

Centros Poblados, Sistemas de Transporte y Adscripción Político-Territorial de la Planicie del Motatán - Lago de Maracaibo a través del Análisis Cartográfico – Histórico, 1810-1997.¹

José Gregorio Roa²

RESUMEN

En el presente trabajo se describe la evolución temporal y espacial de elementos geográficos humanos tales como: Los centros poblados, su adscripción político – territorial, vialidad y sistemas de transporte; localizados en la Planicie del Motatán – Lago de Maracaibo, ubicada en la margen oriental del Lago de Maracaibo, Estado Trujillo, Venezuela; durante el período 1810 – 1997. El procedimiento utilizado es el análisis cartográfico – histórico de diez mapas de la región elaborados y / o publicados durante el período 1810 – 1997. Como resultado obtenemos una visión general de la evolución geográfica humana del área de estudio, reflejada en los levantamientos cartográficos históricos analizados y una contribución a los aspectos procedimentales del análisis en cartografía histórica.

Palabras clave: Cartografía Histórica, Trujillo, Río Motatán, Lago de Maracaibo.

¹ Este trabajo ha sido financiado con recursos provenientes del CDCHT – ULA, como parte del proyecto NURR – H – 138 – 98 – 06 - C.

¹ Profesor Agregado de Geografía en el Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad de Los Andes en Trujillo. Tel/FAX: +58-272-2366136. E.mail: jose_roa@yahoo.com

Aceptado: 25-04-03

Aprobado: 05-05-03

Human Settlements, Transport Systems and Political Territorial of the Motatan Lowland-Maracaibo's Lake, Through a Cartographical -Historical Analysis 1810-1997.

Abstract

Some human geography facts as human settlements, its administrative-territorial adscription and transport system, located in the Motatán lowland area towards the eastern border of the Maracaibo's lake in Trujillo –Venezuela; are described in terms of temporal and spatial evolution, through the comparison of ten maps made and/or published within 1810 and 1997. The methodological procedure applied is the historical cartographical analysis–, finally a preliminary description about the temporal / spatial evolution of some human settlements in the area and changes occurred in its transport system, as well as a contribution to the historical cartographical studies are offered.

Key words : Historical-Cartographical Trujillo, Motatán river, Maracaibo's Lake .

1.- INTRODUCCIÓN

El análisis cartográfico – histórico describe la evolución temporal-espacial de un área en función de la información cartográfica reflejada en los mapas históricos analizados, por lo cual se debe cuidar la interpretación del material cartográfico analizado. Por lo general la cartografía histórica presenta problemas tales como: errores de precisión astronómica y de escala, equivocaciones en la toponimia y fallas asociadas al nivel de detalle del mapa; sin embargo los procedimientos seguidos en el análisis cartográfico – histórico cumple con detectar la esencia de la información, permitiendo mejorar el nivel de comparación en una selección de mapas históricos de una misma área.

Dado su carácter técnico, el análisis cartográfico – histórico es enunciativo, confiando la correlación espacial del hecho al análisis geográfico moderno y su causalidad al análisis histórico. La integración de estos procedimientos es lo que se conoce como análisis geohistórico.

En el presente trabajo se define un análisis cartográfico – histórico de la Planicie del Río Motatán, ubicada en el Estado Trujillo, Venezuela. Para este fin, se seleccionaron 10 mapas de la región elaborados y / o publicados durante el período 1810 – 1997, planteándose como elementos a ser analizados los centros poblados, la adscripción político territorial y los sistemas de transporte en el área durante el período dado.

A pesar de haber realizado una optimización cartográfica de la selección de mapas analizados, preferimos presentar los mapas originales como tributo e inspiración al estudio de la cartografía histórica.

2.- OBJETIVOS

- Describir la evolución espacio-tiempo de los hechos geográficos humanos de la planicie seleccionados para este estudio.
- Definir los cambios espaciales más importantes ocurridos en la planicie y expuestos en la selección cartográfica – histórica analizada.
- Definir las consecuencias actuales de estos cambios y resaltar cuales de estos deben ser sujeto de una investigación más amplia.

3.- EL ÁREA DE ESTUDIO

El área sujeta a estudio corresponde a la totalidad de la planicie y está localizada en la costa oriental del Lago de Maracaibo entre el Río Pocó por el sur y el Río Motatán de Los Negros por el norte; el piedemonte andino lacustre por el este y el Lago de Maracaibo por el oeste. Astronómicamente se ubica entre los 9° 15' 05" y 9° 46' 18" LN, y 70° 37' 56" y 71° 05' 05" LO (Figura 1).

La planicie es atravesada en sentido E – O por la red hidrográfica proveniente casi completamente del flanco andino - lacustre, siendo los cursos principales, El Motatán, Motatán de Los Negros - Paují, La Vichú, Cáus, Buena Vista, y Pocó. Asimismo varios caños importantes como Barúa, Tomoporo, Carrillo, Caracas, Albarical y Moporo; se originan dentro de la planicie aluvial.

Históricamente este territorio ha sido corredor de paso y embarque para las relaciones de las poblaciones andinas y del puerto de Maracaibo, de hecho Moporo ahora reducido a un pueblo de pescadores lacustres fue en sus inicios el único

puerto que la Provincia de Venezuela tenía en el Lago de Maracaibo (Oviedo y Baños, 2000).

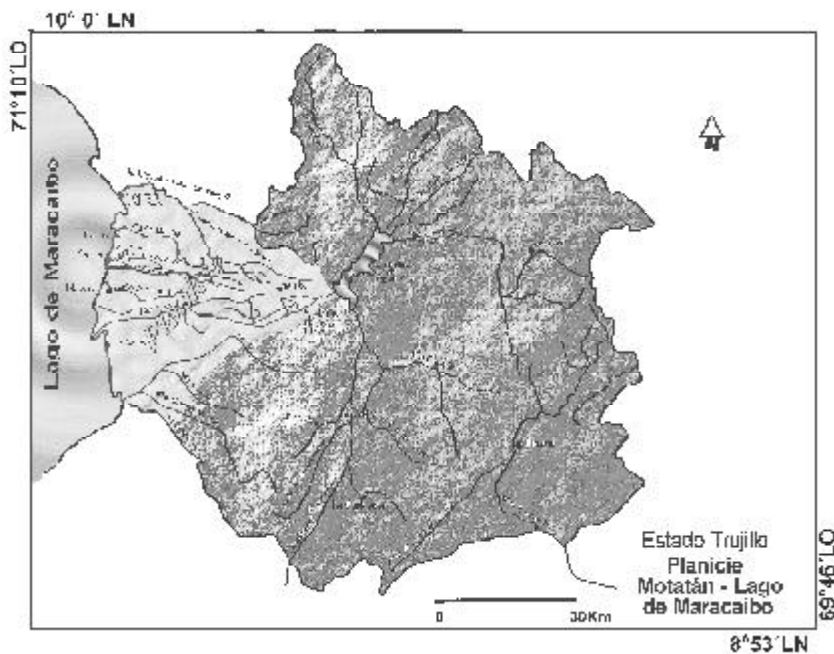


Figura 1. Localización de la Planicie del Motatán

A finales del siglo XIX y principios del XX la importancia de la planicie como corredor vial y de embarque se ratifica con el ferrocarril y puerto de La Ceiba. Posteriormente la construcción de la carretera panamericana a partir de 1950, la canalización de sus ríos, la proyección de sistemas de riego y las medidas sanitarias contra las enfermedades tropicales, abrió un nuevo período de explotación para el territorio de la planicie, el cual está signado por las actividades agrícolas y recientemente la exploración petrolera generando actividades de servicios y comerciales que destacan en un poblamiento masivo y una continua revalorización del área.

Lo anterior se reafirma en el hecho que desde el punto de vista político territorial, la planicie siempre ha sido terreno de disputas limítrofes entre el Estado Trujillo y sus vecinos Mérida y Zulia (Figura 2).

Climáticamente la planicie se ubica en un piso megatérmico y el efecto de frente orográfico del flanco andino a las corrientes de aire del Lago de Maracaibo produce una concentración espacial diferencial de las precipitaciones, siendo la zona suroeste más lluviosa y húmeda que la noroeste

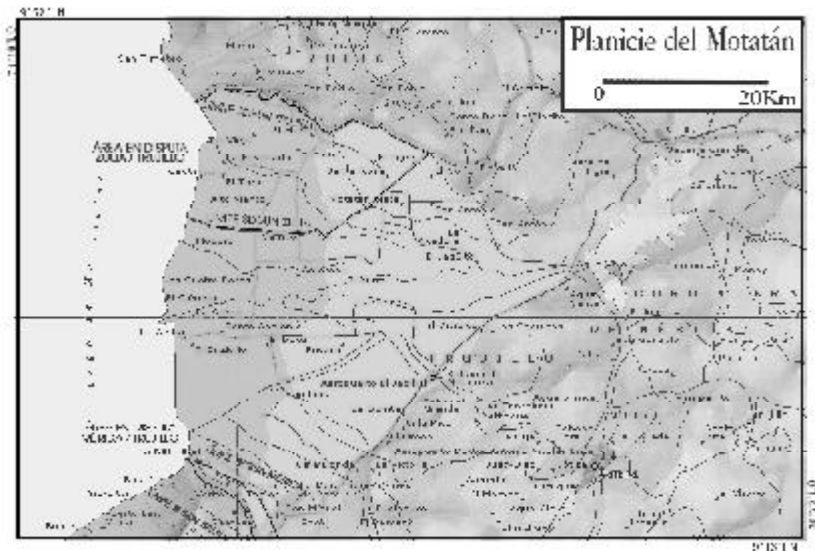


Figura 2. Planicie del Motatán. (Detalle). (Atlas Encarta, Microsoft 2000)

4.- LAS FUENTES CARTOGRÁFICAS

Los mapas utilizados en este análisis no fueron elaborados precisamente para ilustrar la geografía de la Planicie del Motatán, más bien corresponden en su mayoría a mapas de escala nacional; de estos entonces se seleccionó el encuadre del Estado Trujillo y se delimitó el área perteneciente a la planicie. Los diez mapas provenientes del período 1810 – 1997, usados en este estudio son:

- 4.1.- Mapa de la Capitanía General de Venezuela antes de la revolución de 1810.
- 4.2.- Mapa de la República de Colombia en 1830.
- 4.3.- Mapa de la Provincia de Trujillo en 1841.

Estos tres primeros mapas fueron elaborados por Agustín Codazzi y publicados en el Atlas y Resumen Geográfico de la República de Venezuela en 1841 (Codazzi, 1841). Codazzi había sido encargado por el Gobierno de Venezuela para elaborar el primer mapa general de Venezuela y sus provincias.

- 4.4.- Mapa de los Estados Unidos de Venezuela en 1891.

Este mapa fue publicado posiblemente durante la última década del siglo XIX y tiene como autor al Geógrafo L. Robelin.

- 4.5.- Mapa del Estado Trujillo en 1926.

Américo Briceño Valero, agrimensor de profesión y el mayor exponente de la geografía trujillana; este realiza este mapa en 1926 para ser publicado en la Guía General de Venezuela (Benot, 1929); bajo el título de Croquis de las Carreteras del Estado Trujillo, muestra un mayor cuidado cartográfico en la representación del sistema fluvial del Río Motatán, y advierte influencias tanto del atlas de Codazzi como de los trabajos cartográficos que para esta fecha adelantaba la Oficina de Cartografía Nacional, creada en 1916.

- 4.6.- Mapa de los Estados Unidos de Venezuela en 1945.
- 4.7.- Mapa de los Estados Unidos de Venezuela en 1947.
- 4.8.- Mapa de los Estados Unidos de Venezuela en 1950.
- 4.9.- Mapa de la República de Venezuela en 1989.

La Dirección de Cartografía Nacional es la responsable de realizar, editar y publicar estos cuatro últimos mapas. De los tres primeros: Mapa de los Estados Unidos de Venezuela 1:4000000 (Cartografía Nacional, 1945), Mapa de los Estados Unidos de Venezuela 1:2000000 (Cartografía Nacional, 1947) y el Mapa de los Estados Unidos de Venezuela 1:1000000 (Cartografía Nacional, 1950); a pesar de la escala utilizada, sólo el mapa de 1945 muestra una información muy general con

casi total ausencia de información toponímica y de centros poblados, particularmente para la Planicie del Motatán.

En los mapas correspondientes a 1947 y 1950, la red hidrográfica, carreteras, toponimia y centros poblados de la planicie es representada con mayor detalle que en las anteriores fuentes. Sin embargo la información referente a la adscripción político territorial de área de la planicie no es cuidadosa y errada particularmente en el trazado de límites entre los estados Trujillo y Zulia.

El mapa de 1989, Mapa de la Republica de Venezuela 1: 2000000; representa el uso de levantamientos aerofotográficos para la confección de cartas nacionales y regionales, por parte de la Dirección de Cartografía Nacional. Este mapa es cartográficamente más depurado y preciso que las fuentes anteriores, pero resulta muy general en información geográfica de nuestra área debido a su escala. Sin embargo su importancia radica en que representa hechos geográficos de importancia en la planicie como la carretera panamericana, el puerto de La Ceiba y el trazado de límites Trujillo / Zulia en el área. Es el mapa de las escuelas y oficinas públicas para el momento.

4.10.- Mapa del Estado Trujillo 1997

El mapa de la República Bolivariana de Venezuela 1:2500000, publicado en el 2001 es una versión revisada de los mapas de la república elaborados desde 1989, siendo los aportes principales la definición del mar territorial, la adición del Estado Vargas, el cambio de nombre del Distrito Federal por Distrito Capital y la aparición del sur del Lago de Maracaibo como área en disputa entre Mérida y Zulia.

Sin embargo para este análisis preferimos utilizar el mapa digital ofrecido por el Atlas de Venezuela en Línea (Cartografía Nacional, 1997), por considerar que este nos ofrece un mayor nivel de detalle de la planicie y dado el creciente uso de la multimedia en las escuelas, universidades y demás centros académicos y de investigación; es la ventana cartográfica más evidente de la Planicie del Motatán en estos lugares.

Originalmente este mapa no presenta el Delta del Motatán, sin embargo tal situación fue corregida en base a las cartas 1:100000 y 1:500000 correspondientes al área de estudio y editadas por Cartografía Nacional en 1976 (Cartografía Nacional, 1976). Este mapa considera los límites definidos por la Ley de Reforma Parcial de la Ley de División Político Territorial del Estado Trujillo (Asamblea Legislativa del Estado Trujillo 1995).

5.- LOS ELEMENTOS DE ANÁLISIS

La comparación de diez mapas históricos con información geográfica de la Planicie del Motatán, amerita definir los elementos geográficos a comparar y de allí las variables a analizar. Asumiendo la limitante que genera la poca información que proveen algunos mapas dada su escala general, aún es posible plantearse la comparación temporal de ciertos elementos pertenecientes al espacio sociocultural e inclusive geopolítico.

Los elementos de análisis seleccionados son:

- Los sistemas de transporte
- Los pueblos y puertos
- La adscripción político – territorial del espacio.

Asimismo, los demás elementos de análisis y / o variables aquí definidos corresponden a información de hechos geográficos extraída de los mapas bajo estudio, que permitirán también describir el avance de la red carretera de la planicie, describir la localización geográfica (sitio y posición), y adscripción político territorial de los centros poblados de la planicie.

La información obtenida de cada elemento de análisis fue ordenada en matrices (ver tablas 8.1, 8.2, y 8.3), lo que posteriormente permitió la elaboración de gráficos descriptivos y comparativos de sus características más importantes. Dado que esta descripción se desarrolla en un período temporal definido, resulta viable establecer una correlación entre variables a partir de la evolución de estas.

5.1.- LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

Los sistemas de transporte son causa y consecuencia del poblamiento de un territorio, de allí la importancia que estos poseen en el proceso de articulación de las estructuras socioculturales del espacio geográfico.

El análisis cartográfico–histórico de los sistemas de transporte de la planicie del Motatán plantea la descripción en términos de presencia, tipos y magnitud de estos, fundamentándose en la información explícita e implícita contenida en los documentos cartográficos analizados, en este caso el período 1810 – 1997.

La información explícita se desprende del número de vías y respectivos kilómetros lineales de tendido que puedan detallarse en los respectivos mapas. La implícita es la inferida y / o documentada en fuentes históricas sobre el carácter portuario de un asentamiento costero o ribereño.

Este requerimiento se produce porque los mapas históricos analizados no poseen un igual nivel de detalle y por lo general tampoco una leyenda suficientemente completa, particularmente en el elemento que nos preocupa: El transporte.

Dos grandes tópicos fueron seleccionados para describir el sistema de transporte de la planicie; estos son la vialidad y el número de puertos.

La vialidad está determinada por las líneas de ferrocarril, caminos y trochas, la red de carreteras principales o de primer orden, y la red de carreteras secundarias o de segundo orden.

El número de puertos se discrimina por puertos lacustres y puertos fluviales. Al igual que el único puerto formal de la planicie hoy día es el Puerto de La Ceiba, durante el período 1810-1997 existieron asentamientos costeros que pudieron haber sido señalados como los puertos oficiales de la época.

Lo anterior no contradice considerar otros asentamientos costeros o ribereños como puertos de facto ya que por su emplazamiento geográfico estos han aprovechado la ventaja de servir como nodos de comunicación, si no para actividades comerciales mayores, si lo han hecho como puntos de entrada de productos y pasajeros propios de la cotidianidad de estos pueblos lacustres.

Un ejemplo de esto lo constituye el hecho que casi todos los pueblos costeros lacustres poseen muelle y una flota pesquera artesanal, y a pesar de estar conectados al interior de la planicie por carreteras, estos pueblos tienen en el lago la vía tradicional de interacción y transporte.

Al igual que en el procedimiento seguido para el anterior análisis del sistema fluvial de la planicie, los datos sobre transporte extraídos de la muestra cartográfica se dispusieron en matrices y graficados posteriormente.

5.1.1.- VIALIDAD.

La vialidad histórica de la planicie es descrita según el tendido existente en kilómetros lineales, medidos en los mapas analizados y por los diferentes tipos de vías arriba mencionados (Tabla 8.1).

5.1.1.1.- Ferrocarril.

El sistema ferrocarrilero Motatán – La Ceiba, fue planificado y construido a partir de 1880 (Cardozo, 1993). Básicamente el trazado correspondiente a la planicie es el establecido entre Sabana de Mendoza y La Ceiba, el cual es aproximadamente de 34 Km.

En la muestra cartográfica analizada, los mapas correspondientes a 1891, 1926, 1945, 1947 y 1950, muestran el trazado ferrocarrilero el cual desaparece en los mapas de 1989 y 1997 debido al cese de funcionamiento del ferrocarril y desmontaje de su infraestructura.

La vía ferrocarrilera no muestra crecimiento en la planicie porque su función era sólo interconectar el Puerto de La Ceiba con los pueblos y ciudades intramontanos, por lo que su extensión fue planificada hacia Valera, Timotes y eventualmente Trujillo, siendo la planicie un área de paso.

5.1.1.2.- Caminos y Trochas.

Los caminos y trochas son sistemas viales primitivos sobre tierra y que permitían el flujo peatonal, animal y vehículos a tracción.

Los mapas correspondientes a 1810 y 1830, no muestran trazado vial alguno sobre la planicie, sin embargo por referencias históricas sabemos que ya existían caminos que enlazaban a pueblos como Betijoque y Motatán con el Puerto de Moporo e igualmente con las haciendas cacaoteras del valle del Pocó; más por falta de mayores evidencias sobre las rutas de estos caminos y trochas, estos no pueden ser recreados y considerados en el presente análisis.

Es a partir del mapa de 1841, cuando la planicie presenta su primer sistema vial el cual se compone de una trocha que viniendo del Puerto de Gibraltar, entra al territorio de la entonces Provincia de Trujillo cruzando los ríos Pocó y Buena Vista en su contacto planicie - piedemonte.

En el actual sitio del pueblo de Sabana de Mendoza, esta trocha hace un enlace nodal con la trocha que sube hasta Betijoque y con la que se dirige al Puerto de La Ceiba y a Ceibita, poblado señalado como puerto en este mapa.

Posteriormente manteniendo su emplazamiento en la línea de contacto planicie – piedemonte, se dirige al Abra de Agua Viva y de allí enfila hacia el NW para seguir rumbo a los pueblos de la costa oriental del Lago de Maracaibo. Esta vialidad en la planicie suma un tendido de 112 Km. Y se mantiene igual en el mapa de 1891.

El mapa de 1926, sólo muestra la trocha correspondiente a Betijoque – Sabana de Mendoza – La Ceiba, el cual es de 34 Km. en la planicie; obviando el anterior enlace con Gibraltar y Agua Viva. Finalmente en el mapa de 1947 sólo un trazado entre El Jagüito y Sabana de Mendoza es señalado como una vía de este tipo con un tendido de 17 Km.

Se observa entonces un rápido declinar en el sistema de trochas y caminos entre los mapas de 1841, 1891, 1926 y 1947.

En el mapa de 1945, no se señalan caminos y trochas debido a la escala del mapa y en los tres últimos (1950, 1989 y 1997), estos no existen dado su posible transformación en carreteras de 1ero y 2do orden (Figura 3).

5.1.1.3.- Red Carretera Principal.

La red de carretera principal o de primer orden es aquella que enlaza los principales centros poblados de la planicie con las ciudades centrales del área (por ejemplo Valera), y con el principal sistema vial del país.

Este sistema vial se hace evidente en la planicie a partir del mapa de 1945 con el trazado Valera – Agua Viva – Lagunillas; el cual era el enlace de la carretera trasandina con el sistema vial de la costa oriental del Lago de Maracaibo. El trazado de esta vía sobre el área de la planicie es de 20 Km.

Los mapas de 1947 y 1950, reafirman el carácter principal de esta vía la cual se mantiene con 20 Km. de tendido en la planicie. La construcción de la Carretera Panamericana señalada en los mapas de 1989 y 1997 que conecta todo el piedemonte andino lacustre, amplía este sistema vial sobre la planicie a 80 Km.; y se emplaza a lo largo del corredor de contacto piedemonte lacustre – planicie (Figura 2).

Tal como se observa en la Figura 3, si bien este tipo de vialidad comienza en 1945, su mayor desarrollo lo realiza entre 1950 y 1989, manteniéndose actualmente estable, tal vez porque las transformaciones en vialidad de 1er orden en el presente se refieren más a aumentar la calidad de la infraestructura que en la extensión de esta.

5.1.1.4.- Red Carretera Secundaria.

Las carreteras secundarias o de segundo orden de la planicie permiten el enlace de los centros poblados del área con sus lugares centrales (ejemplo: Sabana de Mendoza).

Esta vialidad se hace presente en este análisis a partir de 1950 con aproximadamente 104 Km. de vías que luego se incrementan en los mapas de 1989 (118 Km.), y del 1997 (211 Km.).

Este sistema es de gran importancia para la planicie del Motatán ya que interconecta los centros poblados del interior de la planicie con los puertos lacustres y ciudades del piedemonte.

Es de señalar que los ejes principales de este sistema vial son la carretera Sabana de Mendoza – La Ceiba y la carretera Santa Apolonia – El Siete. Desde estos ramales se abren los troncales de servicio a los asentamientos agrícolas e inclusive se conectan – en el caso de Santa Apolonia - El Siete - con vialidades externas a la planicie.

Es posible establecer que la red carretera de 2do orden actual descansa sobre el antiguo trazado de trochas y caminos, cartográficamente esta dependencia puede destacarse hasta con inclusive secciones de la actual carretera panamericana y de las trochas del siglo XIX, tal como se desprende de los mapas de 1841 y 1997. En la figura 3, se observa como el comienzo y desarrollo de las redes de carreteras de la planicie está en relación inversa con el tendido de trochas y caminos, lo cual fundamenta la anterior apreciación sobre la evolución de las trochas a carreteras.

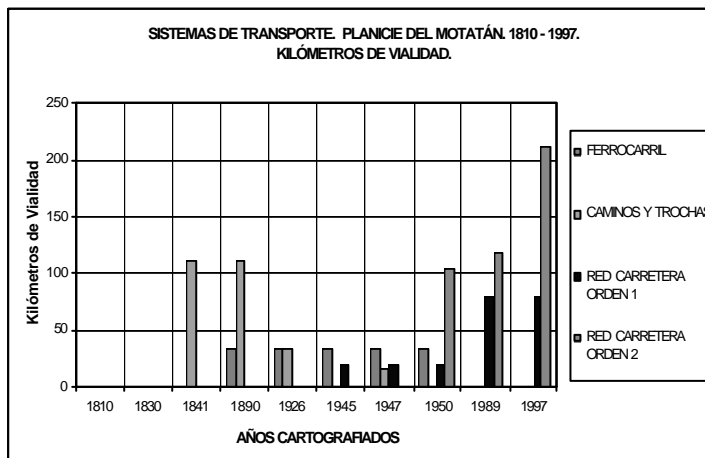


Figura 4. Número de puertos lacustres y fluviales en la Planicie de Motatán. 1810-1997.

5.1.2.- PUERTOS.

Debido a su naturaleza fluvio-lacustre la planicie del Motatán posee ventajas espaciales para la localización de puertos tanto fluviales como en la costa lacustre. Las costas lacustres que limitan la planicie fueron desde los tiempos de la conquista un lugar anhelado por los grupos hispanos que poblaban la cordillera andina particularmente los venidos desde El Tocuyo, pertenecientes en su momento a la Provincia de Venezuela; puesto que estas costas aseguraban una sólida y potencial vía productiva de comunicación y comercio.

La importancia histórica de las costas lacustres de la planicie es documentada por Fonseca, (Fonseca, 1955) quién reseña al año de 1569 como el momento cuando venciendo la resistencia de los indios Itotos, Alonso Pacheco controla la salida a la laguna de Maracaibo, originando el sitio de embarque de Moporo. Por otra parte, Cardozo (Cardozo, 1993), señala que Alonso Pacheco partió de Moporo para fundar el primer Maracaibo. Moporo fue el primer puerto efectivo de la provincia de Venezuela en la costa del Lago de Maracaibo.

Igualmente dos episodios históricos remarcan la importancia de estas costas lacustres : El primero se refiere al desembarco y saqueo que sufrió en 1678 por parte de el Pirata Grammont el Puerto de Moporo y posteriormente Trujillo y Gibraltar, (Briceño Perozo, 1984) ; y el segundo la presencia de Bolívar para agosto de 1821 en Moporo luego de haberse librado la Batalla de Carabobo , para el momento El Libertador se embarcaba rumbo a Maracaibo (Briceño Valero, 1973).

Siendo la costa lacustre un sitio de embarque para pasajeros y productos provenientes de los valles intramontanos trujillanos, la planicie se convertía en el corredor de paso obligado. Esta amplia llanura entonces era surcada por caminos y trochas que facilitaban la comunicación de Betijoque, Trujillo, Escuque, Motatán y posteriormente Valera con los diferentes puertos que se habilitaron además de Moporo: La Ceiba, Ceibita, Barúa, Tomoporo.

Sin embargo la hostilidad bioclimática de la planicie manifestada en las altas temperaturas, humedad excesiva, áreas pantanosas, inundaciones frecuentes y la presencia de enfermedades tropicales tales como la malaria, el dengue y la leishmaniasis; exigía seguramente una vía rápida y segura a los sitios de embarque lacustres.

Esto fundamenta que el aprovechamiento de los ríos de la planicie como vías de comunicación, los cuales si bien por sus continuos desbordes y cambios de cauce no permiten una infraestructura portuaria permanente, eran la respuesta a los problemas de las vías terrestres.

Todavía en la primera mitad del siglo XX, antes de la construcción de la carretera panamericana, las cargas de café proveniente del flanco andino-lacustre merideño y trujillano era llevado hasta puertos improvisados sobre los ríos Capaz, Chama, Tucaní, Escalante, etc en su ingreso a la llanura, para ser transportados a las barcazas que esperaban en la desembocadura de estos en el lago.

La muestra cartográfica analizada no es explícita en información sobre los puertos lacustres y fluviales de la planicie, por lo que es necesario respaldar la información cartográfica con las fuentes documentales históricas. De esta manera los datos obtenidos en la Tabla 8.1 y graficados en la Figura 4, nos ofrece una visión general sobre la presencia de puertos en nuestra área de análisis.

Los mapas correspondientes a 1810 y 1830 no demuestran la existencia de puertos sobre la costa lacustre, lo cual es debido a la escala de publicación del mapa, no obstante conscientes de funcionalidad de Moporo como puerto lacustre, este se registra en la estadística y gráfico correspondiente.

El mapa de 1841, por presentar un mejor nivel de detalle señala a La Ceiba y Ceibita como puertos lacustres, lo cual es cierto si consideramos que ambos puntos eran sitios de resguardo y aduana pero sólo La Ceiba se ubicaba sobre las costas lacustres.

En 1891, el mapa correspondiente muestra La Ceiba como asentamiento portuario, el cual se conecta con el interior a través del Ferrocarril de La Ceiba. La Ceibita aparece como un asentamiento ribereño de uno de los brazos de desagüe del Río Motatán.

En el mapa de 1926, elaborado específicamente por Américo Briceño Valero para mostrar la geografía trujillana, el número de puertos lacustres se eleva a seis, dado que los asentamientos lacustres que el autor sitúa en el mapa, habían sido documentados en su obra de 1920 (Briceño Valero, 1920), como puertos.

Lamentablemente el asentamiento de El Jagüito no es mostrado en el mapa a pesar que en la misma obra este se registra como un puerto fluvial sobre el Motatán. Esta situación podría explicarse en el hecho que los datos aportados por Briceño Valero sobre la función de El Jagüito como puerto correspondían a épocas anteriores y para el momento de realizarse el mapa, la existencia del Ferrocarril de la Ceiba no justificaba la existencia de un puerto fluvial.

Sin embargo la consideración de El Jagüito como puerto fluvial fue adicionada al análisis sólo en este mapa ya que en los mapas posteriores la condición de este asentamiento como puerto fluvial es desestimada debido precisamente a las mejoras de las vías terrestres al interior de la planicie.

El mapa de Los Estados Unidos de Venezuela de 1945 no ofrece información alguna sobre asentamientos fluviales y lacustres en la planicie pero, en el mapa correspondiente a 1947 aparecen los poblados de Moporo y La Ceiba, ya inferidos en el análisis como puertos lacustres.

El mapa de 1950 muestra un mayor detalle de la planicie y los poblados de La Ceiba, Moporo, Ceuta y Tomoporo, se muestran como asentamientos portuarios lacustres; esta información se reduce en el mapa de 1989, el cual debido a una mayor generalización de la escala sólo registra a La Ceiba y Ceuta como puertos, evidenciando la importancia de estos en el contexto regional.

Finalmente en el mapa del 1997, La Dificultad, La Ceiba, Moporo y Ceuta son los asentamientos lacustres más relevantes e inferidos como puertos.

5.2.- LOS CENTROS POBLADOS

La presencia en la muestra cartográfica analizada de centros poblados sobre la planicie, debe ser considerada tomando en cuenta que hasta la construcción de infraestructura vial terrestre y la aplicación de medidas sanitarias ambientales, la planicie fue un área anecúmene.

Por esta razón los mapas estudiados presentan dos grupos definidos según la cantidad de información presentada, el primero con menor información y detalle de centros poblados que corresponde a los mapas del siglo XIX y el segundo con mayor cantidad de datos que agrupa los mapas del siglo XX (a excepción del mapa de 1945).

Los datos de centros poblados extraídos de estos mapas fueron analizados en cuanto a su emplazamiento y posición geográfica. El emplazamiento se refiere al sitio físico-natural donde se localiza el centro poblado y la posición es referente a la función sociocultural que cumple el centro poblado dadas sus ventajas de localización geográficas (Chávez, 1986).

Los posibles emplazamientos de centros poblados en la planicie fueron los correspondientes a: Costa Lacustre, Planicie, Glacis Piedemontino y Ribera Fluvial; mientras que las posiciones consideradas fueron: Puerto Fluvial, Puerto Lacustre, Cruce vial / Ferrocarril, Centro de servicios y Asentamientos Agrícolas.

La Tabla 8.2 ofrece una descripción de los centros poblados de la planicie según datos obtenidos de cada mapa analizado y descritos según su emplazamiento y posición. La cantidad de centros poblados es basada en la presentada por el mapa del 1997.

5.2.1.- Emplazamiento de los Centros Poblados en La Planicie.

Tal como se describe en la Figura 5, los centros poblados de la planicie durante el siglo XIX, se emplazaban en los sitios de total acceso y estos correspondían a la costa lacustre y riberas fluviales. La planicie era entonces percibida como un corredor de paso para alcanzar los puertos sobre el lago.

Luego en los mapas correspondientes al siglo XX, se infiere un mayor desarrollo poblacional en el área, lo cual es liderizado tanto en cantidad de emplazamientos como en tasa de incremento por los emplazamientos al interior de la planicie. Estos son seguidos por los emplazamientos de costa lacustre, los cuales no registran un incremento notable pero si una tendencia a la estabilización.

Otro tipo de emplazamientos notorios son los correspondientes al glacis piedemontino, estos se hacen presente en el mapa de 1926, incrementándose para el mapa de 1947 y estabilizándose en los mapas posteriores. Tal comportamiento pudiera explicarse en el hecho que luego del tendido de la línea férrea y del posterior desarrollo vial a lo largo del glacis piedemontino esta zona de contacto llanura-montaña apareciera como un área atractiva para el establecimiento de centros poblados, lo cual finalmente se estabiliza en los mapas recientes.

Los centros poblados emplazados a lo largo de las riberas fluviales son los de menor cantidad e incremento en la evolución cartográfica analizada, pero de mayor estabilidad y su aumento en el 1997 se explica por el mayor nivel de detalle del mapa y como consecuencia directa del aumento de los centros emplazados en la planicie.

5.2.2.- Posición de los Centros Poblados en La Planicie.

La evolución de la posición de los centros poblados en la planicie registra un patrón similar al descrito por el análisis de emplazamiento. Esto es debido a la influencia que el sitio de un centro poblado tiene sobre la función sociocultural que este desarrolla.

La posición de los centros poblados analizados en la Tabla 8.2 y graficados en la Figura 6; puede clasificarse en los grupos siguientes:

5.2.2.1.- Posiciones de mayor incremento y desarrollo: A este grupo corresponde la posición de Asentamientos Agrícolas, la cual agrupa los centros poblados dedicados a la explotación primaria de los recursos de la planicie.

Probablemente sus inicios y posterior desarrollo fue inducido por las mejoras en vialidad y transporte que comenzó a mostrar la planicie a partir de 1880 con la introducción del ferrocarril y que se manifiesta en nuestra muestra cartográfica en el mapa de 1891.

Según la muestra cartográfica analizada, los centros poblados caracterizados como asentamientos agrícolas tienen su aparición en los mapas del siglo XX.

Los asentamientos agrícolas tienden a ubicarse generalmente en el interior de la planicie por lo que existe una clara correlación con el *emplazamiento de planicie* tal y como se demuestra en las figuras 5 y 6.

5.2.2.2.- Posiciones de desarrollo estable : En este grupo tenemos las posiciones de Puerto Lacustre, Centros de Servicios y Cruce Vial / Ferrocarril.

La posición de Puerto Lacustre fue la primera función con la que surgieron los centros poblados de la planicie tal como se infiere de las figuras respectivas. El número de centros poblados bajo esta posición tiene un mayor desarrollo en el siglo XX particularmente el mostrado en el mapa de 1926, lo cual declina levemente en los años posteriores pero con tendencia a la estabilización.

Esta situación se explica en el hecho que las potencialidades de creación de nuevos puertos lacustres en la planicie son finitas dado el número de puertos existentes y las desventajas físicas que esta costa posee tales como poca profundidad para puertos de mayor calado y altas tasas de sedimentación. Esta posición se correlaciona con el emplazamiento tipo Costa Lacustre.

Este comportamiento también se observa en los centros poblados cuya posición es de Centros de Servicios. Estos tienen su aparición según los mapas analizados a partir del mapa de 1950 potenciados probablemente con la construcción de la carretera panamericana.

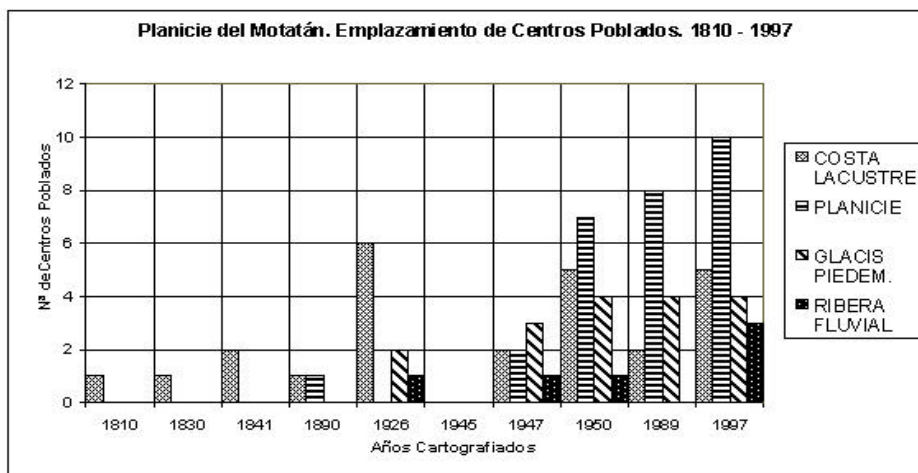


Figura 5. Evolución del Número y Emplazamiento de Centros Poblados en la Planicie del Motatán. 1810 – 1997.

Una vez establecidos los primeros centros de servicios estos generan un área de control e influencia a la cual sirven como lugar central y de servicios en las actividades comerciales y administrativas, las fuerzas que permiten su crecimiento y desarrollo son centrípetas, por lo que el potencial de incremento de este tipo de posiciones en la planicie si bien no es finito, es muy lento. Para el caso de estudio Los Centros de Servicio se correlacionan con los emplazamientos de Glacis Piedemontino.

La posición de Cruce Vial / Ferrocarril, agrupa los centros poblados surgidos en el Glacis Piedemontino y el la Planicie a partir de la nodalidad que genera la intersección y servicio (para el caso de las estaciones de tren), de las vías terrestres.

Aunque cumplen algunas funciones comerciales para los asentamientos agrícolas cercanos, estos están bajo el control de los centros de servicios mayores ya establecidos en el glacis piedemontino. Luego de los asentamientos agrícolas son los de mayor desarrollo en la planicie y se correlacionan tanto con los centros de emplazamiento de glacis piedemontino como con los de planicie.

5.2.2.3.- Posiciones de poco o ningún desarrollo: En este grupo referimos a los centros poblados con posición de Puerto Fluvial. Solamente en el mapa correspondiente a 1926 se refleja este tipo de función la cual es desestimada en los mapas posteriores por razones ya expuestas.

La actividad portuaria fluvial fue una actividad ocasional, particularmente en la época de cosechas las cuales debían ser llevadas a los puertos lacustres. Debido a los desbordes y cambios de cauce de los ríos de la planicie los sitios de embarque fluvial no siempre eran los mismos, lo cual no permitía el establecimiento permanente de este tipo de puertos e inclusive a nivel de simple emplazamiento de Ribera Fluvial de centros poblados tal como se desprende de la Figura 5.

5.3.- LA ADSCRIPCIÓN POLÍTICO TERRITORIAL DE LOS CENTROS POBLADOS DE LA PLANICIE.

El territorio de la planicie del Motatán ha estado asignado a diferentes unidades político territoriales a través de su historia. Desde los tiempos de la conquista, el carácter de corredor comunicacional de la planicie tentó las ambiciones territoriales de los polos de poder político influyentes en el área como Maracaibo y Trujillo.

En etapas recientes las potencialidades de la planicie en cuanto a recursos hídricos, acuíferos, lacustres, agrícolas e hidrocarburos inclusive, son objeto de disputa entre los Estados Mérida, Zulia y Trujillo (Figura 2).

Debido a que el análisis de la evolución político-territorial de la planicie corresponde más bien a un estudio geográfico-histórico, en este trabajo sólo se describe la adscripción político-administrativa de veintitrés centros poblados seleccionados del mapa del 1997. El mapa base para esta descripción de adscripción político-territorial es el mapa del 1997, el cual presenta los límites de la planicie según los decretados por el Estado Trujillo.

Los demás mapas analizados no presentan la totalidad de estos centros poblados, tales ausencias se justifican por la escala generalizadora de estos mapas o por la simple inexistencia para la época de estos centros.

Mapas como los de 1810, 1830 y 1945; no muestran centros poblados en la planicie, por lo que se asume como dato no disponible tanto en la Tabla 8.3 como en la Figura 7; aún conociendo a través de estos mapas que el territorio de la planicie era adjudicado a la Provincia de Maracaibo en 1810, el Departamento del Zulia en 1830, y Los Estados Trujillo y Zulia en 1945.

El objetivo entonces es mostrar el status político-administrativo de estos centros poblados a través de la cartografía histórica como forma indirecta de presentar las dimensiones de las disputas territoriales de las cuales el área es sujeto.

Atendiendo a la muestra cartográfica 1810-1997, cuatro unidades político-administrativas han controlado diferentes centros poblados en la planicie, estas son:

La Provincia de Maracaibo, El Gran Estado de Los Andes, El Estado Zulia y el Estado Trujillo.

Tanto en el mapa de 1841 como en el de 1891, dos únicos centros poblados: La Ceiba y Ceibita aparecen cartografiados, perteneciendo a la Provincia de Maracaibo en el primer mapa y al Gran Estado de Los Andes en el segundo. Este cambio de adscripción se remonta al decreto de 1856 (Roa 2000), el cual otorga la

totalidad de la planicie del Motatán a la Provincia de Trujillo convertida luego en sección del Gran Estado de Los Andes.

En el mapa de 1926, el entonces Estado Trujillo conserva el área de la planicie y por consiguiente el control de los siete centros poblados cartografiados (Tabla 8.3, Figura 7).

Con la aparición de los mapas editados por la Dirección de Cartografía Nacional, los límites históricos de la planicie son cambiados. Un error de límites se comete en el mapa de 1945 otorgándole al Zulia la completa cuenca del Río Jirajara, llanos bajos de Monay y la sección baja del Río Motatán, territorio históricamente trujillano.

Tal error se rectifica sin embargo el territorio correspondiente entre Caño Carrillo y Río Motatán de los Negros, área norte de la planicie del Motatán, permanece como perteneciente al Estado Zulia.

Por esta razón en el mapa de 1947, el número de centros poblados de la planicie asciende a nueve de los cuales, dos centros poblados son cartografiados como pertenecientes al Zulia y siete como trujillanos.

En los mapas editados para 1950 y 1989 el número de centros poblados se incrementa a doce y debido a la permanencia del límite impuesto en 1947, tres de estos centros se señalan como zulianos y nueve como trujillanos.

En el mapa del 1997 la planicie aparece delimitada en términos principales según la legislación del Estado Trujillo, sin embargo se trazan también los límites asumidos por los Estados Mérida y Zulia, de aquí se crean entonces dos áreas de disputa territorial las cuales señalan un centro poblado en disputa con el Estado Mérida, seis con el Estado Zulia y quince son señalados como pertenecientes al Estado Trujillo, para un total de veintitrés centros que denotan el desarrollo poblacional de este territorio.

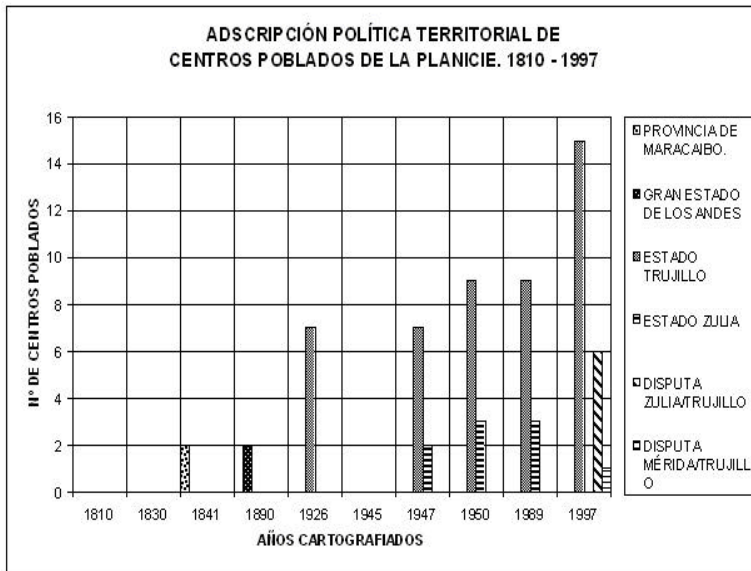


Figura 7. Adscripción Político –Territorial de Centros Poblados de la Planicie del Motatán según su la muestra cartográfica 1810 – 1997 del presente análisis.

6.- CONCLUSIONES.

El análisis cartográfico – histórico aquí descrito permite una aproximación a la correlación y explicación de algunos hechos geográficos en su escala temporal tales como Los cambios ocurridos en el sistema fluvial de la planicie y el proceso de formación y estructuración de sus centros poblados; a la vez de enfocar problemas actuales como las disputas territoriales.

Dada su naturaleza espacial, estos hechos tienen entonces en el análisis cartográfico un fundamento imprescindible que enriquece igualmente el proceso histórico desarrollado en el área.

6.1.- SOBRE LOS CENTROS POBLADOS.

El desarrollo del sistema vial trajo como consecuencia el establecimiento de nuevos centros poblados en la planicie; particularmente y según la muestra cartográfica, después de 1947.

Anterior a esta fecha, el desarrollo poblacional de la planicie estaba influenciado por la actividad portuaria por lo que los asentamientos se formaban en el emplazamiento de un puerto o cerca de estos, sin embargo ya en el mapa de 1926, la actividad de la vía férrea genera el establecimiento de Sabana de Mendoza.

Los asentamiento portuarios, primeros centros poblados de la planicie, aún persisten pero sus funciones se han reducido al mínimo a excepción del Puerto de la Ceiba. Es entonces a partir del desarrollo de los emplazamientos de nuevos centros poblados en el piedemonte y al interior de la planicie lo que ha configurado la actual estructura funcional de los centros poblados de la planicie.

En los mapas anteriores a 1926 esta área tenía su frente de desarrollo en las actividades portuarias de la línea lacustre, las cuales no necesariamente estaban vinculadas a las actividades económicas de la planicie.

Posteriormente el frente de desarrollo se cambia a los centros poblados del piedemonte los cuales poseen una vinculación mayor con la planicie al funcionar como lugares centrales para las actividades de los asentamientos agrícolas ubicados al interior de esta.

La construcción de nuevas vías terrestres al generar estos nuevos centros incrementa la actividad socioeconómica del área, lo cual impulsa particularmente la actividad agrícola. Tal como se denota en los mapas, desde 1947 se observa un crecimiento en los centros emplazados en el interior de la planicie y el piedemonte de esta.

Esta situación influye en la función de estos lo que se manifiesta en la Figura 6, donde se observa el surgimiento y estabilización de los centros de servicios, situados en su totalidad en el piedemonte y el constante incremento de los asentamientos agrícolas, cuyo crecimiento e importancia se revela al ser incorporados a la representación cartográfica de los mapas actuales.

Existe entonces una relación directa proporcional entre el desarrollo carretero de la planicie y la explosión de centros poblados así como también en la diversificación de sus funciones socioeconómicas.

6.2.- Sobre las Vías Terrestres y Puertos.

El desarrollo del sistema de vialidad terrestre en la planicie del Motatán, surge como respuesta a la necesidad de incrementar las comunicaciones con los puertos lacustres del área. Asimismo, la explotación de recursos tales como el aprovechamiento de las maderas y establecimiento de fundos agrícolas, demandó la apertura de nuevas vías y transformación de las existentes.

La construcción de la carretera panamericana en la planicie significó el mayor impulso a la expansión vial en el territorio, lo cual trae como uno de sus impactos lamentables la contribución de esta al decaimiento de la línea férrea Motatán – La Ceiba, hasta ese momento la única vía moderna de comunicación con que contaba la planicie.

Paralelo al desarrollo de la panamericana se incrementa la construcción de vías secundarias que garantizan el nuevo modelo de desarrollo para estas tierras bajas: La explotación agropecuaria. Tanto la carretera panamericana como las redes carreteras secundarias basaron gran parte de su trazado en la red de caminos y trochas existente desde los tiempos coloniales.

Según la muestra cartográfica analizada, en el mapa de 1945 se registra como el punto de inflexión en el desarrollo vial del área. Para este momento la trocha y el camino son mejorados para dar paso a las carreteras, sistemas que se desarrollan rápidamente en los años posteriores.

Tal como se aprecia en los mapas posteriores a 1950 el sistema de carreteras de 1er. orden representado en su totalidad por la carretera panamericana, llega a estabilizarse lo cual se explica por el hecho que una vez trazada la vialidad, el proceso siguiente es el mejoramiento de su infraestructura lo que no justifica necesariamente una expansión del tendido.

Caso diferente sucede con el sistema carretero de 2do. orden, el cual si continúa en expansión de su tendido en directa proporción con la extensión territorial de la planicie. Es posible que ciertos tramos de carretera secundarias aún no aparezcan en los mapas regionales que muestren la planicie, lo cual se justifica además de la escala de detalle del mapa, en la calidad vial de estos tramos.

El Ferrocarril de La Ceiba pareciera ser un sistema vial justificado sólo en el contexto histórico en el cual se planificó. Dado el corto trayecto que operaba no fue competitivo a las nuevas vías terrestres además del decaimiento del puerto de La Ceiba, polo terminal y razón misma de su desarrollo.

En el caso de los puertos de la planicie, estos golpeados por las crisis socioeconómicas de la cordillera, perdieron paulatinamente su importancia en el contexto regional. Asimismo el gran desarrollo de la vialidad terrestre en el país redujo las ventajas comparativas que estos ofrecían a la par que pocos fueron los planes de inversión y mejoramiento de la infraestructura portuaria.

Los posibles puertos lacustres habidos en la planicie deben ser objeto de investigaciones geohistóricas, ya que si bien existen referencias históricas de cronistas e historiadores sobre la existencia de estos puertos, actualmente no es posible ubicar con fundamentos estos sitios.

Los puertos lacustres que se detallan en la muestra cartográfica analizada, mantienen si bien su emplazamiento mas no su entera función portuaria, al menos carecen de las características en infraestructura propias de los puertos hoy día.

Sólo el Puerto de la Ceiba, luego de un relanzamiento por parte gubernamental en la década de los 80, posee características portuarias pero con funciones muy específicas en cuanto a la exportación de carbón procedente del Estado Táchira hacia el Puerto de Maracaibo; por lo tanto no está ligado a las necesidades propias del desarrollo agrícola actual de la planicie y tampoco al transporte de pasajeros.

6.3.- Sobre las diferencias limitrofes en la Planicie.

En el caso de la disputa Trujillo – Mérida, la justificación esgrimida es el cambio de cauce del Río Pocó el cual según la Asamblea Legislativa de Trujillo (Asamblea Legislativa del Estado Trujillo, 1995, 1990), corría anteriormente por el hoy brazo del Pocó y por lo tanto los antiguos documentos que definieron los límites de estas entidades se referían a este cauce y no al presente. Sin embargo para Mérida el límite es el cauce por donde ahora discurre el caudal principal del Río Pocó.

En la muestra cartográfica analizada, sólo el mapa de 1950 presenta un mayor nivel de detalle para esta sección, y señala al Río Buena Vista como Río Pocó y confiere el nombre de Río Pocó Viejo al actual Brazo del Pocó, estableciendo a este como límite Trujillo – Mérida en el área.

Debido a que el curso del Pocó en la planicie es el de un río de llanura sujeto a desbordes y consiguientes cambios de dirección, así como aguas arriba, este río atraviesa un área de intenso fallamiento tectónico, muchas de estas inversas y con componente transcurrente que pudieron en un momento histórico cambiar el cauce del Pocó (Palme, 1996); es por lo tanto racional plantear que el cauce del Río Pocó

pudo haber variado y por lo tanto debe ser analizado en su contexto geohistórico particularmente tratándose de problemas que ameritan la interpretación de documentos históricos desde su antiguo marco espacial tal como se aprecia en esta disputa limítrofe.

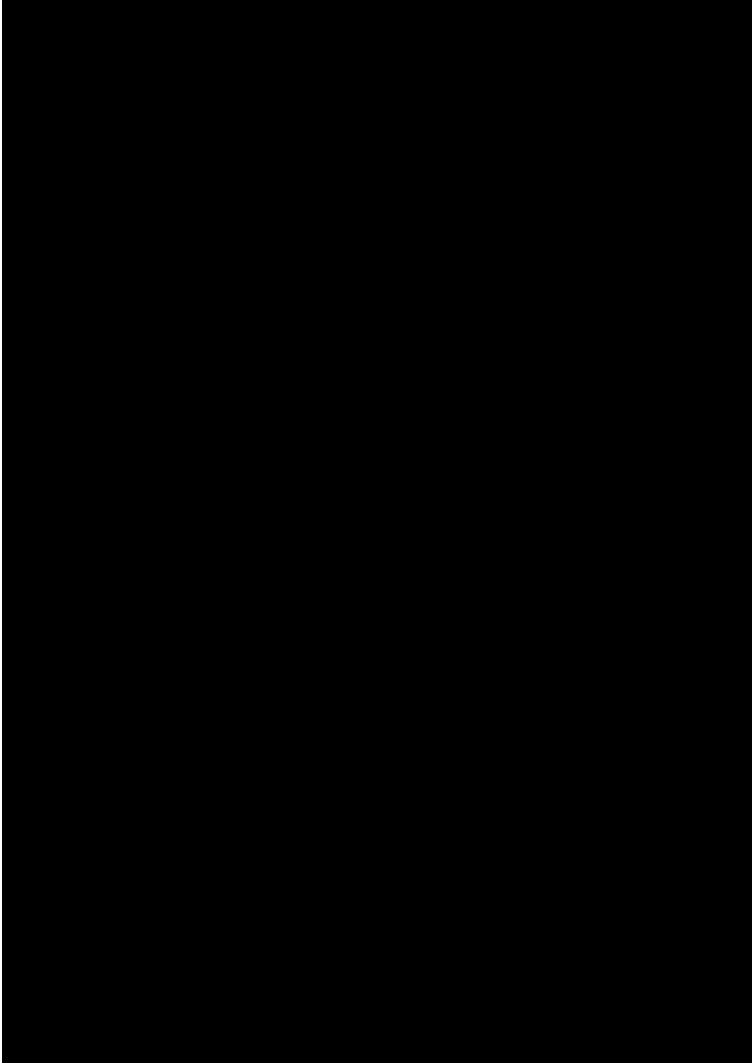
Es necesario proponer con ayuda de la geomorfología una recreación de los diferentes trazados del Río Pocó desde la conquista a nuestros días, lo cual ayudaría a definir con exactitud el cauce correspondiente al Río Pocó para los diferentes momentos en que fue formalizado como límite entre Mérida y Trujillo.

Por el límite norte de la planicie tenemos la disputa Trujillo – Zulia, la cual se remonta a la creación de la Provincia de Trujillo en 1850, para ese momento se devuelve a Trujillo todo el litoral lacustre y tierras llanas comprendidas entre el Río Pocó por el sur y el Río Motatán de Los Negros por el norte.

No obstante, el Estado Zulia asume que Caño Carrillo es la antigua desembocadura del Río Motatán de Los Negros, y por lo tanto define a este cauce como límite con el Estado Trujillo (Asamblea Legislativa del Estado Zulia, 1980, 1930); manteniendo una ocupación de facto en el territorio comprendido entre el Río Motatán de los Negros y Caño Carrillo (figura 3.2).

Esta interpretación diferencial de la localización geohistórica del Río Motatán de los Negros origina la disputa territorial hoy planteada entre ambas entidades, siendo ventajoso para el Estado Zulia el hecho que reiteradamente los mapas editados por Cartografía Nacional desde 1937 señalan a Caño Carrillo como límite norte de Trujillo en la planicie. Esta disputa limítrofe se asocia más a errores de interpretación de la toponimia (dada la similitud de nombres entre el Río Motatán y el Río Motatán de Los Negros), que a problemas causados por los cambios de cauces en el sistema fluvial de la planicie.

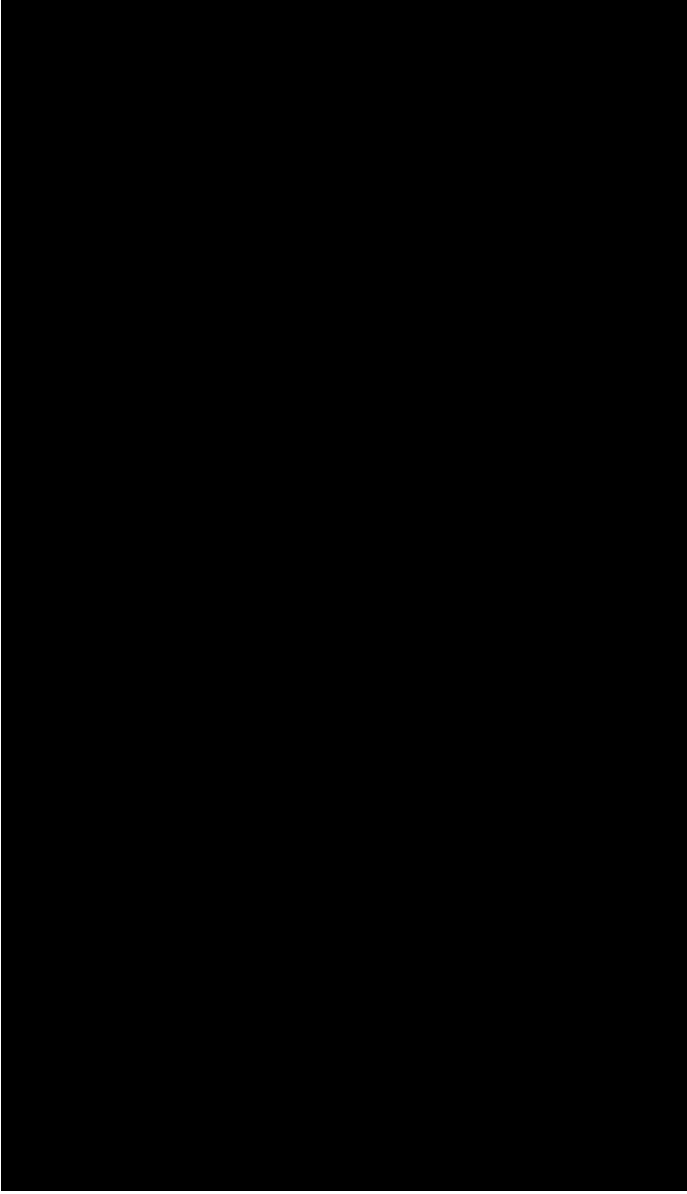
8.- TABLAS
TABLA 8.1. LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE EN LA CARTOGRAFÍA
HISTÓRICA DE LA PLANICIE DEL MOTATÁN. 1810 - 1997



Nd: Información no disponible en el mapa

(?): Información referida de diversos autores pero no descrita en el mapa.

**TABLA 8.2. LOS CENTROS POBLADOS EN LA EN LA CARTOGRAFÍA HISTÓRICA
DE LA PLANICIE DEL MOTATÁN. 1810 - 1997**



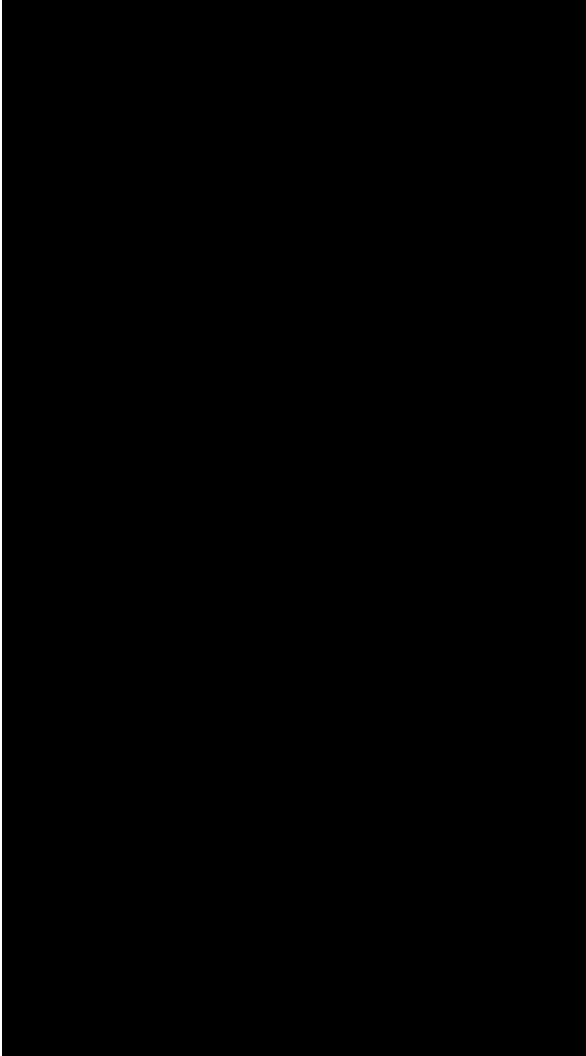
EMPLAZAMIENTO: -COSTA LACUSTRE, - PLANICIE, - GLACIS PIEDEMONTINO, -RIBERA FLUVIAL

POSICIÓN: - PUERTO FLUVIAL, - PUERTO LACUSTRE, - CRUCE VIAL / FERROCARRIL, - CENTRO DE SERVICIOS, -
ASENTAMIENTO AGRÍCOLA.

nd: Información no disponible en el mapa

Continuación

TABLA 8.2. LOS CENTROS POBLADOS EN LA EN LA CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA PLANICIE DEL MOTATÁN. 1810 - 1997



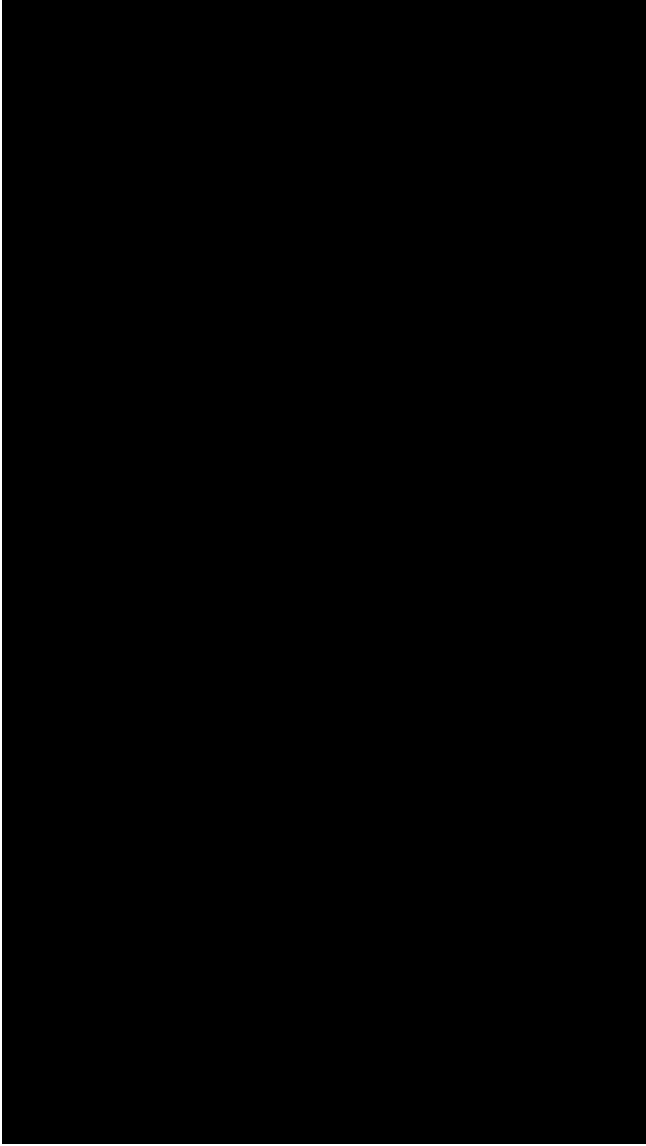
EMPLAZAMIENTO: -COSTA LACUSTRE, - PLANICIE, - GLACIS PIEDEMONTINO, -RIBERA FLUVIAL.

POSICIÓN: - PUERTO FLUVIAL, - PUERTO LACUSTRE, - CRUCE VIAL / FERROCARRIL, - CENTRO DE SERVICIOS, - ASENTAMIENTO AGRÍCOLA.

nd: Información no disponible en el mapa

(?): Información referida por el autor del mapa en sus textos pero obviada en el mapa.

TABLA 8.3. ADSCRIPCIÓN POLÍTICO - TERRITORIAL DE CENTROS IMPORTANTES EN LA PLANICIE DEL MOTATÁN. 1810 - 1997.



PROV. DE MCBO : Provincia de Maracaibo

G. EST. LOS ANDES : Gran Estado de Los Andes (Actuales Mérida, Táchira, Trujillo).

ZULIA / TRUJILLO: Población en área de disputa limítrofe entre los estados Zulia y Trujillo

MÉRIDA / TRUJILLO: Población en área de disputa limítrofe entre los estados Mérida y Trujillo

nd: Información no disponible en el mapa

(1): Mapa elaborado bajo la Ley de División Política Territorial del Estado Trujillo, (Asamblea Legislativa del Estado Trujillo, 1995)

MAPAS.



Fuente: Mapa de la Capitanía General de Venezuela antes de la Revolución de 1810. en Agustín Codazzi. "Atlas de la República de Venezuela". Paris, 1841.



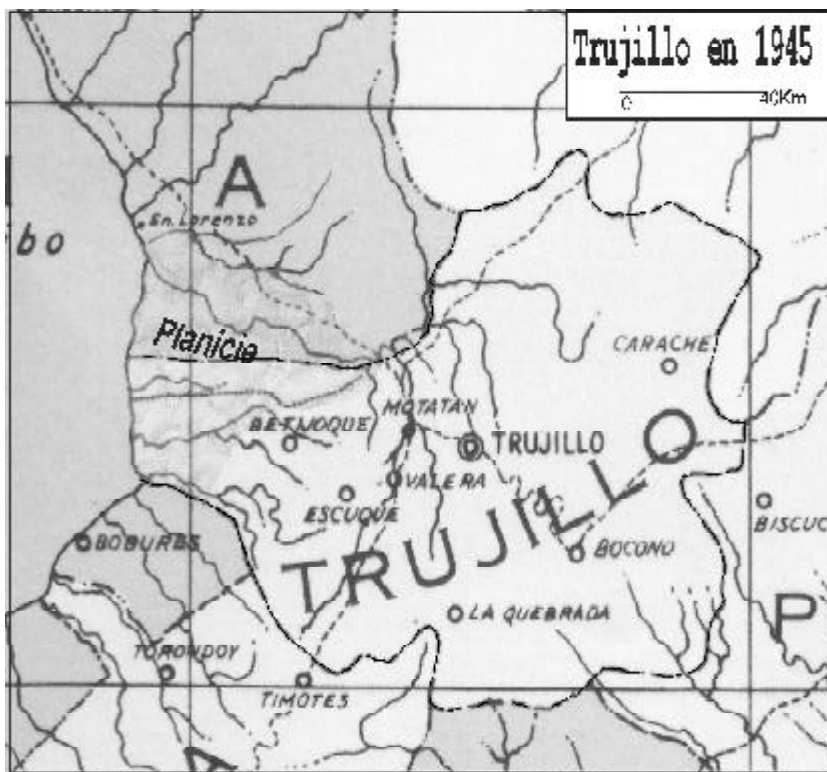
Fuente: Mapa de la Republica de Colombia en 1830. en Agustín Codazzi. "Atlas de la República de Venezuela". Paris, 1841.



Fuente: Mapa de la Provincia de Trujillo en 1841. en Agustín Codazzi. "Atlas de la República de Venezuela". Paris, 1841.



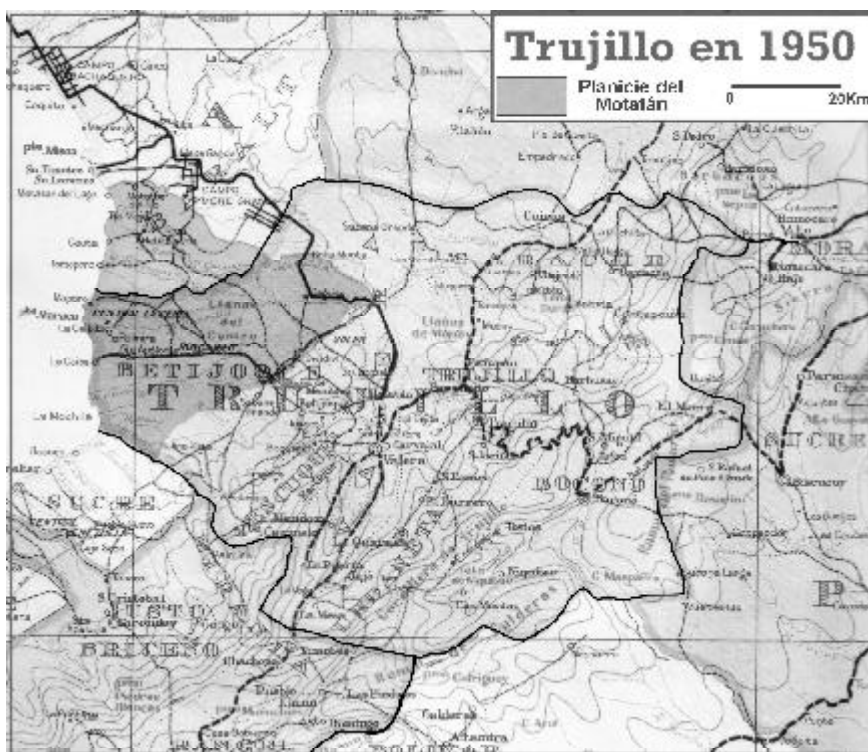
Fuente: Mapa de los Estados Unidos de Venezuela en 1891. Por L. Robelín. 1891 (aprox.)



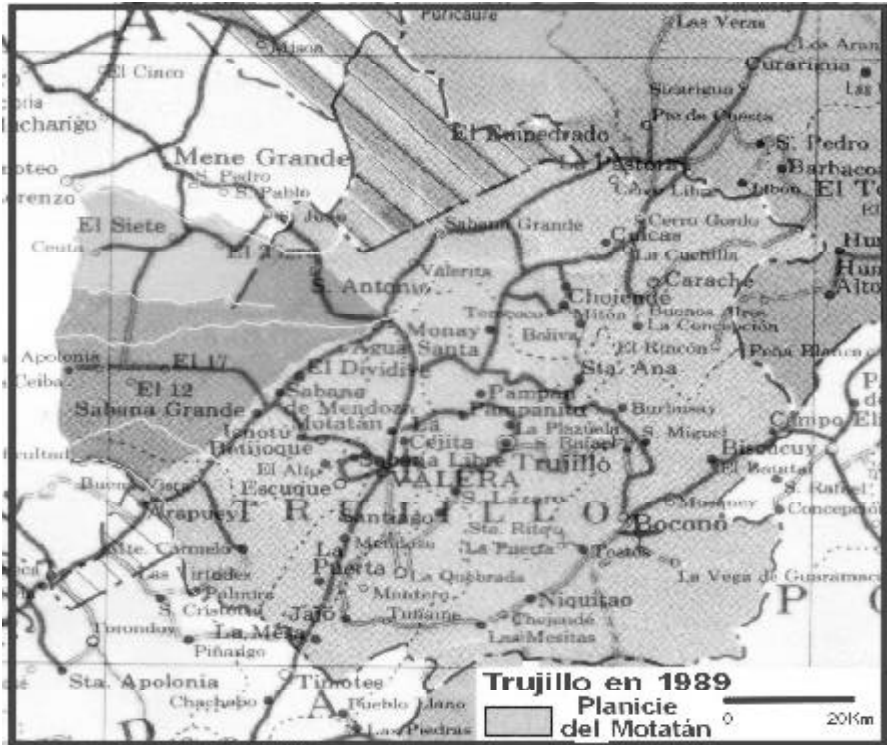
Fuente: Mapa de los Estados Unidos de Venezuela 1:4000000 . editado por: Cartografía Nacional Caracas, 1945.



Fuente: Mapa de los Estados Unidos de Venezuela 1: 2 000 000. editado por: Cartografía Nacional Caracas, 1947.



Fuente: Mapa de los Estados Unidos de Venezuela 1:1 000 000. editado por: Cartografía Nacional Caracas, 1950.



Fuente: Mapa de la República de Venezuela 1: 2 000 000. editado por: Cartografía Nacional Caracas, 1989.

Referencias Bibliográficas

Asamblea Legislativa del Estado Trujillo. (1995, 1990, 1988, 1986). **Ley de Reforma Parcial de la Ley de división Político Territorial del Estado Trujillo**. Trujillo: Gacetas Oficiales del Estado Trujillo.

Asamblea Legislativa del Estado Zulia. (1930, 1980, 1994). **Ley de Reforma Parcial de la Ley de división Político Territorial del Estado Zulia**. Maracaibo: Gacetas Oficiales del Estado Zulia.

Asamblea Legislativa del Estado Mérida. (1904, 1986). **Ley de Reforma Parcial de la Ley de división Político Territorial del Estado Mérida**. Mérida: Gacetas Oficiales del Estado Mérida.

Benot, F. (recopilador). (1929). **Guia General de Venezuela**. Caracas.

Briceño Perozo Mario. (1984). **Historia del Estado Trujillo**. Caracas.

Briceño Valero, Américo. (1920). **Geografía del Estado Trujillo**. Caracas: Tipografía Cultural Venezolana, 1era edición.

Briceño Valero, Américo. (1973). **Geografía del Estado Trujillo**. 2da edición Trujillo: (Actualizada por Jesús Briceño Enríquez).

Cardozo, Arturo. (1993). **Proceso de la Historia de Los Andes Venezolanos**. Caracas: Biblioteca de autores Tachirenses.

Cartografía Nacional. (1997). **Atlas de Venezuela en Línea**. (1 CD)

Cartografía Nacional. (1993). **Diccionario Geográfico del Estado Trujillo**.

Cartografía Nacional. (1976). **Mapas escalas: 1:100 000 ; 1:500 000**. Caracas

Cartografía Nacional. (1945). **Mapa de la República de Venezuela. Escala 1 : 4 000 000**. Caracas.

Cartografía Nacional. (1950) **Mapa de los Estados Unidos de Venezuela. Escala 1 : 2 000 000.** Caracas.

Chávez Luís. (1986). **Geografía Humana de Venezuela.** ULA-Mérida.

Codazzi Agustín. (1841). **Atlas y Resumen Geográfico de la República de Venezuela.** Paris.

Fonseca, Amilcar. (1945). **Origenes Trujillanos.** Caracas.

Microsoft Encarta 2001. (1997). **Atlas Mundial.** 2 discos compactos.

Oviedo y Baños José. (2000). **Historia de la Provincia de Venezuela.** Caracas: Ediciones Libros del Nacional.

Palme Cristl. (1996). **Los Terremotos en Trujillo.** ULA.

Roa, José. (2000). **Expresión Geohistórica del Estado Trujillo.** Gobernación del Estado Trujillo – PROMET.