupación en la búsqueda de solución a los diferentes problemas procurando generar planes gubernamentales que promovieran e impulsaran las áreas productivas, creando instituciones y proyectos que contribuyeran en la estructura rentable que brindaban las condiciones naturales propias de la región y en gran medida organizar el espacio en torno al avance de la ocupación que se lograba.

por lo que entre 1948 y 1957 el 89% de su financiamiento correspondió al Plan Agrícola y el 11% al Programa Industrial. Se liquidó el 14 de marzo de 1984.

¹⁶⁰ La Corporación Venezolana de Fomento obtuvo la propiedad por compra al Concejo del Distrito Alberto Adriani en diciembre de 1971.

¹⁶¹ Sentencia de demanda contra Parque Industrial El Vigía C.A.

Capítulo III

Las políticas del Estado nacional y los gobiernos locales y regionales en la consolidación de la urbe

La ciudad americana tiene su origen en el momento mismo de la conquista, su fundación la convertía jurídicamente en centro neurálgico de control y dominio material de la Corona; para fundar ciudad se realizaba un proceso que iba desde identificar y elegir el sitio más apropiado, el trazado de un plano, el diseño de calles, la distribución de las instituciones de poder político y eclesiástico alrededor de la plaza mayor, para finalmente, a través de ella, generar nuevos espacios de poder local. Con la “metrópoli criolla”¹⁶² surgen cambios en la ciudad, no de orden estructural sino más bien de concepción y percepción que comienzan a cambiar en torno a las necesidades de las élites criollas, por ejemplo, la importancia de las capitales en las que no solo se concentró el poder político sino el económico, fundamental para este grupo social y a través del cual ejercían el poder.

La ciudad se encuentra subordinada al orden urbano y ambas responden a un modelo estructurado que vincula la planificación administrativa, habitacional y estética; de estas formas pensadas de organización y distribución de los espacios surge la idea de ciudad en América, con tierras ideales para ejecutar los distintos principios de la urbe que buscaban reformar el ordenamiento llevado a cabo en España. En este proceso no se debe obviar la influencia que tuvieron la organización de las ciudades indígenas, que influyeron de manera considerable en el modelo urbano hispano y respondían a un orden de carácter funcional y espacial, sobre todo las vinculadas a las vías de comunicación frente a las características topográficas particulares en las que los grupos indígenas utilizaban calzadas o caminos de piedra, caminos de agua, tarabitas, puentes colgantes para lograr superar las distancias y las complicadas realidades geográficas americanas.

Teniendo en cuenta que una de las características propias del urbanismo es el estudio de la evolución y crecimiento espacial, se deben abordar las estrategias de planificación, distribución de recursos materiales e inmateriales, vialidad, orden paisajístico y la valoración

¹⁶² Manuel Lucena Giraldo. *A los cuatro vientos. Las ciudades de la América hispánica*. Madrid, Fundación Carolina, Centro de Estudios Hispánicos e Iberoamericanos, Marcial Pons Historia, 2006.

del espacio así como la proyección del crecimiento poblacional que permita la adaptación y acomodamiento de las estructuras pensando la ciudad como un espacio vital y cambiante en la que están presentes valores históricos, geográficos, sociales, culturales y económicos que representan en ella su funcionalidad.

En Venezuela, durante el siglo XIX, el modelo de organización del sistema urbano sigue una misma estructura a las del resto de América Latina¹⁶³, en gran medida por su dependencia a la actividad agrícola como principal recurso de sostenimiento económico¹⁶⁴, sin embargo, a finales de esa centuria se busca modificar el espacio urbano a semejanza del estilo europeo, en alguna medida se logran algunos cambios en la arquitectura y se realizan distintas obras públicas que impulsan una incipiente idea de modernidad, que no trasciende sino a algunas ciudades principales, aunque se logran avances significativos en lo que refiere a la administración municipal con algunas obras que se ejecutan en ciertas regiones, entre ellas las ferrocarrileras, que no trascienden por no lograr la conectividad directamente con las áreas de producción ni crear una red de comunicación entre sí.

Durante el siglo XX surgen reformas significativas en relación al entorno urbano necesarios no solo desde el punto de vista de planificación estatal sino también para el avance poblacional en nuevas áreas, entre estas reformas se encontraban políticas de saneamiento ambiental, planes de vivienda y modelos de desarrollo regional que se cimientan en la extraordinaria explotación de recursos naturales, en especial yacimientos de hidrocarburos entre los que el petróleo se convierte en importante fuente de ingresos que permite financiar proyectos urbanísticos que permite un proceso de modernización en el país en la que se proyecta la ciudad como lugar en el que deben converger aspectos agroindustriales, territoriales, demográficos, económicos y comerciales, con esta idea se lleva a cabo el Congreso de Municipalidades en el año 1911 cuyos temas de discusión refirieron a la necesidad de atención en cuanto a obras públicas, sanidad, educación, rentas y bienes municipales que como lo acota el profesor Robinson Meza en su trabajo *Ideas sobre el*

¹⁶³ Arturo Almandoz. "Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares 1900- 1960" en *Iberoamericana*, nº 27, (España, agosto, 2007), pp. 58-78.

¹⁶⁴ Pedro Cunill Grau. *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*. Caracas, Comisión Presidencial V Centenario de Venezuela, Fondo Editorial de la Facultad de Humanidades y Educación de la UCV, 1987, Tomo I.

*municipio en Venezuela (siglo XX)*¹⁶⁵, muchas de ellas quedaron como letra muerta, pero las relacionadas a obras públicas tuvieron efecto al revisar y procurar desarrollar trabajos de importancia.

Por tanto, pretendemos abordar en este capítulo la consolidación de la urbe vigíense a partir de la intervención que tuvo el Estado en estos espacios desde un elemento de importancia que es el ser poseedor de buena parte de los terrenos en los que ésta se desarrollaría y la adquisición de aquellos que eran necesarios para su expansión y se llevarían a cabo obras públicas significativas y que se convertirían en polo de atracción poblacional que permitirá el afianzamiento de la ciudad como centro de comercio, tránsito y con características idóneas de productividad que destaca entre las tierras surlaguenses.

1. Afirmación de intereses sociales y del Estado en una nueva concepción del espacio

Abordar un estudio geohistórico de una localidad representa un ejercicio de observación y análisis en torno a su evolución histórica que, como cualquiera de este tipo, inicia con “explicar las diversas correlaciones que se establecen entre los factores espaciales y los procesos históricos”¹⁶⁶, esos factores tienen una variabilidad que permiten comprender y explicar los elementos que han generado avances o retrocesos en su ocupación. El Vigía tuvo, como centro poblado, un proceso de ocupación determinado en gran sentido por las condiciones naturales de sus tierras, cuya percepción fue cambiando y mejorando notablemente con el paso de los años. Será esa percepción y la superación paulatina de sus obstáculos naturales los que permitirán el avance de su poblamiento y en los cuales el estado tendrá un papel determinante.

Con el establecimiento del ferrocarril se inicia un proceso de poblamiento incipiente cuya característica será

“La rápida afluencia de campesinos misérrimos a la ciudad de El Vigía se manifiesta en la proliferación de barrios de ranchos en los sectores residenciales de más reciente

¹⁶⁵ Robinzon Meza. “Ideas sobre el municipio en Venezuela (siglo XX)” en *Presente y pasado. Revista de Historia*, nº 7, (Mérida, 1999), p. 8.

¹⁶⁶ Pedro Cunill Grau. “Geografía histórica de Venezuela” en *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas, Fundación Empresas Polar, 2010, p. 484.

desarrollo...Se estima que más de la mitad del resto de las viviendas están en condiciones de habitabilidad apenas superiores a las de los ranchos”¹⁶⁷

Provenían, en la mayoría de los casos, de las cercanas tierras del Valle del Mocotíes, Pueblos del Sur, Chiguará, Lagunillas, Ejido, Mérida y Santa Bárbara del Zulia, asimismo varios grupos de migrantes colombianos que se movilizaron en búsqueda de mejores condiciones de vida, nuevas tierras para cultivar y asentarse, escapando de la violencia que se vivía por esos años en su país de origen tras el avance de los movimientos guerrilleros que afectaron particularmente a poblaciones rurales que debieron sufrir desplazamientos forzados, muchos de ellos migraron hacia Venezuela concentrándose en espacios agrícolas, como El Vigía.

Los años veinte trajeron, con las carreteras y el automóvil, nuevas formas de progreso, orden paisajístico y formas de vida. La región andina que continuaba con los caminos de recuas y las bestias como medio de transporte experimentó un cambio con la construcción de la Gran Carretera Los Andes o Trasandina, correspondiente al Plan Nacional de Vialidad ejecutado por el gobierno de Juan Vicente Gómez, que significó para Mérida una transformación sustancial: el paso de los caminos de herradura a carreteras; la construcción de puentes con materiales más resistentes como el acero y el concreto con lo que la empresa de la construcción tomó mayor importancia así como el afianzamiento de la empresa automotriz. Todos estos elementos se vieron reflejados en cambios paisajísticos considerables

“La Gran Carretera Trasandina ha incorporado a Mérida en la vida económica de la República, nos ha abierto fuentes de riqueza que permanecen inexploradas, nos ha dado recursos de que carecíamos; ella ha sido, para la población del Estado, enclavada en el centro de la Cordillera, una puerta abierta por donde hemos entrado a la vida nacional. Durante siglos permanecimos aislados; solo la firmeza de nuestro carácter y el amor a la tierra nativa nos pudo conservar por tanto tiempo en medio de tantas dificultades económicas. Para considerar los beneficios que sea obra nos ha proporcionado, basta que el agricultor merideño, que constituye la mayoría de la población del Estado, pagaba por cada cien kilos hasta 24 Bs. por transporte de café a El Vigía, nuestra vía al puerto de embarque, y hoy paga Bs. 8. He sido pues, celoso

¹⁶⁷ Luis Fernando Chaves Vargas. “La estructura de la ciudad de El Vigía” en *Separata de la Revista Geográfica Venezolana*, n° 63, (Mérida, 1965), p. 51-52.

en acatar la orden del Jefe al respecto a la obra que mayores beneficios le ha proporcionado”¹⁶⁸

Tras concluir el tramo El Vigía-La Victoria- Lagunillas que unió El Vigía con la Trasadina¹⁶⁹, se empieza a superar la mera posición nodal vigíense como centro de distribución y comercialización y tras su culminación, en los años treinta, se inicia un período de verdadero crecimiento urbanístico, demográfico y agroindustrial, en la que la aldea logra captar pobladores de las zonas cercanas así como su inserción en el ámbito comercial.

2. El origen urbano y su entorno

La ciudad de El Vigía se establece en las tierras originalmente denominadas Onia y Culegría, que como lo señalamos en el primer capítulo, requirieron la intervención del Municipio para delimitar las posesiones de los que consideramos fueron los cuatro propietarios de los terrenos que se encontraban entre estos afluentes, incluido el Guaruríes;

¹⁶⁸ AGEBM. *Mensajes, acuerdos, discursos, alocuciones y decretos de los Presidentes y gobernadores del estado Mérida. 1858-1994*, “Mensaje del Presidente del estado, Gral. José R. Dávila a la Asamblea Legislativa, 1934, pp. 5,6.

¹⁶⁹ Un aspecto importante a resaltar es el impacto, desde el punto de vista del manejo de los espacios naturales, que sugiere el Ministro de Obras Públicas, Luis Vélez, quien advierte lo siguiente al ingeniero encargado de ejecutar la obra en el estado Mérida, Juan de Dios Méndez Llamozas: “A propósito de lo que usted dice respecto a la tala y desmonte de selvas, le transcribo lo que expuse en el informe que formulé después del estudio que personalmente hice de la Gran Carretera Occidental en los primeros meses de este año... “Este asunto del descuaje de árboles en los caminos que van por estas selvas, es de interés muy grande; porque la creencia general –y en el más alto grado pernicioso- es practicar una gran tala del bosque a un lado y otro de la vía, con el pretexto de que penetre el sol y seque y sanee los pisos arcillosos. Es éste un error funesto, que ha causado con frecuencia los más graves perjuicios en la apertura de caminos por selvas. La pretensión que el sol sanee los malos pisos en el camino por selvas es por demás absurda y por añadidura de todo punto contraproducente; porque el talar los grandes árboles del bosque en esos terrenos dotados siempre de fertilidad exuberante, nace instantáneamente y crece con abrumadora rapidez el temible rastroy espinoso y rastroero, que los árboles grandes no dejan surgir, y que es el peor enemigo de los caminos en regiones despobladas; porque agazapados sobre el camino, lo tapa, lo cierra y pierde por completo, y fuera de ser mucho más tupido e impenetrable al sol que el bosque alto, no deja siquiera como éste circular un tanto el viento, para el oreo del camino. Los pisos arcillosos no se sanean talando la selva, lo cual es, al contrario, contraproducente y perjudicial en el más alto grado para el caso. Como se sanean los pisos arcillosos es drenándolos bien y aplicándoles material pétreo a propósito en cantidades suficientes, estén o no situados debajo de selvas. Los árboles del bosque a orillas del camino deben cuidarse con el mayor interés, con el mayor esmero, como que ellos son los mejores y más benéficos protectores de la vía, tanto porque constituyen el único medio practico que hay que impedir que surja el execrable rastroy, casi siempre espinoso, que es el peor enemigo de los caminos, como porque brindan su refrigerante y benigna sombra a los viajeros en aquellos ardientes climas” Queda claro que estas sugerencias buscaban contrarrestar el permanente daño que sufrían las vías y que era un problema permanente. Ministerio de Obras Públicas, *Memoria 1921*. Caracas, Litografía y Tipografía Comercio, p. 71-72.

fue así como se delimitaron las propiedades de Juan Ginés de Molina, Bonifacio Contreras, Clemente Molina, Juan de Dios Ruiz y las correspondientes al propio Municipio Tovar, al cual pertenecían según decreto legislativo del 19 de febrero de 1850. El Vigía, desde su origen como aldea, perteneció al Municipio Mesa Bolívar¹⁷⁰ y éste al Distrito Tovar, por tanto su evolución político-administrativa estuvo vinculada al Mocotíes, de allí su influencia respecto al crecimiento poblacional y las formas de organización. El auge de la producción cafetalera en el Valle de Mocotíes irradió el espacio geográfico circundante de acuerdo a sus distintas funcionalidades, el papel inicial de El Vigía giró en torno a la concentración y distribución del fruto a través de los caminos de recuas y el ferrocarril que conectaban con el puerto del Zulia, sin embargo, como hemos visto en los capítulos anteriores, aunque la apropiación de este espacio inició de forma incipiente en el siglo XVI, es a comienzos del siglo XX cuando logra establecer contacto con los centros inmediatos de poder económico, político y demográfico: Mérida, Maracaibo y San Cristóbal, con lo cual El Vigía empieza a tener relevancia en el ámbito regional.

A partir de 1920 la explotación petrolera dio paso a una apertura económica que incidió en la aplicación de diferentes planes de desarrollo regional en el contorno urbano enfocados en áreas muy específicas: transporte y telecomunicaciones, infraestructura, viviendas, procurando mejorar las barriadas que existían hasta el momento en el país. El estado Mérida es incluido en estas políticas y de manera específica el naciente poblamiento de lo que era El Vigía hasta el momento, por lo que el primer plan que se ejecutó fue la adquisición de varias propiedades privadas que complementarían con las públicas las diferentes necesidades de ocupación del espacio y la ejecución de diferentes obras tanto en el área urbana como las rurales y agrícolas.

Como lo afirma Luis Fernando Chaves Vargas,

“El crecimiento de la ciudad de El Vigía ha sido una consecuencia de varios factores:

1. De la valorización económica de las tierras bajas del sur del Lago de Maracaibo (El Vigía se convierte en centro de servicios de una importante área agrícola y pecuaria)

¹⁷⁰ El Municipio Mesa Bolívar está compuesto por siete aldeas: El Vigía, La Cuchilla, Carabanchel, San Rafael, Los Algarrobos, San Buenaventura y El Cañadón...Aldea El Vigía, compuesta por los caseríos Pedregosa, Chama, El Amparo y Onia. AGEBM. *Fondo Jefatura*, “Lista de ciudades, cabeceras, pueblos, caseríos y vecindarios”, 26 de agosto de 1930.

2. Del éxodo rural, o sea del abandono del campo por sus habitantes, debido a las mejores condiciones de vida en los centros urbanos. La concentración de población en las ciudades venezolanas comienza a tomar importancia a partir de la década de 1940¹⁷¹

Tratando de controlar y organizar estos espacios se inicia la intervención del gobierno regional con la adquisición de lotes a particulares a partir de 1930, en este caso uno ubicado en el perímetro de la aldea cuyas negociaciones se venían realizando desde 1938, tal como lo indica la Memoria del Secretario General del Estado Mérida

Art. 1º Se aprueba la adquisición de un lote de terreno de mil metros cuadrados, ubicado en la aldea El Vigía con destino a la construcción del edificio de la Casa Municipal de dicha localidad, conforme a lo previsto en el Decreto fecha 18 de enero último; y se autoriza al dr. Héctor M. Ramírez, Director de la Sección Política y Justicia en el Despacho de la Secretaría General para que intervenga en la redacción del documento de propiedad que al respecto otorgarán a los señores Elías Burguera&Co. Y acepte la venta a nombre del estado.

Art. 2º El pago de la cantidad de cuatro bolívares estipulada como precio del terreno en referencia, se pagará por la Tesorería General del Estado con cargo al capítulo “Fomento y Obras Públicas” de la Ley de Presupuesto vigente”¹⁷²

La población comenzó a incrementarse considerablemente, según Orlando Carvajal Calleja¹⁷³ para el año 1940 El Vigía tenía 668 habitantes y para 1950 ya se había triplicado a 1688 personas que habitaban 270 viviendas, sin embargo, no se logró localizar ningún plano o proyecto que permitiera valorar la planificación de la ciudad, solo se reconoce que una de las áreas prioritarias será la educativa; desde comienzos de 1930 se había creado una Escuela Federal Mixta en la aldea El Vigía y para 1936 la Secretaría General del estado había destinado becas de instrucción a algunas maestras que laboraban en las mismas. A partir de 1938 se hace manifiesta la voluntad de los vecinos vigienses ante el gobierno regional en solicitar una escuela¹⁷⁴ que no solo recibiría niños de la aldea sino también de la vecina

¹⁷¹ Luis Fernando Chaves...*Op cit.*, p. 52.

¹⁷² AGEBM. *Memoria del Secretario General del Estado Mérida*, “Adquisición de lote para casa comunal de aldea El Vigía”, Mérida, 1940, p. 119.

¹⁷³ Orlando Carvajal Calleja. *Historia de El Vigía*. El Vigía, Editorial Técnica Educativa Digital, 1998, p. 65.

¹⁷⁴ “Acogidos a los ofrecimientos de nuestro actual gobierno nacional y regional y que efectivamente se cumple en progreso y bienestar de nuestra patria; venimos pues ante Ud. a manifestarle la urgente necesidad que en esta aldea se hace meritoria, la cual es un plantel de instrucción para varones, porque estamos interesados...de hacer patria luchando contra el analfabetismo de nuestro país...Para los efectos de nuestra aludida petición le asomamos como candidato al señor Martín López, apto para regentar esta escuela, el cual es vecino de este lugar y desde hace algunos meses, tiene una escuela particular, dando muy buenos

comunidad de Aroa, en Chiguará “suplicamosle favorecernos con escuela rural mixta de niños sin instrucción [con] número suficiente. Imposible enviarlos Vigía, interponerse río Chama por quedar al lado opuesto”¹⁷⁵. La respuesta no fue inmediata, pero a partir de 1940 se comienza la inspección de terrenos pertenecientes al Municipio Tovar que serían destinados a la construcción de escuelas rurales agrícolas¹⁷⁶ y ya para 1948 encontramos documentos que refieren al pago de mejoras de edificio donde funciona el comedor escolar de la aldea El Vigía

“Que el edificio en que funciona el comedor escolar de la aldea El Vigía, Municipio Mesa Bolívar del Distrito Tovar, construido en terrenos del gobierno del estado, existen unas mejoras de fabrica pertenecientes al ciudadano Rafael Guillén, cuyo valor es de cuatro mil quinientos bolívares...se hace necesario adquirir dichas mejoras para que el mencionado edificio sea de la exclusiva propiedad del estado, pues en construcción invirtió el gobierno considerable suma”¹⁷⁷

Con presupuesto del Ministerio de Obras Públicas se logra comprar unas mejoras al señor Jesús Molina Olivo que estaban sobre terrenos del Gobierno Nacional en las que posteriormente se construirá lo que se denominó Concentración escolar de El Vigía, en 1959, grupo escolar que se denominó Mauricio Encinoso. Isidro que recibió a ochocientos estudiantes que ofreció también servicio de comedor escolar¹⁷⁸.

En el mismo año de 1938, se crean las Cajas Rurales a través del Ministerio de Agricultura y Cría que ordena se eroguen 2.500 Bs como aporte de capital inicial en la creación de la Caja Rural de la aldea El Vigía; asimismo la Dirección de Hacienda, Fomento y Obras Públicas a través de la Tesorería General crea una Comisión para Estudios de Agricultura en la aldea El Vigía cuyo propósito era la inspección y reconocimiento de tierras

resultados según examen de prueba...donde contestaron a satisfacción..., pero es el caso que la mayor parte de los padres de niños somos pobres y sin favorables recursos para pagar la pequeña cantidad que dicho señor cobra por cada uno, y es por eso que pedimos con justicia, la escuela estatal” AGEBM. *Fondo Presidencia, Sección Correspondencia*, “Solicitud de vecinos de El Vigía para construcción de plantel de instrucción”, El Vigía, 1938.

¹⁷⁵ AGEBM. *Fondo Presidencia, Sección Correspondencia*, “Solicitud de creación de escuela en El Vigía”, Chiguará, 1938.

¹⁷⁶ AGEBM. *Memoria y cuenta del Secretario de Gobierno Florencio Ramírez*, “Erogación de viajes de inspección de terrenos en El Vigía del ciudadano Rafael Herrera Valero, Director de las Escuelas Rurales Agrícolas”, Mérida, 1941.

¹⁷⁷ AGEBM. *Memoria y cuenta del Secretario de Gobierno José Barrios Mora*, “Pago de mejoras en tierras de propiedad del estado del edificio de comedor escolar aldea El Vigía”, Mérida, 1948.

¹⁷⁸ F.O.R. “Entrevista Supervisora de Comedores Escolares”. El Vigía, *El Progreso*, octubre de 1967, p. 4.

con mayor potencial agrícola en la localidad. Estos proyectos se continuaron en los siguientes años y aunque con proyectos diferenciados de acuerdo a los distintos planes de gobierno, todos tuvieron como objetivo final el impulso de las actividades agropecuarias e industriales en El Vigía.

En 1938 se construye la cárcel de El Vigía, en terreno cedido por Pedro Patrizzi y con presupuesto para la construcción otorgado por la administración de la empresa ferrocarrilera que estaba bajo administración de Cosme Quiñones, aunque la estructura, según el plano representaba más bien características de comisaria, por sus pequeñas dimensiones, la construcción de la misma se hacía necesaria no solo para resguardar el orden en la aldea, que hasta octubre de 1936 había sido ejercido por el Jefe Civil que no residía en la aldea El Vigía sino en La Palmita, lo que dificulta la resolución de algunos conflictos de manera inmediata y por otro lado, que desde noviembre el gobierno estatal había nombrado a Alberto Tubíñez como agente de policía “ad honorem”, por lo que la formalización del establecimiento físico permitió la disposición de presupuesto para el pago de dicho funcionario y cubrir sus raciones a través de la Ley de Presupuesto de Rentas y Gastos Públicos¹⁷⁹

En 1959 se concluye la construcción de la Capilla religiosa cuya patrona será Nuestra Señora del Perpetuo Socorro con donaciones de dinero recaudada entre los vecinos y en terreno donado por Pedro Rojas donde se encontraba su hacienda denominada “El Cangrejo” ubicada en la calle 3, las obras estuvieron a cargo del Presbítero José Ignacio Olivares, a la par de la capilla fundó también, en el mismo año, el Colegio religioso privado Santa Teresita que inició con 120 alumnas y 3 profesoras. En 1966 se crea la Parroquia Eclesiástica Nuestra Señora del Perpetuo Socorro, en 1994 se convierte en sede de la Diócesis de El Vigía- San Carlos del Zulia la cual abarca los territorios de los municipios Alberto Adriani, Obispo Ramos de Lora, Caracciolo Parra y Olmedo, Tulio Febres Cordero, Justo Briceño, Julio César Salas y Colón del estado Zulia¹⁸⁰.

Cada una de las obras que se iban ejecutando junto a la capacidad productiva de las tierras vigienses permite el crecimiento de El Vigía y su proyección a escala regional que recibe un último impulso con la incorporación total de su espacio en la construcción de la

¹⁷⁹ AGEBM. *Fondo Presidencia, Sección Correspondencia de la Secretaría General de Gobierno del Estado Mérida, 1938-1945*, “Presupuesto para la construcción de cárcel en El Vigía”, El Vigía, 1938.

¹⁸⁰ Orlando Carvajal Calleja. *Historia de El Vigía. 1898-1998*. El Vigía, Editorial Técnica Digital, 1998, p. 142.

carretera Panamericana. A partir de 1954, año de su culminación, se consolida todo el proyecto urbano que le lleva a elevarse como Municipio teniendo como capital a la ciudad de El Vigía.

2.1 La carretera Panamericana y el Puente sobre el río Chama: objetivo de progreso

La carretera Panamericana responde a un programa continental que buscaba crear un sistema vial integrado que conectara las capitales de diferentes países americanos, que desde 1930, promovida por la “política del buen vecino” del presidente norteamericano, Franklin D. Roosevelt, cuyo fin primordial fue propagar la influencia de Estados Unidos sobre los países de América Latina. Bajo este propósito se organiza un estudio promovido por el gobierno estadounidense desde la *Comisión Panamericana de Carreteras* y proyectado a través de *Congresos de Vialidad* iniciados en el año 1925 y con reuniones anuales de la *Asociación de Constructores de Carreteras de los Estados Unidos* quienes inician su construcción desde Alaska, atravesando toda América, cuyos gobiernos debían contribuir en los costos de las mismas. Para mediados del siglo XX Estados Unidos abastecía la mayor parte de los mercados de consumo en Latinoamérica y compraba la mayor parte de sus materias primas, lo que afianzaba aún más el proyecto de una carretera que uniera todo el continente, no tanto con miras a mejorar la integración americana sino para consolidar las relaciones comerciales y políticas que favorecieran el mercado capitalista norteamericano.

En lo que corresponde a Venezuela, el proyecto integraba una red de carreteras con una extensión de 911 kilómetros de largo que conectarían el centro con el occidente del país donde se localizaban los principales puertos (La Guaira, Puerto Cabello y Maracaibo,) para ello, una de las primeras órdenes del gobierno de la Junta Militar fue convertir la Comisión Nacional de Vialidad en Consejo Nacional de Vialidad, cambiando su mera función administrativa a la de asesoramiento con el fin que se cumpliera el Plan Preliminar de Vialidad, decretado en 1947 del cual formaba parte la carretera Panamericana y constituiría la troncal nº 1 que iría desde Caracas hasta San Antonio del Táchira. Para su construcción se utilizaron los excedentes económicos generados por la producción petrolera, destinando un 30% al Ministerio de Obras Públicas para la ejecución de la vialidad. Con la Panamericana

se buscaba ampliar la carretera Trasandina, inaugurada en 1925 y lograr el trazado recto de una carretera con características modernas y que redujera considerablemente el tiempo de recorrido.

La carretera Panamericana insertaría en su trazado zonas que habían estado marginadas en la actividad económica del país a pesar de ser centros de producción agrícola y pecuaria considerables como Arapuey, Caño Zancudo y Santa Elena de Arenales pero uno de los más importantes será El Vigía, por lo que fue incluida en la primera sección en ser construida en 1949: Colón- La Fría; La Fría-El Vigía y Agua Viva- Buena vista- El Vigía, dichos trazados presentaban características de autopista: toda pavimentada, construida a una altura considerable que la protegiera de las crecidas del río Chama, con vías amplias que permitían un tránsito vehicular más cómodo y seguro y que terminaría de consolidar el sector automovilístico que desde 1930, con la carretera Trasandina, empezó a tener gran proyección que dieron paso a planes de financiación, especialmente en vehículos de carga, necesarios para el comercio.

Para el caso merideño, la carretera Panamericana se complementa con el puente sobre el río Chama, fabricado por la firma alemana Lofnomalld, su construcción se llevó a cabo por orden del gobierno Marcos Pérez Jiménez en marzo de 1954, por lo que se llevó a cabo en solo nueve meses siendo inaugurado junto a la carretera en diciembre de 1954 y sellaría la construcción de esta importante autopista, el mismo enlazaba los tramos Caja seca-El Vigía -La Fría en la vía hacia el Táchira; contaba con una longitud de 630 metros, una calzada de 8 metros de ancho y 27.4 metros de altura descansando sobre 5 arcos y construido en acero, convirtiéndose en el más extenso construido hasta el momento en Venezuela y desde entonces es un símbolo de la ingeniería y la cultura vigiense.

Un aspecto fundamental de la carretera Panamericana son los cambios paisajísticos que produjo pues hasta el momento el tipo de ocupación había sido dispersa, con construcciones incipientes que fueron sustituidas por proyectos urbanos ejecutados por el gobierno regional. La percepción y condicionamiento endémico bajo el cual se había desarrollado el poblamiento de El Vigía se había ido transformando en los primeros años del siglo XX debido a diferentes factores como: el saneamiento sanitario que estimuló el poblamiento, la influencia positiva que significó integrar el ferrocarril de Santa Bárbara a El

Vigía, su importante ubicación geográfica que la unía al principal puerto, la potencialidad de sus tierras para el cultivo de ciertos rubros y la cría de algunas especies animales y el trazado de diferentes caminos que ampliaban la red comercial del estado, pero no es sino con la integración de sus espacios al recorrido de la carretera Panamericana cuando se logra su proyección definitiva como punto estratégico para impulsar el aparato productor y comercial local y regional, la disminución de los costos de transporte y tiempo de recorrido, el aumento demográfico proveniente de las tierras adyacentes del Mocotíes y Santa Bárbara del Zulia, el establecimiento de pequeñas industrias, su planeación urbanística y su integración a la estructura político administrativa estatal.

2.2 Proyectos y planificación del Estado para la organización de la urbe

Ya desde 1945 El Vigía había logrado una relevancia productiva que se hacía eco en el estado, tal como se lee en una nota de prensa del periódico *El Vigilante*

“...Me refiero a la hoy llamada aldea “El Vigía”, rica porción del territorio merideño que contribuye con su exuberancia agrícola al sostenimiento, no solo de la capital del estado sino de pueblos como Tovar, Bailadores, Lagunillas, Santa Cruz de Moray Pregonero del estado Táchira, y que también exporta gran cantidad de frutos al vecino estado Zulia. A ese conglomerado se le tiene desgraciadamente en calidad de aldea, cuando en justicia debiera figurar entre los primeros municipios del estado, por su excelente e importante posición económica”¹⁸¹

Por eso uno de los objetivos que se trazan tras el impacto que generó su inserción en el recorrido de la carretera Panamericana es la elevación de El Vigía y su área de influencia como municipio. Por ello, la primera medida establecida por la Asamblea Legislativa del Estado fue establecer un Decreto con fecha 27 de junio de 1955 en el que fijó los límites del Municipio Alberto Adriani del Distrito Tovar

“Partiendo del río Escalante en el puente que se encuentra en la Carretera Panamericana, sigue por dicha carretera hasta el río Onia, se sigue luego por este río hasta las adjuntas con el río Culegría, cruza en línea recta hasta el centro del filo del Caraño, donde cruza en línea recta a la quebrada del Diablo siguiendo por esta quebrada del Diablo, siguiendo por esta quebrada aguas abajo hasta su desembocadura en el río Chama; de este punto sigue en línea recta atravesando la serranía baja de la Cordillera, hasta el pie de la llamada Mesa Alta luego se sigue esta línea recta atravesando la serranía alta hasta encontrar el río Guayabones, sigue por

¹⁸¹ L.L.: “Toca a la actual Asamblea Legislativa, dar la categoría de Municipio a la aldea “El Vigía”, rica porción del territorio merideño”, *El Vigilante*. Mérida 4 de enero de 1945, p. 1.

este río aguas abajo hasta el *Statu quo* hasta el límite con el estado Táchira en el río aguas arriba hasta el puente sobre la carretera Panamericana, punto de partida.”¹⁸²

El mismo asignaba para al Poder Civil y Municipal de la aldea El Vigía, de la Ley de Presupuesto de Ingresos y Gastos Públicos del Estado, un apartado destinado a su funcionamiento. El artículo 4º de la citada Ley facultaba al Ejecutivo del estado “para crear, modificar y dotar los servicios públicos que fueren necesarios”¹⁸³, los servicios públicos contemplados en ese momento cubrían el pago de los siguientes funcionarios: Jefe civil o Prefecto de aldea El Vigía; Secretario; Jefe de la policía de El Vigía; cuatro agentes policiales para E Vigía; un oficial de la aldea La Palmita; un agente en Caño Amarillo¹⁸⁴; para la administración directa de sus fondos y la ejecución de los proyectos urbanos y de servicios se creó la Junta Comunal de El Vigía, cuya estructura estaba constituida por Presidente, Vicepresidente, Secretario y Tesorero.

Desde que fue elevada a municipio se inicio el llamado de distintas personalidades, instituciones y comerciantes de diferentes ámbitos solicitando su elevación a Distrito, desde la misma Junta Comunal bajo la presidencia de Arturo Rodríguez se llevó a cabo la petición a la Asamblea Legislativa del estado y el Instituto de Cooperación y Ayuda Técnica a las Municipalidades en el mes de septiembre de 1965 que tras su discusión fue aprobada el 17 de noviembre del mismo año. En el decreto de creación se continuó con la denominación Dr. Alberto Adriani y se fijó como capital la ciudad de El Vigía, la necesaria discusión y elevación respondió al potencial agrícola, pecuario y comercial que tiene la localidad entre los del estado. El Distrito Alberto Adriani lo integraron las parroquias Héctor Amable Mora; Pulido Méndez; José Nucete Sardi; Gabriel Picón González; Presidente Betancourt; Presidente Rómulo Gallegos y Presidente Páez.

Con el crecimiento de la aldea se localiza documentación sobre dos solicitudes de tierras baldías en el Municipio, la primera de ellas fue hecha por José de Jesús Méndez Molina, Mayor de Aviación, quien solicitó al gobernador del estado, Vicente Tálamo, el

¹⁸² Gaceta Oficial del Estado Mérida. Mérida, Año LV, nº 1.867, 27 de junio de 1955, s.p.

¹⁸³ AGEBM. Fondo Presidencia, Sección Correspondencia de la Secretaría General de Gobierno del Estado Mérida, 1938-1945, “Presupuesto para la construcción de cárcel en El Vigía”, El Vigía, 1938.

¹⁸⁴ AGEBM. *Memoria y cuenta que el Secretario General del Estado Mérida presenta a la Asamblea Legislativa en sus sesiones ordinarias de 1956*, “Fijación de los extremos legales para el funcionamiento del Municipio Alberto Adriani”, Mérida, 1956.

arrendamiento 1.500 hectáreas en jurisdicción del Municipio Alberto Adriani del Distrito Tovar, el día 15 de octubre de 1955, se desconoce si la solicitud fue aprobada. Asimismo los ciudadanos dr. H. M. Ramírez Méndez; dr. A. de J. Manrique Serrano y Eloy Ruiz quienes solicitan al estado se les conceda en arrendamiento un lote de terreno baldío de 300 hectáreas en jurisdicción del Municipio Alberto Adriani, la solicitud fue aprobada por el Secretario de Gobierno, Alfredo Dini Ruiz, como encargado de la Gobernación el 19 de noviembre de 1956, aunque no se pudo tener un seguimiento sobre la ubicación exacta de las tierras ni tampoco el uso que se les dio posteriormente, consideramos relevante hacer mención de ellas por su extensión.

Una de los resultados de las concentraciones poblacionales en El Vigía por cuenta de los propios habitantes conocidas comunmente como invasiones que surgen como consecuencia de la sobrevaloración de la tierra, se establecen en lo que fueron tierras aledañas al ferrocarril, donde posteriormente se constituirá el centro de la ciudad, convirtiéndola en zona residencial que ante la necesidad de organizar y concentrar áreas de servicios y comercio para contar con mayor funcionalidad, trastocan la planificación urbana y obliga a que se lleve a cabo una dualidad de área comercial-servicios con la residencial y que algunas de estas barriadas sean organizadas en zonas periféricas. Justamente la estructura urbana de El Vigía se proyecta a partir de su posición de accesibilidad en las tierras llanas del sur del Lago, las del centro del estado y las zonas de producción, sin embargo la ciudad se levanta sobre el área central caracterizada por pisos compactados y aplanados que lo convierten en terrenos ideales para asientos urbanos, pues hacia el norte son tierras formadas por gravas y arenas que forman un talud abrupto que se presenta como un obstáculo para el crecimiento urbano¹⁸⁵ y que más bien han servido para la extracción de materiales destinadas al sector de la construcción, hacia el sur el terreno se presenta en forma de depósitos de rocas que sólidas que han permitido la expansión urbana pero también se ven afectadas regularmente por el aumento del caudal del río Chama.

Todo esto explica las formas de crecimiento urbano que inicia a partir de los años sesenta, aunque existen otros anteriores como el Barrio Bubuquí, cuyo poblamiento inició desde 1955, pero a partir de 1960 es cuando se establecen las primeras concentraciones

¹⁸⁵ Luis Fernando Chaves Vargas. "La estructura de la ciudad de El Vigía...p. 57-58.

poblacionales de importancia, muchos de ellos se habían establecido por cuenta de los pobladores sobre terrenos invadidos en el centro de El Vigía, uno de ellos será el Barrio Sur América, que en 1959 comenzaron a construir humildes viviendas en lotes de tierra que no habían tenido hasta el momento un uso y que “podría calificarse como uno de los más importantes y prometedores barrios de la localidad, pues presenta un brillante porvenir debido a la especial ubicación que ocupa”¹⁸⁶, según nota de prensa del periódico local *El Progreso*, para 1962 el barrio estaba habitado por 400 familias quienes ya habían trazado las calles de la barriada y estaban construyendo un local para establecer una capilla; contaban ya con una escuela estatal que atendía 80 niños. En 1962 se presenta amenaza de desalojo por parte de los propietarios por lo que los vecinos crean una Junta Pro-fomento del barrio cuya solicitud era que se vendiera a cada dueño de vivienda el lote que ocupaba en justo precio.

Otra de las barriadas que se consolidó en estos años fue el San Isidro, construido en la “parte baja de la ciudad” y contó originariamente con dos tipos de construcciones, la de los propios vecinos que respondía al denominado rancho o “choza” y un tipo de vivienda rural construida de ladrillo y cemento con techos de asbesto ejecutado por personeros de Vivienda Rural, oficina dependiente del Departamento de Endemia rural del Ministerio de Sanidad que desde 1962 llevó a cabo la construcciones de planes habitacionales en todo el país y que en el caso de El Vigía procuro asistir a las clases más desposeídas que habitaban ranchos en condiciones insalubres y poseían terrenos, pues se exigía como condición la posesión del terreno y dicho Departamento costaba la construcción de la vivienda que luego eran cancelada por el propietario a través de cuotas mensuales, aunque en muchos de ellos no se trataba de ocupación legal.

Este barrio tuvo que enfrentar, como consecuencia de su lugar de emplazamiento, la presencia de un barranco que era una amenaza permanente, sobre todo durante los períodos de lluvias. Muchas fueron las quejas por parte de los vecinos y las críticas a las autoridades por la ineficiencia que tuvieron para encontrar la solución al problema hasta que en 1964 se construyó un muro de contención que finiquitó el problema. Otra de las zonas residenciales vigienses que contaron con el modelo de vivienda rural fue el barrio La Playa, uno de los

¹⁸⁶ R. Escalona M. “Expectativa de vecinos por venta de los terrenos del barrio Sur América”. *El Vigía, Periódico el Progreso*, diez de noviembre de 1962, p. 4.

barrios que contaba con mejor lugar de emplazamiento, planificación de las viviendas, trazado de calles y bonitos paisajes en la localidad.

Ya a finales del año 1967 se lleva a cabo la invasión a la propiedad Mesas del Caraño que era propiedad del gobierno nacional bajo la figura del Instituto Agrario Nacional seccional Mérida y formar parte de la Zona de Reserva Urbana de la ciudad de El Vigía; los invasores integraron el Comité de Iniciadores de la Urbanización Simón Bolívar, hicieron solicitud para obtener el derecho de poblar las ocho hectáreas y justificaban la improductividad de las mismas amén del necesario establecimiento de familias desamparadas y argumentaban que realizarían la construcción de las viviendas según el sistema urbanístico y cumpliendo con las ordenanzas municipales. Tras varias confrontaciones entre invasores y las fuerzas policiales, el gobierno nacional cedió la propiedad realizando el cobro justo a cada familia, que desde la fecha integraron el céntrico barrio Simón Bolívar.

En el año 1971, bajo gobierno del dr. Germán Briceño Ferrigni se lleva a cabo en todo el estado Mérida el plan *Erradicación del rancho*, en El Vigía se llevó a cabo la construcción de 200 viviendas como parte de la primera etapa construidas por el Banco Obrero y se esperaba que el Banco Nacional de Ahorro y Préstamo entrara en conversaciones con FUNDAVIGIA para ejecutar el desarrollo urbanístico y habitacional de la Mesa del Caraño¹⁸⁷.

La mayoría de estas barriadas del centro de la ciudad de El Vigía se poblaron a través de invasiones, gran parte de estos terrenos eran propiedad del gobierno regional y nacional, otros de hacendados que con el paso de los años cedieron en venta al Ejecutivo nacional o regional, por cuanto, para solucionar la problemática de los vecinos, el gobernador Gustavo López, en 1968, realiza la siguiente solicitud ante la Asamblea Legislativa del estado Mérida

“Tengo a hora dirigirme a ustedes en la ocasión de manifestarles lo siguiente: Uno de los más graves problemas que confronta el Distrito Alberto Adriani es el que la mayoría de sus habitantes residenciados en la población de El Vigía no son propietarios de terrenos sobre los cuales unos tienen construidos sus mejoras de valor considerable, otros por su parte en su mayoría familias humildes, que viven hacinados en míseras viviendas, dando paso a esta situación de tipo social, moral y humano, desde todo punto de vista imprevisible para el futuro de quienes allí moran en

¹⁸⁷ AGEBM. *Mensajes, acuerdos, discursos, alocuciones y decretos de los Presidentes y gobernadores del estado Mérida, 1858-1994*. “Mensaje que el dr. Germán Briceño Ferrigni, gobernador del estado presenta a la Asamblea Legislativa, 1971.

situaciones infrahumanas, situación un tanto irregular que obstaculiza el progreso y desarrollo de aquella población, ya que esto impide que sus habitantes gocen de una serie de prioridades y beneficios como es tener vivienda propia, que con facilidades que da hoy las instituciones oficiales y privadas encargadas de la vivienda, dan a cualquier solicitud exigiendo siempre el título de propiedad...El Ejecutivo del Estado está consciente que para lograr la promoción y desarrollo del Distrito Alberto Adriani, concretamente de El Vigía, segunda ciudad del estado, la Municipalidad necesita que se le provea de los medios y recursos necesarios para el cumplimiento de sus fines, y uno de ellos sería dotar en propiedad a los habitantes de los terrenos a que se hace referencia...El dinero que la Municipalidad adquiriese sería destinado única y exclusivamente a la realización de un conjunto de obras...en fin de ser dotada de todos los servicios públicos de los cuales carece actualmente...por ello solicito a este Honorable Cuerpo de conformidad con lo establecido en el ordinal 11 del artículo 13 de la Ley Orgánica de Hacienda del estado la autorización para donar los terrenos”¹⁸⁸

De las primeras áreas de necesaria atención será la de salud que se venía cubriendo de manera elemental con la creación de medicaturas, casi todas rurales, que en los años cuarenta se ven beneficiados con inversiones en equipamiento por parte del gobierno local y el Ministerio de Sanidad y Asistencia Social, también hubo una clasificación de las medicaturas que incidiría en el tema de salarios de los médicos según clima, posible rendimiento económico profesional del medio, distancia, posibilidad de transporte carretero, entre otros¹⁸⁹. En 1962, el gobierno del estado destina la construcción de dos locales que servirían de medicaturas que buscaban dar atención médica a las comunidades, una de ellas contaría con asistencia materno-infantil¹⁹⁰, inexistente hasta el año 1964. La necesidad de un centro de salud amplio, que hiciera frente al rápido crecimiento demográfico y con dotaciones acordes a las necesidades, entre las que contaban permanentes planes de vacunación por las distintas virosis y epidemias que afectaban la población por condiciones de insalubridad, entre ellas el paludismo y la fiebre amarilla, que más allá de programas de saneamiento ambiental requerían de jornadas de vacunación, como la efectuada en 1962 en la que más de dos mil vigienses asistieron a la campaña de vacunación hecho por la Unidad Sanitaria.

¹⁸⁸ AGEBM. *Mensajes, acuerdos, discursos, alocuciones y decretos de los Presidentes y gobernadores del estado Mérida, 1858-1994*. “Comunicación del Profesor Gustavo López, gobernador del estado, solicitando autorización de la Asamblea Legislativa para donar condicionalmente a la Junta administradora del Distrito Alberto Adriani, los terrenos propiedad del estado sobre los cuales se encuentra la ciudad de El Vigía”, Mérida, 1968.

¹⁸⁹ “Los salarios se clasificaron en tres tipos: “A” de 1.200 a 1.300 Bs; el “B” de 1.500 Bs y la clase “C” de 1.800 Bs.” AGEBM. *Mensajes, Acuerdos, Discursos, Alocuciones y Decretos de Presidentes y Gobernadores del estado Mérida. 1858-1994*. “Mensaje que el dr. Antonio Parra León dirige a la colectividad merideña”, Mérida, 1947.

¹⁹⁰ Luis Arellano. “nuestro centro materno-infantil”. El Vigía, *El Progreso*, julio de 1964, p. 4.

Desde inicios de 1967 se comienzan los trabajos de construcción del puesto de salud central para El Vigía que lograron concluirse rápidamente y cuya estructura estuvo inutilizada por varios meses, finalmente el 8 de agosto de 1968 se inaugura el Centro de Salud de El Vigía, a cargo del Ministerio de Obras Públicas, bajo el gobierno de Raúl Leoni, las especializaciones puestas en servicio desde su inauguración fueron las de obstetricia, pediatría y medicina general, en 1973 cambia su nombre por el de Hospital II de El Vigía y es destinado a prestar servicios médicos no sólo a los vigenses sino a toda la población del sur del Lago¹⁹¹.

Del mismo modo, a la par del surgimiento de estos barrios y como proceso inherente al mismo se iban haciendo notorias la cantidad de necesidades y problemáticas que sufrían y fueron presentadas por los miembros de la Junta Comunal en la persona de su presidente, Arturo Rodríguez, en el Primer Congreso de Municipalidad celebrado en el año 1966 en Mérida, las problemáticas que presentó la Junta fueron de agua, electricidad, cloacas, servicio de salud, programas para promover como centro de una zona agrícola ganadero-industrial y vías de acceso, sobre todo por su ubicación, cercana al caño Bubuquí que al igual que las demás de la zona central, se veían afectadas por las crecidas de estos y el Chama y filtros especiales que absorbían el polvo que se levanta tras el paso de los vehículos, la ampliación de líneas telefónicas, la primera databa de 1927 cuando la Presidencia del estado le concede al ciudadano Ángel Dávila el permiso para construir una línea entre Mesa Bolívar y la aldea El Vigía y ya para 1967 se contaba con el presupuesto para construir la central telefónica, edificios, equipos y red para cubrir completamente al Distrito, la Compañía Nacional de Teléfonos estimó culminar el trabajo en conjunto para el año 1970¹⁹²

La respuesta a las peticiones comenzó con la creación del *Programa 17* auspiciado por el Ministerio de Agricultura, el Banco Agrícola y Pecuario y la FAO, Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, el programa integraba varias zonas del sur del Lago de Maracaibo y contaba con el apoyo de la Asociación de Ganaderos “Alberto Adriani” cuya sede estaba en la ciudad de El Vigía; el proyecto consistía en realizar charlas educativas sobre fomento agropecuario dictadas por un grupo de técnicos entre los

¹⁹¹ S.a. “El equipo para el centro de salud está llegando. En agosto entrará en servicio, ¿será verdad?. El Vigía, *El Progreso*, abril de 1968, p. 1.

¹⁹² S.a. “Teléfonos para Ejido y El Vigía”. El Vigía, *El Progreso*, agosto de 1967, p. 2.

que se encontraba el dr. Piere Le Serbe Viaud, experto en temas de producción agropecuaria, todo formaba parte de I Seminario sobre Formación Ganadera que integró todas las localidades de la zona panamericana. Asimismo la Asociación de Ganaderos se encargaría de realizar un censo de las fincas de la zona con el fin de que tuvieran ayuda técnica y crediticia otorgada por el Ministerio de el Agricultura. Para 1964 el Banco Agrícola inicia un Plan de Créditos Campesinos de un monto aproximado al medio millón de bolívares que fueron otorgados a 300 productores agrícolas y 30 créditos pecuarios, del mismo modo aprobaron, dentro del Plan Cacaotero impulsado por el Ministerio de agricultura-Banco Agrícola y Pecuario a pequeños productores de la zona Panamericana¹⁹³.

Igual de significativa es la producción platanera cuyo cultivo se desarrolla en varias fincas del municipio a la que destinan grandes extensiones de tierras y ha logrado tener una relevancia comercial muy significativa para la economía vigiense y regional cuya producción es distribuida a lo ancho de todo el país, esa importancia hace que se lleve a cabo la Feria del plátano en la ciudad de El Vigía en la que no solo participan los dueños de haciendas y fincas que exhiben las distintas especies o tipos de plátano sino también pequeñas y medianas empresas, artesanales en su mayoría, que presentan los diferentes productos realizados a base del fruto¹⁹⁴, asimismo se pensó en un proyecto para crear un Parque Agrícola Ganadero Industrial en el que tanto productores agrícolas como pequeños artesanos y empresarios puedan dar a conocer los rubros y productos que brinda El Vigía al resto de la región y al país a través de un Parque exposición¹⁹⁵. Mención merece el Aserradero La Trinidad, propiedad de José Rafael Rojas de cuyos talleres saldrían los postes para el alumbrado público requeridos por CADAPE para alumbrar las calles vigienses y que suplió con materiales necesarios para las distintas obras públicas y construcción de viviendas de la ciudad¹⁹⁶

¹⁹³ Aunque en un período de estudio posterior, el profesor Amado Moreno Pérez presenta en su tesis doctoral *Organización del espacio en los estados Trujillo y Mérida 1971-2011*, aspectos estructurales que abordan desequilibrios demográficos, comunicacional, recursos, urbanismo, sector público, integración regional y marginación subregional, tomados en cuenta para la aplicación de proyectos propuestos por la Corporación Los andes (CORPOANDES) y el Instituto Latinoamericano de Planificación Económica Y Sociales (ILPES) de las Naciones Unidas, que entre los años 70' y 80' del siglo XX realizados para el Programa de Pre inversión y Desarrollo de la Subregión Chama-Mocotíes.

¹⁹⁴ S.a. "¿Cómo será la feria del plátano?". El Vigía, *El Progreso*, 1 de julio de 1968, p. 6.

¹⁹⁵ Fernando Ortiz Rentería. "Exposición Agrícola industrial". El Vigía, *El Progreso*, septiembre de 1967, p. 5.

¹⁹⁶ Luis Bedoya. "El aserradero La Trinidad. Toda una historia". El Vigía, *El Progreso*, 29 de febrero de 1964.

En el año 1960 la Corporación de Fomento financió la realización de un estudio geoeconómico llevado a cabo por el geógrafo español Marco Aurelio Vila y Juan Jacobo Pericchi¹⁹⁷ que representa de forma gráfica la expansión de ciertos cultivos en El Vigía y las unidades de producción destinadas en toda el área al cabo de cinco años.

Producción agrícola. 1961

Productos	Superficie cultivada (Ha)	Producción
Yuca	2.546,7	17.254 Tm*.
Cambur	9.538,4	6.073.004 Racimos
Plátano	36.672,2	867.592.000 Unidades
Caña de azúcar	4.616,2	254.291 Tm.
Arroz	2.603,3	1.858 Tm.
Maíz	27.740,3	22.760 Tm.

Producción agrícola. 1966

Productos	Producción
Yuca	46.100 Tm.
Cambur	42.421 Racimos
Plátano	1.683.071 Unidades
Caña de azúcar	232.560 Tm.
Arroz	6.823 Tm.
Maíz	40.479 Tm.

Del mismo modo el Concejo Municipal del Distrito adquirió un terreno paralelo a la carretera Panamericana para la Zona Industrial de El Vigía con un empréstito otorgado por

¹⁹⁷ Marco Aurelio Vila y Juan Jacobo Pericchi. *Zonificación geoeconómica de Venezuela*. Caracas, Corporación Venezolana de Fomento, 1968, p. 153.

la Corporación de Los Andes y la obra sería ejecutada por la Corporación Venezolana de Fomento y la Corporación de Los Andes que contaban con experiencia suficiente. Lo propio sucede con la iniciativa y proyecto para la instalación en El Vigía del Matadero Industrial de Los Andes que a través de un memorándum presentado a la Comisión de Congresantes que visitó la ciudad en el año 1964, se argumentaba no solo la necesidad del mismo en la zona de cría y producción pecuaria por excelencia de los andes venezolanos sino por la pertinencia de instalarse en El Vigía y no en la Fría, que también había levantado proyecto, por lo que explican.

“Contamos con un buen sistema vial, nuestra ubicación geográfica permiten rápida e inmediata comunicación con todos los estados de los Andes, del occidente venezolano, estando enlazada esta población con las zonas y sub-zonas de engorde que serían tributarias del mencionado matadero. A El Vigía concurren las más importantes vías de comunicación que enlazan al Distrito Colón del estado Zulia con las regiones serranas de Mérida y a todas estas con el resto del país a través de la carretera Panamericana, contamos con el caudaloso río Chama y otros ríos vecinos que permitirán la rápida desaparición de aguas negras y desperdicios que necesariamente resulta de una empresa de esta clase”¹⁹⁸

Continuando con el área pecuaria y para complementar el Matadero Industrial se inicia la construcción dentro de la zona industrial de la sede de la Industria Láctea Venezolana C.A, INDULAC, la misma empezará en dos etapas: la primera inició en octubre de 1968 con la producción de 75.000 litros y contará con la producción de leche en polvo bajo la marca Reina del campo y crema de leche, más adelante se produciría Marca Nido y a finales de ese año se llevará a cabo la segunda etapa con una producción de 400.000 litros diarios. Los costos de producción y construcción estuvieron entre los más altos de la región y emplearán aproximadamente cien personas en esa primera etapa que espera duplicarse para la segunda pues la capacidad de producción de la sede Indulac en El Vigía será la primera en el país, seguida por la de Machiques y Santa Bárbara en el Zulia.

En la Zona Industrial vigiense se inicia la construcción de un moderno edificio que sería sede de una embotelladora subsidiaria de Lucky Club International, con sede en California, Estados Unidos pero con 75% de capital venezolano y será una de las modernas plantas de bebidas refrescantes en tierras suraguenses que cubrirá la producción de los estados Zulia,

¹⁹⁸ S.a. “Memorándum que el pueblo de El Vigía presento a la Comisión de Congresantes que nos visitaron el día 2 del presente”. El Vigía, *El Progreso*, 7 de junio de 1964, p. 1.

Táchira, Trujillo y Mérida, contará con planta eléctrica propia, servicio de agua particular extraída de un pozo que será purificada y tratada químicamente; además de las capacidades operativas técnicas un aspecto importante es la captación de mano de obra vigíense, la Embotelladora Panamericana fue inaugurada en julio de 1964 convirtiéndose en una de las primeras industrias de importancia en El Vigía.

Tal como se ha descrito hasta ahora, El Vigía tuvo un crecimiento apreciable y rápido en diferentes sectores, a pesar de ello eran muchas las deficiencias que se iban teniendo conforme se consolidaba el urbanismo, muestra de ello la encontramos en la editorial del día 6 de agosto de 1967 del Periódico local *El Progreso*

“El Vigía es una ciudad de progreso inusitado, en lo que a construcciones, comercio e industrias se refiere. En el transcurso de un lustro su progreso ha sido asombroso. De unos cinco a siete mil habitantes ha subido a veinte mil. Esta población exuberante, ha traído, como es natural, el aumento del comercio de la pequeña industria y el incremento de la industria mayor. La mayor parte de las grandes empresas comerciales se han hecho presentes poniendo sucursales en esta ciudad las que cada día se les ve más robustecida. Solo falta que esas empresas cooperen en la misma medida para el progreso de la colectividad. Son pocas relativamente las que están siempre preocupadas por la superación de la comunidad. La pequeña industria, especialmente en carpintería y herrería está bien incrementada pero queda mucho margen para la mediana y pequeña industria que tienen suficiente futuro y vasta zona donde ubicarse. El turismo está tomando incremento... Pero todo no marcha al mismo ritmo. Se ha rezagado, puede decirse, la obra comunal. Se está dotando de cloacas a la ciudad, que a decir de los observadores, es insuficiente la capacidad de las tuberías. Los técnicos dicen que es sistema moderno. Las calles en invierno... lodo y charcos, en verano, polvo. El agua que lo diga INOS. Que faltan teléfonos, que falta energía eléctrica. Que hay lentitud para hacer cultura porque no se ha decretado el bachillerato completo ni se ha construido el edificio para el Liceo. Todo es verdad, pero la actividad privada no se para. Estos problemas junto con los de sanidad y salubridad pública tendrán que resolverse quíerese o no, porque la marcha acelerada de progreso de El Vigía nadie la detendrá hasta llegar a ser la CAPITAL COMERCIAL E INDUSTRIAL DEL ESTADO”¹⁹⁹

Por ello, algunos gobernantes regionales tuvieron la preocupación que el estado estuviera acorde con su evolución, sobre todo a nivel presupuestario, tal fue el caso del gobernador para el año 1966, dr. Edilberto Moreno, quien propuso ante la Asamblea Legislativa del estado Mérida la creación de una Fundación con el propósito de generar recursos extraordinarios para ser invertidos en diferentes proyectos que garantizaran un crecimiento

¹⁹⁹ S.a. “Editorial”. El Vigía, *El Progreso*, 6 de agosto de 1967, p. 1.

ordenado. Su propuesta fue considerada, se creó la *Fundación de Desarrollo Urbanístico* y se logró la aprobación de 60 millones de presupuesto para la remodelación urbanística de El Vigía; treinta millones del mencionado presupuesto fueron cedidos por el Ministerio de Obras Públicas, un empréstito gestionado ante el Banco Interamericano de Desarrollo y la recaudación lograda por el Ejecutivo regional tras la venta de algunos terrenos que poseía en el municipio.

La acción en conjunto de los organismos comprometidos en la *Fundación de Desarrollo Urbanístico* se organizaría de la siguiente forma

“1°. Contamos en principio con parte del equipo de la Oficina de emergencia del MOP de El Vigía.

2°. MOP. Plano piloto disponible en esta gobernación y en la Oficina Local de Planeamiento Urbano con sede en esta gobernación y a cargo del arquitecto García Esquivel, con proyecciones hasta para 20 años. Una vez instalado el sistema de cloacas este organismo podría proceder a la pavimentación de las calles y ejecutar el programa de acuerdo al plano piloto.

3°. Fundación para el Desarrollo de la Comunidad y Fomento Municipal. Su presidente el dr. Rodríguez Méndez ha prometido al Sr. Gobernador el llevar adelante programas de viviendas multifamiliares (edificios residenciales) siempre y cuando se pongan a su disposición terrenos hábiles dotados de servicios apropiados. Este organismo según experiencias tenidas ha construido mercados y terminales de pasajeros que podrían ser dos aspectos complementarios.

4°. SAS. Se están llevando a efecto programas de viviendas rurales para poblaciones con escasos recursos menores 8.000 habitantes que podría encajar perfectamente en esta población, sobre todo en el perímetro de la misma, necesitándose para su realización facilidades como en el caso de las viviendas multifamiliares (terrenos, cloacas, agua, etc.)

5°. El IND dispone actualmente de un terreno de suficiente extensión para instalar un campo de deportes.”

Definido así el plan de ejecución de las obras urbanísticas y de saneamiento en la ciudad de El Vigía uno de los principales problemas fue el abastecimiento del agua por falta de un acueducto que a finales de los años cincuenta había logrado solventarse con un pequeño acueducto perteneciente al Instituto Autónomo de Ferrocarriles que realizaba un cobro a la municipalidad, una de las soluciones planteadas se llevó a cabo a partir de un Convenio realizado entre el Ministerio de Sanidad y asistencia Social y el Instituto de Asuntos Interamericanos que planeó un sistema de abastecimiento de agua para la ciudad de El Vigía

que consistiría en la construcción de dos pozos excavados con galería de infiltración como fuente de abastecimiento, un equipo de bombeo y un tanque de almacenamiento²⁰⁰ y distribución diseñados para prestar el servicio a nueve mil habitantes, claramente con el rápido incremento demográfico este sistema fue insuficiente.

Será finalmente en 1966 cuando se realizan los estudios técnicos para explorar las aguas del río Mucujepe, que se descartó por su contaminación, y se recurrió al pozo Ranny horizontal o Galería filtrante que garantizaban agua pura y permitían contar además con pozos verticales que garantizaban el suministro de agua permanente para la población vigiense. Al garantizar el servicio de agua potable y como lógica necesidad para la expulsión de las aguas residuales, se realizó también el trabajo de cloacas que tantos inconvenientes significaban durante los períodos de lluvias; la obra se realizó en dos etapas, con presupuesto del Ministerio de Obras Públicas y estudio y planos de INOS, la obra inicio en septiembre de 1966 y fue culminada en julio de 1967²⁰¹.

Cuestión semejante sucedió con el sistema eléctrico que tras muchas peticiones e incluso demandas por parte de la Junta Comunal contra la Compañía Anónima de Administración y Fomento Eléctrico, CADAFE, empresa encargada del suministro, se llevó a cabo la firma de un documento privado entre el dr. Guillermo Capriles Echevarría y el Comité Pro-Mejoras como representante del pueblo vigiense. El documento se redactó en torno a cinco cláusulas, entre las más importantes estuvo sacar a licitación la nueva red de distribución para El Vigía; tener concluidas las instalaciones definitivamente en un plazo de 8 meses y mejorar el servicio. Todas las gestiones se llevaron a cabo en un ambiente de presión ante las denuncias públicas de las comunidades, la Junta pro-mejoras y del diario local, El Progreso²⁰², hacia CADAFE por la nula y demorada ejecución de las obras.

En 1960 se inicia por parte de la Junta Pro-mejoras y varios vecinos la solicitud de construcción de la Plaza Bolívar, los terrenos elegidos fueron los aledaños a la construcción de la capilla Nuestra Señora del Perpetuo Socorro y la obra fue ejecutada por el gobierno

²⁰⁰ AGEBM. *Memoria y cuenta que el Secretario General del Estado Mérida presenta a la Asamblea Legislativa en sus sesiones ordinarias de 1958*, "Convenio para creación de abastecimiento de agua para El Vigía", Mérida, 1959.

²⁰¹ Fernando Ortiz Rentería. "Más agua ofrece el INOS". El Vigía, *El Progreso*, septiembre de 1966, p. 10

²⁰² S.a. "Triunfo absoluto de El Vigía contra CADAFE". El Vigía, *El Progreso*, abril de 1964, p. 1.

regional con parte de presupuesto cedido por la Junta Municipal, el busto fue donado por la colonia colombiana sentada en tierras vigienses, las bancas donadas por el Club de Leones, equipo de beisbol de la ciudad. Su inauguración se llevó a cabo dos años después y ha tenido diferentes remodelaciones y reinauguraciones²⁰³.

A la par de estas obras se ejecutaron otras de gran importancia y necesidad, la construcción del Liceo Alberto Adriani por cuenta del Ministerio de Obras Públicas en terreno ubicado en el barrio San Isidro adquirido por la municipalidad, el proyecto de construcción fue pensado para atender una matrícula de entre ochocientos y mil doscientos estudiantes y contar con comedor. Justo al lado donde se construirá el Liceo, la municipalidad compró a un particular un lote de terreno en el barrio San Isidro para construir el Parque de Recreación Dirigida, obra que se venía solicitando desde varios años para lograr atender a gran cantidad de niños que no contaban con áreas recreacionales y educativas²⁰⁴; la obra fue realizada por Concejo Venezolano del Niño habiéndose ejecutado en ocho meses siendo inaugurado en enero de 1969. También en el ámbito educativo se crea, en 1964, el Instituto Comercial Panamericano dirigido por el profesor Guillermo Silva Abreu y ofrece los cursos de: Secretariado comercial, Contabilidad y Mecnografía dictados en turnos diurnos y nocturnos, asimismo el Instituto ofrece, junto a los principales comercios de la ciudad, un sistema de becas en las que las casas comerciales cubran la mitad de la matrícula y el Instituto la otra mitad, para finalizar los cursos dictados los estudiantes realizan prácticas en distintas instituciones.

En 1964 se inician los trabajos para la construcción del Estadio de El Vigía en terrenos donados por el Ejecutivo regional, ubicado en el barrio San Isidro, la misma se llevara a cabo por cuenta del Ministerio de Obras Públicas, la obra contó con ciertos percances surgidos por reclamo de un particular quien alegó tener mejoras en el terreno dispuesto para la obra, hecho al que se sumó el Presidente de la Junta Comunal, dr. Nabys Rojas, que pretendió paralizar las obras a pesar de ser ordenada por el gobierno del estado. La obra se concluyó unos meses después.

²⁰³ S.a.

²⁰⁴ Fernando Ortiz Renteria. "El CVN hizo el levantamiento topográfico del terreno para el Parque de Recreación Dirigida". El Vigía, *El Progreso*, abril de 1968, p. 8.

Entre otras obras de importancia para El Vigía y que preceden nuestra delimitación temporal de estudio destaca la construcción del Embalse Ingeniero Víctor Martín Elvira inaugurado el 9 de julio de 1977, construida por el Ministerio de Obras Públicas bajo el primer gobierno del Presidente Carlos Andrés Pérez, cobra una importancia relevante para la zona pues mitiga las crecientes y desbordamientos de los ríos Onia y Culegría, especialmente durante los periodos de lluvia y de este modo evitar las inundaciones y daños a las fincas y caseríos aledaños.

En el ámbito cultural, en los años sesenta contó la ciudad de El Vigía con dos rotativos: *El Progreso* y *La Opinión* y una emisora radial, *Ondas Panamericanas*, que serían no solo un medio de comunicación que contribuía al progreso de la localidad sino también un medio a través del cual se difundían distintas problemáticas vividas por la comunidad sino también fueron una herramienta de difusión permanente de su historia local y sus personajes. Justamente se considera que fue la prensa local la encargada de fomentar en esas primeras generaciones de vigienses la idea del surgimiento de esta ciudad en torno al árbol *El Tamarindo*, varias son las notas de prensa dedicadas a este “símbolo de la arboleda vigiciana”²⁰⁵ a partir del cual buscan explicar el surgimiento y evolución del poblado.

3. Dificultades para valoraciones demográficas

Uno de los apartados que se consideran importantes para el efectivo desarrollo del tema central en esta investigación refiere al demográfico pues sostiene el surgimiento de cualquier centro poblado. Todo el proceso de apropiación descrito en los apartados anteriores se explica a partir de la necesidad de estas obras para sus habitantes, por tanto, aunque contamos con un reconocimiento sólido entre los siglos XVI y XIX, justamente el siglo XX representó un reto en la localización de datos poblacionales debido, principalmente, a la falta de organización de la información referida a esta centuria en los principales repositorios documentales y la imposibilidad de consulta en otros.

Algunos de los trabajos consultados aportan datos importantes en cuanto al crecimiento poblacional que experimentó la ciudad de El Vigía pero muchos de ellos no discriminan en cuanto a las fuentes ni profundizan en sentido cualitativo, sin embargo se destaca su

²⁰⁵ Alejandro Moreno. “El tamarindo”. El Vigía, *El Progreso*, Edición Extraordinaria, 29 de febrero de 1964.

orientación e este sentido pues pudo ser contrastada con datos estadísticos censales. A pesar de la poca información localizada en las estadísticas regionales sobre nacimientos, matrimonios y defunciones se procuro complementarla con otras fuentes que permitieran explicar el acelerado incremento poblacional, que por tratarse de una ciudad de más reciente creación, recibió migraciones internas considerables así como externas en distintos períodos, lo que permitió explicar en gran medida este particular fenómeno

“El crecimiento de su población ha sido vertiginoso, superando en más de cinco veces la tasa media geométrica anual, durante el último periodo intercensal 1950-1961. Mientras se comenta que el crecimiento demográfico de Venezuela (3,5% anual) es peligrosamente alto, la ciudad de El Vigía crece al 17,5 por ciento anual.

Este fenómeno tiene su explicación en la alta tasa de natalidad registrada en el municipio. Según el Anuario de Epidemiología y Estadística Vital (MSAS) para el año 1963 la tasa de natalidad era de 1,56 nacimientos por cada mil habitantes, más del doble de la tasa promedio de todo el país 43,77 por mil.

Sin duda alguna la corriente inmigratoria ha sido otro factor determinante de este explosivo crecimiento poblacional. Lamentamos no poder medir su intensidad, debido a que el municipio que nos ocupa fue creado por “participación” del antiguo Municipio Mesa Bolívar, en fecha posterior al Censo de 1950 y por ello no tenemos la cifra base necesaria para hacer el más simple computo.

El Censo Económico de 1963 registro 452 empresas que ocupaban a 1.057 personas. De ese total, 95 empresas pertenecían al sector Industrial Manufactureras con ocupación para 216 personas; 240 eran comercios con una ocupación de 519 personas. El sector de los Servicios tenía 137 empresas y 322 personas empleadas.”²⁰⁶

Estos datos proporcionados por la prensa regional generan una dualidad interesante por la avasallante potencialidad que significó la ciudad vigíense para el estado en particular y el país en general, por un lado cuantifica y compara y por el otro asume la carencia de información y hace notorio que al depender, en lo político-administrativo, de otro Distrito, significo un problema en los registros pues las estadísticas que refieren a la zona se llevaban de manera general, es decir, no era discriminada por aldeas o pueblos sino que los registros se llevaban de forma general.

Otro inconveniente encontrado al respecto es que la documentación resguardada en el Archivo General del Estado Bolivariano de Mérida que refiere a los registros estadísticos

²⁰⁶ S.a. “El nuevo Distrito Alberto Adriani presenta condiciones favorables para poner en marcha plan piloto de desarrollo agropecuario.” *La Opinión*. Mérida, 13 de febrero de 1966, p.9.

esperan aún ser catalogados y organizados, solo se pudo acceder a una mínima parte. A pesar de ello se puede dar cuenta del notable crecimiento económico y del inherente aumento demográfico de la ciudad de El Vigía en lo que pudiera definirse como tres eventos clave: el primero posterior a 1892, cuando se termina de construir la estación final del Ferrocarril Santa Bárbara a El Vigía y se inician movimientos poblacionales desde Santa Bárbara y Mocotíes; el segundo, en 1930, después de fundada la Carretera Trasandina, continúan los desplazamientos desde el Zulia y Chiguará y el tercero, en 1955 al fundarse la Carretera Panamericana y el Puente sobre el Río Chama, se intensifican las migraciones de zonas aledañas, entre ellas de los pueblos del Sur a las que se insertan las migraciones internacionales, entre ellas la propuesta por el Instituto Agrario a través de la Colonia Agropecuaria de Los Andes que consistió en un proyecto de colonización del sur del Lago de migrantes italianos. El proyecto contó con el apoyo financiero de Estados Unidos, Italia seleccionaría las familias y cubriría el traslado y Venezuela les garantizaría tierras donde trabajar y viviendas pues la idea era el fortalecimiento de la producción agropecuaria en la zona

“Traer gentes, para que se desesperen en las calles de las ciudades o para que hagan concurrencia a la mano de obra criolla y extranjera ya establecida, es agravar, innecesariamente la situación del mercado nacional de trabajo. Solamente técnicos manuales, peritos calificados y agricultores han de constituir los nuevos grupos de inmigrantes. La inmigración tiene que ser para el campo; pero partiendo del punto previo de que venga del campo. No se improvisan agricultores ni experiencias agropecuarias. El que se habituó a la vida de la ciudad, puede ser un excelente operario o un buen comerciante. Dificilmente podrá asimilar las técnicas, las experiencias, todos esos detalles que constituyen a un buen agricultor. Y, por otro lado, la experiencia enseña que tampoco basta traer al agricultor aislado. Es menester que venga con él su familia, pues esto es lo que hace la colonización; aumento de población, arraigo en el campo y fecunda intensidad agrícola”²⁰⁷

Otras fuentes como los testamentos permitieron seguir de cerca tanto las propiedades, a quiénes eran heredadas, los enlaces matrimoniales y la descendencia que surgía de cada una de ellas, para su manejo y el de la información general fue de gran utilidad la página web familySearch con la que se logró la consulta y seguimiento de algunos datos localizados en la documentación, muestra de ello fueron las familias que migraron hacia El Vigía los años

²⁰⁷ José González Gonzalo. “Colonización del sur del Lago”. *Diario El Universal*, Caracas, 8 de diciembre de 1954.

posteriores al establecimiento del ferrocarril y se convirtieron en los primeros habitantes de la ciudad, apellidos como Chourio, Moreno, Durán y Calleja son ejemplo de ello. Una nota de prensa de *La Opinión* del día 23 de marzo de 1966 titulado “Maché es en El Vigía nombre para la historia del pueblo”, hace una entrevista a la señora María José Chourio²⁰⁸, quien a través de la cocina y hospitalidad logró ser reconocida en la ciudad

“Cuando yo vine a El Vigía –nos dice-, estaba de administrador [del ferrocarril] el Sr. José A. Redondo [año 1916]... Antes -agrega-, todo el mundo tenía miedo de venir a El Vigía. Las enfermedades, los caminos, el calor, los inconvenientes, etc. Hoy todo es distinto: se acabó el paludismo, hay buenos caminos, existe aire acondicionado y se acabaron los inconvenientes, ¡entonces todo el mundo se llena de entusiasmo y El Vigía se llena de gente!... Luego, con nostalgia, Maché recuerda a los pobladores de cuando ella vino a El Vigía: Maximiana López, Francisco Cubillán, Francisco Lobo y su madre doña María de los Santos Chourio.”²⁰⁹

Con la construcción de la Carretera Trasandina El Vigía recibió importantes oleadas de pobladores provenientes del Zulia y zonas cercanas entre las que cuenta Chiguará, en la estadística de nacimiento correspondiente a cuatro meses del año 1930 se registraron 22 nacimientos, 13 niños y 9 niñas; según señala el historiador Orlando Carvajal Calleja “en esa época su población había aumentado a 350 habitantes aproximadamente, de acuerdo al censo de 1941, la aldea de El Vigía tenía 668 habitantes”²¹⁰. Como se ha explicado antes, la carretera Trasandina no solo tuvo un impacto como vía carretera principal sino también en los caminos que desde esta conectaban con algunos centros productores y unos años más adelante, con la presencia del tráfico vehicular, logró conectar con polos de producción en las altas montañas merideñas a través del jeep que terminó de insertar estas áreas a la red comercial estatal.

²⁰⁸ María José Chourio tuvo seis hijos, cinco hembras y un varón, todos nacidos en El Vigía. Una de sus hijas, Ana Dolores Chourio o Churio, como aparece registrada en el acta matrimonial, contrajo matrimonio en febrero 1960 con Héctor Manuel Ramírez Gandica, vecino de El Llano de Mérida. <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:3QSQ-G9SP-QJK9?view=index:30ago.2025>), Archivo Arquidiocesano de Mérida (Venezuela). Número grupo de imágenes: 005515752

²⁰⁹ S.a. “Maché es en El Vigía nombre para la historia del pueblo”, *La Opinión*, Mérida, 23 de marzo de 1966, p. 3

²¹⁰ Orlando Carvajal Calleja. *Historia de ...*, p. 64

A partir de 1953, cuando se inicia la construcción de la Carretera Panamericana²¹¹, se movilizan pobladores de las tierras cercanas

“Desde el momento mismo en que se inició la construcción de la carretera (1953), bajaron de las partes altas de Los Andes, un gran número de agricultores, los cuales invadieron las tierras de más fácil acceso, a partir de la Panamericana; las oleadas sucesivas de campesinos fueron ocupando progresivamente gran parte del territorio baldío del sur del Lago. Este proceso se produjo entre los años 1953 y 1958.”²¹²

Para 1950 se registra un incremento poblacional que llegó a 1.688 habitantes, pero será en 1961 cuando las cifras recogidas en el X Censo General de la Población arroje un total de 8.938²¹³ habitantes en la que se unen los migrantes extranjeros, en su mayoría colombianos, que además de lograr un componente significativo en el crecimiento poblacional, se convertirán en mano de obra considerable para las tierras vigienses. En 1971 la población había crecido alcanzando los 21.237²¹⁴ habitantes, este aumento iba a la par de la producción agrícola y su consolidación como eje comunicacional que le posicionó, unos pocos años más tarde, en el segundo municipio de mayor importancia en el estado.

Bdigital.ula.ve

²¹¹ “Con la construcción de la Carretera Panamericana entraron plenamente en actividad económica las tierras de llanura adosadas a la Cordillera de Mérida (Andes) y la distribución de la población cambió radicalmente. El Vigía y La Fría junto y con ellas otros centros poblados, se despliegan en forma espectacular y un tanto desordenadamente.” Marco Aurelio Vila y Juan Jacobo Pericchi. *Zonificación geoeconómica de Venezuela*. Caracas, Corporación Venezolana de Fomento, 1968, p. 151

²¹² Orlando Venturini. *Geografía de la Región de Los Andes venezolanos*. Caracas, Editorial Ariel-Seix Barral Venezolana, 1983, pp. 95-96

²¹³ Marco Aurelio Vila y Juan Jacobo Pericchi. *Zonificación...*p.150

²¹⁴ X Censo General de Población. Ministerio de Fomento, Dirección de Estadística y Censos Nacionales, Caracas, 1972, p. 5. Tomado de: Orlando Carvajal Calleja. *Historia de El Vigía*. Mérida, Editorial Técnica Educativa Digital, 1998, p. 98

Conclusiones

El poblamiento de El Vigía, que paulatinamente se consolidó como una próspera ciudad, evidenció múltiples limitaciones en el desarrollo urbanístico, explotación del territorio y asistencia a la población. Desde sus inicios se hizo palpable su distancia en relación a los centros administrativos a los que perteneció, lo que dificultaba medidas eficaces y adecuadas a su contexto, pero también deja ver que era la realidad del país, la que impedía a pequeños centros poblados erigir sus propias autoridades municipales. Así pueden explicarse las notables carencias que en un principio se notaron en el área de justicia, salud, educación, impulsos económicos y, sobre todo, en ordenada distribución e infraestructura urbana.

Así, en las cinco primeras décadas del siglo XX dependió de sí misma y de los ministerios nacionales, especialmente el Ministerio de Obras Públicas y será a partir de la construcción de algunas obras significativas cuando será notable una cantidad de solicitudes que buscaban múltiples beneficios que dieran reconocimiento a la estabilidad económica y crecimiento poblacional y que aún con la atención del gobierno regional, muchas de ellas se llevaron a cabo de manera muy lenta, debiendo contar algunas con donaciones de terrenos para su construcción.

El primer poblamiento de la región que hemos estudiado fue el de la denominada población prehispánica, conocido como guaruríes, que producto del proceso de conquista en la zona siempre planteó un proceso de resistencia que limitó el avance en la ocupación de estas tierras, encontrándose registros sobre ellos en la documentación e historiografía regional desde el siglo XVI hasta bien entrado el siglo XIX como resultado de diferentes eventos históricos que fueron marcando formas de ocupación diferenciadas que giraban en torno a la defensa y manejo de la espacialidad.

El poblamiento hispánico inicial en el territorio se dio a través de los repartos de tierras concedidos por las autoridades locales cuyo interés giró en torno a dos puntos fundamentales: la riqueza geoespacial, concebida desde un principio para el cultivo de cacao y las condiciones óptimas para la cría de ganado, tan útiles en estas zonas para la movilización

de mercancías, como también de una gran variedad de productos. Sin embargo, el avance en el poblamiento durante este período fue limitado aunque se comienza a percibir una explotación agrícola no muy desarrollada, cuestión que se mantendrá hasta el siglo XVIII, por lo que el poblamiento tuvo una relativa importancia pues aunque se contó con grandes expectativas de ocupación, tal como se deja ver en las exploraciones de algunos solicitantes ante la necesidad de establecerse en tierras óptimas para el trabajo de la tierra y la cría de animales que garantizara su sostenimiento, no se logró trascender en su momento por lo imbricado de las realidades geográficas que complicaban la permanencia y las grandes distancias en relación a los pueblos o ciudades próximas.

Desde finales del siglo XVIII y hasta mediados del siglo XIX, las autoridades locales de Maracaibo, San Cristóbal, La Grita, Tovar, Mérida e incluso Trujillo tienen visiones sobre la zona las cuales requieren de constatación de la propiedad colonial, retomar exploraciones, reconocimiento de espacios relativamente vacíos y apropiación efectiva del territorio a través de nuevos títulos lo cual determinó que ya a mediados del siglo XIX se reconociera su importancia económica y poblamientos en tierras de carácter agrícolas y ganaderos y con muy limitado avance en el desarrollo urbano, con lo cual los propietarios desde los tiempos coloniales y los correspondientes al siglo XIX buscan sostener sus propiedades entrando muchas veces en conflicto, pese a que aún predomina la realidad natural de esos espacios como insalubres, de poca producción y persiste la necesidad de caminos y vías.

La dinámica presenta cambios en su ocupación durante ese siglo XIX cuando se empieza a producir la recuperación económica y productiva del país, parte de ese dinamismo significó la fragmentación de esas propiedades, bien fuera por exigencia de los propios herederos para ofrecerlas en venta a particulares, otras veces por invasiones por parte de otros vecinos, lo que conllevaba a establecer los límites de las mismas, así como también por el interés del propio gobierno nacional que requería de tierras necesarias para la expansión de obras tan significativas como caminos y ferrocarriles, proyecto llevado a cabo inicialmente bajo el gobierno de Antonio Guzmán Blanco.

Evidentemente ese modelo de poblamiento se mantendrá hasta mediados del siglo XX, pero en los primeros años de ese siglo, en función del avance en las vías de comunicación y para el caso que particularmente nos interesa, empiezan a aparecer aldeas o puntos de

poblamiento en función de la llegada del ferrocarril Santa Bárbara a El Vigía, es muy difícil determinar con precisión el origen de tal poblamiento, pero sin duda, aparecen registrados en los censos levantados para la época y a tener la categoría de aldea que, en función de su propio desarrollo y como centro nodal para las comunicaciones, ampliaron su población en la primera mitad del siglo XX, dependiendo siempre de centros administrativos locales, especialmente de Mesa Bolívar y Tovar.

En los primeros años el siglo XX ya se había logrado una movilización considerable de población que al inicio ocupaban espacios cercanos a la estación final del ferrocarril, en algunos terrenos privados y otros pertenecientes al gobierno regional, pero se trataba de asentamientos desestructurados y en condiciones desfavorables para el desarrollo óptimo de la aldea, la creciente producción agropecuaria y el inusitado aumento poblacional que se registró a partir del año 1940 generaron un impacto enorme a nivel estatal que apuntaba al establecimiento de un orden paisajístico acorde a la consolidación del incremento poblacional y económico pues ya para esos años El Vigía se proyectaba como el emporio económico del sur del Lago merideño superado solo por Mérida que, a diferencia de ésta, contaba con un presupuesto y la aplicación de planes sociales, políticos, económicos y culturales que aseguraba su sostenimiento.

El lento surgimiento en la organización del espacio que se contrapone al creciente desarrollo económico y el aumento poblacional que llega a duplicarse entre 1940 a 1950, esto solo puede explicarse a partir del desinterés político y social que tuvo esta zona durante un largo período de tiempo, pues no será sino hasta la segunda mitad del siglo XX cuando se comiencen a establecer autoridades de cierto rango y planes de organización. Será el incremento de la población la que haga visible ante el gobierno regional y la sociedad merideña esta aldea del sur del estado. La solicitud por parte de los propios habitantes para la construcción de escuelas, cárcel, plaza, iglesia permite notar el desinterés por parte de los entes gubernamentales regionales, pues fue el gobierno nacional el encargado de adquirir la mayor parte de los terrenos para ejecutar distintas obras, principalmente carreteras, como fue el caso de la Trasandina y Panamericana, así como gran parte de las señaladas anteriormente cuyo presupuesto corría por cuenta mayoritaria del Ministerio de Obras Públicas.

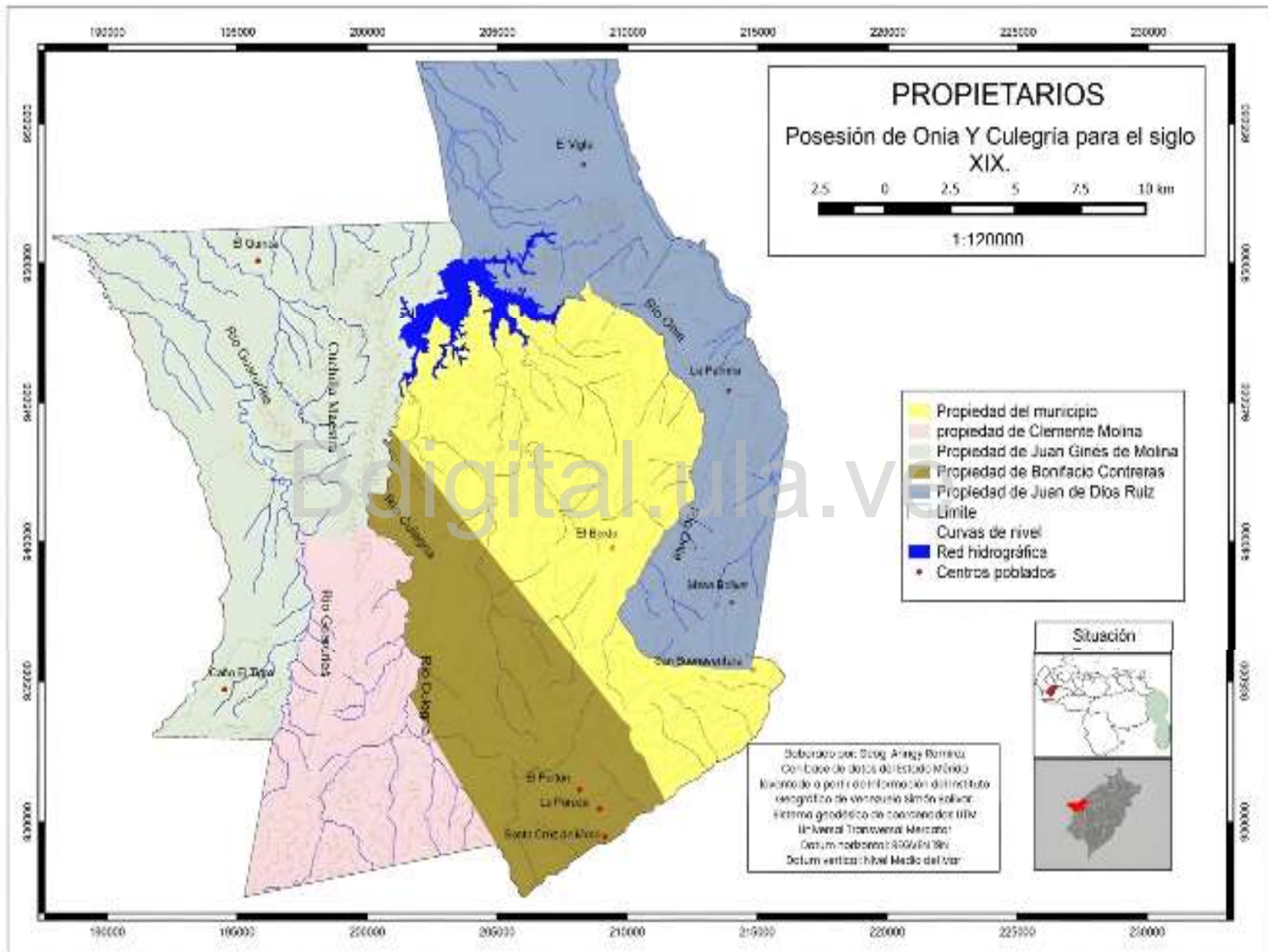
La explosión demográfica experimentada en El Vigía, en tan corto tiempo, fue un fenómeno que no se había experimentado previamente en el estado, por tanto logró llamar la atención del gobierno central que comenzará a incluirla en proyectos productivos y planes de desarrollo agrícolas e industriales que tendrán gran impacto en la región: asimismo, y de manera tardía, el gobierno regional también fijará su mirada en El Vigía realizando la planificación urbana necesaria que dieran un orden a los asentamientos presentes hasta el momento y particularmente adquiriendo propiedades o aceptando el traspaso de éstas de parte del gobierno central para la construcción de viviendas que sustituyeran los ranchos y otorgado títulos de propiedad a quienes habían construido sus casas en terrenos invadidos; igualmente es llamativo el hecho que no se lograron ubicar, a nivel estatal, proyectos urbanísticos o planos que permitieran conocer cómo se llevó a cabo el desarrollo de la ciudad.

El crecimiento económico y demográfico trajo consigo la evolución político administrativa de El Vigía en cuyo efecto tuvo mucha importancia la construcción de la carretera Panamericana al vigorizar su capacidad productiva agrícola e industrial y, por supuesto, el elemento cuantitativo poblacional con el que se logra su elevación a Distrito en 1965, lo que consolidará toda su evolución histórica y lo sitúa actualmente como segundo municipio de importancia en el estado solo precedido por el Libertador, que con una producción menor solo lo supera por la concentración de servicios y un presupuesto mayor.

Apéndice

Mapas y planos de la región y localidad de El Vigía

1. Propietarios entre Onia y Culegría para el siglo XIX

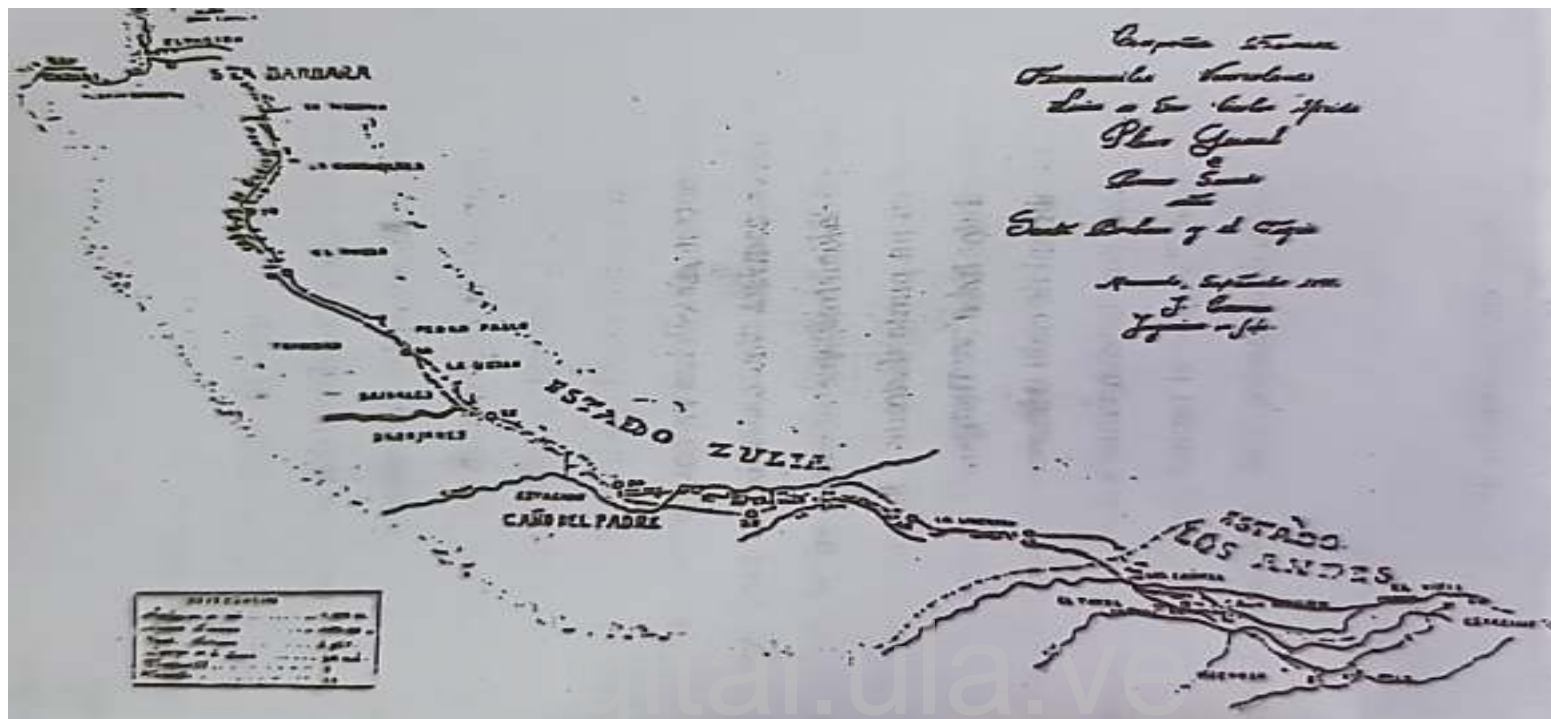


Sala Técnica Mapoteca-Fototeca “Prof. Ludolfo Martínez” del Instituto de Geografía y Conservación de Recursos Naturales. Facultad de Ciencias Forestales y Ambientales, Universidad de Los Andes, Mérida, 1903



CARTA
DE PARTE DE VENEZUELA Y COLOMBIA
para servir al estudio de sus relaciones
matas de comunicación para el comercio de
importación y exportación
con la dirección del Estado
JULIAN VISO
Ayudante de Topografía en la oficina
topográfica sobre límites con Colombia
Año 1884
OBSERVACIONES
(1) Desde este punto se cubren 50° de leguas de
un lado la zona. Hay sido con una de leguas
porque los piquetes de Maracaibo se ponen de
este, una vez porque que cubren hasta las leguas
los piquetes cubren 2 a 3 leguas más que los
piquetes, y en tiempo de invierno pueden llegar
a 3° de longitud, 4 leguas más de los límites.
(2) Hasta aquí hay 38 leguas.

4. Recorrido del ferrocarril desde Santa Bárbara hasta El Vigía. Orlando Carvajal. *Historia de El Vigía*. Mérida, Editorial Técnica Educativa Digital, 1998, p. 42.



5. Plano de El Vigía. Luis Fernando Chaves Vargas. “La estructura de la ciudad de El Vigía...p. 53



Fuentes Documentales y Bibliohemerográficas

1. Archivo General del Estado Bolivariano de Mérida

1.1. Documentación

- Asuntos diversos, Tomo CXXX, 1868.
- Fondo Presidencia del estado Mérida. Correspondencia, 1913-1938.
- Fondo Gobernación. Sección Despacho, 1912-1938.
- Fondo Jefatura, 1930- 1935.
- Fondo Gobernación del estado Mérida. Dirección de Estadística, 1894-1918.
- Fondo Gobernación del estado Mérida. Sección Secretaría General del estado Mérida, 1890- 1960.
- Fondo Gobernación. Mensajes, acuerdos, discursos, alocuciones y decretos de los Presidentes y Gobernadores del estado Mérida, 1858-1994.
- Fondo Asamblea Legislativa del estado Mérida. Correspondencia, 1900-1911.
- Memoria y cuenta presentada por los Gobernadores y Secretarios Generales del estado Mérida ,1894-1960.
- Mensajes, acuerdos, discursos, alocuciones y decretos de los Presidentes y gobernadores del estado Mérida,. 1858-1994.
- Materia Civil, Obra Pía del Dr. Marcelino Rangel, T. I.
- Protocolos Notariales, T. XVI, 1640.
- Registro Subalterno de Tovar, (1800-1909) tomo I y II.
- Registro Subalterno de Tovar, (1855- 1879) tomo I y II

1.2.Prensa

- “Toca a la actual Asamblea Legislativa, dar la categoría de Municipio a la aldea “El Vigía”, rica porción del territorio merideño”, *El Vigilante*. Mérida 4 de enero de 1945.
- “Expectativa de vecinos por venta de los terrenos del barrio Sur América”. El Vigía, *Periódico el Progreso*, diez de noviembre de 1962.
- “El tamarindo”. El Vigía, *El Progreso, Edición Extraordinaria*, 29 de febrero de 1964.
- “El aserradero La Trinidad. Toda una historia”. El Vigía, *El Progreso*, 29 de febrero de 1964.
- “Triunfo absoluto de El Vigía contra CADAPE”. El Vigía, *El Progreso*, abril de 1964.

- “Memorándum que el pueblo de El Vigía presento a la Comisión de Congresantes que nos visitaron el día 2 del presente”. El Vigía, *El Progreso*, 7 de junio de 1964.
- “Nuestro centro materno-infantil”. El Vigía, *El Progreso*, julio de 1964.
- “El nuevo Distrito Alberto Adriani presenta condiciones favorables para poner en marcha plan piloto de desarrollo agropecuario.” *La Opinión*. Mérida, 13 de febrero de 1966.
- “Maché es en El Vigía nombre para la historia del pueblo”, *La Opinión*, Mérida, 23 de marzo de 1966.
- “Más agua ofrece el INOS”. El Vigía, *El Progreso*, septiembre de 1966.
- “Editorial”. El Vigía, *El Progreso*, 6 de agosto de 1967.
- “Teléfonos para Ejido y El Vigía”. El Vigía, *El Progreso*, agosto de 1967.
- “Exposición Agrícola industrial”. El Vigía, *El Progreso*, septiembre de 1967.
- “Entrevista Supervisora de Comedores Escolares”. El Vigía, *El Progreso*, octubre de 1967.
- “El equipo para el centro de salud está llegando. En agosto entrará en servicio, ¿será verdad? El Vigía, *El Progreso*, abril de 1968.
- “El CVN hizo el levantamiento topográfico del terreno para el Parque de Recreación Dirigida”. El Vigía, *El Progreso*, abril de 1968.
- “¿Cómo será la feria del plátano?”. El Vigía, *El Progreso*, 1 de julio de 1968

2. Registro Histórico Municipal de Tovar

Registro Subalterno de Tovar. 1910

3. Biblioteca Nacional Biblioteca Febres Cordero

3.1.Prensa

- “Informe presentado por Alfredo Jahn sobre la Carretera de Mérida” *.Los Andes*, año 1, n° 1, Mérida 1 de septiembre de 1916.
- “Colonización del sur del Lago”. *Diario El Universal*, Caracas, 8 de diciembre de 1954

4. Registro Principal del Estado Mérida

- Expediente de partición de las tierras de Onia y Culegría. Tomo único, carpeta 1116, año 1903
- Inventario, avalúo, liquidación y partición de los bienes quedados por muerte del señor Juan de Dios Ruiz Fajardo. Bulto 2, 1858

5. Bibliohemerográficas

5.1. Bibliográficas

- ARCILA FARÍAS, Eduardo y Federico Brito Figueroa. *Política colonizadora y desarrollo de la propiedad territorial en Venezuela*. Mérida, ULA-Consejo de Publicaciones-Centro de Estudios Históricos Carlos Emilio Muñoz Oraá, 1997
- _____. “Composición de tierras” *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas, Fundación Empresas Polar, 2010
- ARDAO, Alicia. *El café y las ciudades en los andes venezolanos (1870-1930)*. Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1984 (Fuentes para la Historia Republicana de Venezuela, n° 34)
- BRICEÑO MONZÓN, Claudio y Robert Darío Castillo (Coordinadores). *El derecho de Mérida a la costa sur del Lago*. Mérida, Ediciones de la Procuraduría General del Estado Mérida, 2004
- CARVAJAL, Orlando. *Historia de El Vigía*. Mérida, Editorial Técnica Educativa Digital, 1998
- CASTILLO LARA, Lucas. *La Grita. Una ciudad que grita su silencio*. Caracas, Ediciones del Congreso de la República-Biblioteca de Temas y Autores tachirenses, 1973
- CUNILL GRAU, Pedro: *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*. Primera edición. Caracas, Ediciones de la Presidencia de la República, 3 Tomos, 1987
- DOMINGUEZ COMPAÑY, Francisco. *Estudios sobre las instituciones locales hispanoamericanas*. Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1981, (Estudios, Monografías y Ensayos, 10)
- FEBRES CORDERO, Tulio: *Obras completas*. Bogotá, Editorial Antares, 1960
- _____.: *Páginas sueltas*. Mérida, Universidad de Los Andes, Facultad de Humanidades y Educación, Escuela de Letras, Centro de Investigaciones Literarias, 1966
- _____.: *Clave histórica de Mérida*. Mérida, Universidad de Los Andes, Vicerrectorado Académico, 2011

- GARCÍA GALLO, Alfonso. *Los orígenes españoles de las instituciones americanas: Estudios de Derecho indiano*. Madrid, Real Academia de Jurisprudencia y Legislación, 1987
- GÖERING, Christian Anton. *Venezuela el más bello país del trópico*, Caracas, Playco Editores, 1993
- KAUFFMAN, Federico. *Manual de arqueología peruana*. Perú, 1983
- LÓPEZ GUEDEZ, Horacio. *La formación histórica del Derecho Indiano. 1492-1808*. Mérida, Universidad de Los Andes, 1976; José María Ots Capdequi. *El Estado español en las Indias*. México, El Colegio de México, 1941
- LUGO MARMIGNON, Yariesa. *El Becerro de La Grita. Joya de la memoria*. Táchira, Biblioteca de Temas y autores tachirenses, 1997
- MARTÍNEZ, Ovelimar: *El camino del hierro en el sur del Lago de Maracaibo: Ferrocarril del Zulia (1889-1945)*. Mérida, Universidad de Los Andes, Facultad de Humanidades y Educación, Escuela de Historia, 2007 (Memoria de grado para optar al título de Licenciada en Historia)
- MEZA, Robinzon. *Política y gobierno en el estado Los Andes (1881-1899)*. Táchira, Biblioteca de Autores y Temas tachirenses, Grupo de Investigación sobre Historiografía de Venezuela, 2002
- MONTOYA SALAS, Miguel. *La evolución político-territorial de Mérida (1558-1914)*. Mérida, Universidad de Los Andes, Consejo de Publicaciones, 1993
- MORENO PÉREZ, Amado: *Espacio y sociedad en el estado Mérida*. Mérida, Universidad de Los Andes, Consejo de Desarrollo Científico, Humanístico y Tecnológico, Facultad de Humanidades y Educación, 1986
- MURGUEY GUTIÉRREZ, José: *Construcción, ocaso y desaparición de los ferrocarriles en Venezuela*. Mérida, Universidad de Los Andes, Consejo de Publicaciones, Vicerrectorado Académico, Facultad de Humanidades y Educación, 1997
- OSORIO, Eduardo. *Historia de Mérida. Conformación de la sociedad colonial merideña 1558- 1602*. Mérida, Universidad de Los Andes, Consejo de Publicaciones, 2005
- PARRA MÁRQUEZ, Pedro: *Aspectos geo históricos del Municipio Alberto Adriani del Estado Mérida*. Mérida, Universidad de Los Andes, Facultad de Humanidades y Educación, Escuela de Historia, 2009 (Memoria de grado para optar al título de Licenciado en Historia)

- PICÓN PARRA, Roberto: *Fundadores, primeros moradores y familias coloniales de Mérida*. Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. “Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela”, 1988
- PEÑA, Adelmo y Máximo Briceño: *El Vigía en las huellas imperecederas del tiempo*. Mérida, Instituto de Acción Cultural del Estado Mérida, 1999
- PÉREZ HIDALGO, María. *El transporte y las comunicaciones en la Provincia de Mérida 1830-1864*. Mérida, Fondo Editorial Tropykos, 1996
- RAMÍREZ MÉNDEZ, Luis Alberto. *La tierra prometida del sur del Lago de Maracaibo. Los valles de Chama, Onia, Culigría y Guarories. (siglos XVI-XIX)*. Maracaibo, Fondo Editorial de la Academia de la Historia del Estado Zulia-Ediciones Clío, 2022
- RONDÓN NUCETE, Jesús: *El Vigía, la formación de un municipio*. Mérida, Talleres Gráficos Universitarios, 1979
- _____: *Pueblos en la Historia. El Valle de Mocotíes*. Mérida, Universidad de Los Andes, Ediciones del Rectorado, 2007
- TALLAFERRO, Julio César. *La hacienda Estanques 1721-1877*. Mérida, Universidad de Los Andes, 1979 (Trabajo de ascenso para optar al título de profesor agregado)
- TROCONIS DE VERACOECHEA, Ermila. “Mercedes de tierra” *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas, Fundación Empresas Polar, 2010
- VALBUENA GÓMEZ, Jóvito. “Estado Mérida” en *GeoVenezuela, Geografía de la división político-territorial del país*. Caracas, Fundación Empresas Polar, tomo 6, 2009
- VARGAS, Raquel. Inmigración y construcción de territorialidad cultural en el imaginario social de la región de Mérida: una mirada a través de la casa comercial Burguera de Tovar 1881-1946. Mérida, Universidad de Los Andes, 2018, (Trabajo inédito)
- VILA, Marco Aurelio. *Geografía de Venezuela*. Caracas, Fundación Eugenio Mendoza, 1957
- VILA, Marco Aurelio y Juan Jacobo Perucchi. *Zonificación geoeconómica de Venezuela*. Caracas, Corporación Venezolana de Fomento, 1968, 4 tomos

- VENTURINI, Orlando Luis. *Geografía de la región de los andes venezolanos*. Caracas, Ariel-Seix Barral Venezolana, 1983.
- ZERPA SEMPRUM, Taíz. *La Diputación Provincial de Mérida: acuerdos, ordenanzas y resoluciones, 1830-1856*. Mérida, Universidad de Los Andes- Facultad de Humanidades y Educación, 1996 (Memoria de grado para optar al título de Licenciado en Historia)

5.2. Hemerográficas

- ALMANDOZ, Arturo. “Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares 1900- 1960” en *Iberoamericana*, nº 27, (España, agosto, 2007)
- BREWER- CARÍAS, Allan R. “El régimen de las tierras baldías y la adquisición del derecho de propiedad privada sobre tierras rurales en Venezuela” en *Anuario de Derecho*, (Bogotá, 2005)
- BRICEÑO MONZÓN, Claudio Alberto. “Visión geohistórica de los paisajes de recorrido del sur del Lago de Maracaibo en los siglos XIX y XX” en Guerrero, Aura. *Los paisajes de la modernidad en Venezuela (1811-1960)*. Mérida, universidad de Los Andes, “Consejo de Publicaciones, 2009
- CHAVES VARGAS, Luis Fernando. “La estructura de la ciudad de El Vigía” en *Separata de la Revista Geográfica Venezolana*, nº 63, (Mérida, 1965)
- CONTRERAS DÁVILA, Milagros. “Evolución político-administrativa de Mérida 1558-1909” en *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, (Caracas, jul. -sept., 1987)
- GUEDEZ, Zoraima. “Las obras públicas y las juntas de Fomento de Mérida. Siglo XIX” en *En búsqueda de la Historia. Memorias de las Iras Jornadas de Investigación de la Escuela de Historia, homenaje al Dr. Eduardo Arcila Farias*. Mérida, Universidad de Los Andes, Consejo de Publicaciones, 1998
- MEZA, Robinzon. “El fomento de las Obras públicas en Mérida durante el siglo XIX: el trabajo personal subsidiario” en *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, 1996, nº 314, (Caracas, abr. -jun., 1996)
- _____. “Ideas sobre el municipio en Venezuela (siglo XX)” en *Presente y pasado. Revista de Historia*, nº 7, (Mérida, 1999)

- PARRA, Ileana, Rogelio Altez y Arlene Urdaneta. “Senderos, caminos reales y carreteras: El sentido histórico de la comunicación andino lacustre (Venezuela)” en *Revista Geográfica Venezolana*, vol. 49, n° 2, (Mérida, 2008)
- PESET, Mariano y Margarita Menegus. “Rey propietario o rey soberano”. *Historia mexicana*, vol. 43, n° 4, (abr-jun, 1994), pp. 563-599

6. Publicaciones Oficiales

6.1. Gacetas Oficiales

- Gaceta Oficial de Venezuela. Año XXXVIII, mes VIX, n°11.036. Caracas, 25 de junio de 1910
- *Gaceta Oficial del Estado Mérida*, n° 108, Mérida, 4 de agosto de 1906
- Gaceta Oficial del Estado Mérida. Mérida, Año LV, n° 1.867, 27 de junio de 1955

6.2. Memorias del Ministerio de Obras Públicas

- Ministerio de Obras Públicas. *Memoria y cuenta del Ministerio de Obras Públicas*. Caracas, Tipografía y Litografía del Comercio, Imprenta Nacional, 1919
- Ministerio de Obras Públicas. *Memoria del Ministerio de Obras Públicas*. Caracas, Tipografía Comercio, 1921
- *Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela*. Caracas, Biblioteca de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, Serie República de Venezuela, 1994, tomo 41

7. Electrónicas

- BAUTISTA RANGEL, Jayme. *Caminos ancestrales andinos*. Mérida, Planificación y Desarrollo Turístico, 2019 en <https://www.academia.edu>
- BRICEÑO MONZÓN, Claudio Alberto. “El ferrocarril del Zulia en los andes venezolanos (1896-1954)” en *IV Congreso de Historia ferroviaria* realizado en Málaga del 20 al 22 de septiembre de 2006 en <https://dialnet.unirioja.es>

- PADRÓN GARCÍA, Rebeca. “Carretera Mérida al sur del Lago de Maracaibo durante el septenio guzmancista (1870-1877)” en *Tiempo y espacio*, vol. 24, n° 61, (Caracas, junio 2014) http://ve.scielo.org/scielo.org/scielo.php?script=scl_arttex&pid:13159496201400010022&:es&nrm
- SOLANO, Francisco de y Pérez-Lila. *Cedulario de tierras. Compilación. Legislación agraria colonial (1497-1820)*. México, Universidad Nacional Autónoma de México- Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2016. Versión digital extraída de <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv>
- Sentencia de demanda contra Parque Industrial El Vigía C.A del Tribunal Supremo de Justicia, Sala Política Administrativa de 20 de junio de 2006. Expediente n° 1995-12063. URL: <http://www.vlexvenezuela.org> Consultado el 20-09-2022
- Fundación Arquitectura y Ciudad. URL: <https://fundaayc.com>

Bdigital.ula.ve