

LA COMPAÑÍA GUIPOZCOANA Y LAS CASAS COMERCIALES. MIGRANTES, CONTROL DE CAMINOS Y ACOPIO DE MERCADERIAS.

María Yolanda Suarez Plata

Hist. UIS

Artículo publicado en el Diario La Opinión. Cúcuta. Noviembre 2000

La corona decidió entregar el control del tráfico comercial en privilegio a la Compañía Guipozcuana¹, cediéndole la franquicia del puerto de Maracaibo y por ende del tráfico mercantil del interior del Nuevo Reino de Granada por las rutas Río Zulia - Río Catatumbo - Puerto de San Antonio de Gibraltar- Maracaibo. Y Puerto de San Faustino - Río Pamplonita Táchira - Río Zulia - Río Catatumbo - Puerto de Gibraltar - Maracaibo.

La Compañía Guipozcuana, entró a controlar este tráfico, utilizando como factores a los comerciantes asentados en la región, nombrándolos sus representantes de negocios y destinándolos a ocupar cargos públicos en las ciudades de Mérida, San Cristóbal, Pamplona, San Faustino y San José de Cúcuta. El objetivo de la Compañía al realizar estos nombramientos fue ejercer el control fiscal efectivo de la producción destinada a la exportación y los impuestos que debieron pagar las mercaderías de importación con destino al Nuevo Reino.

Esta Compañía, asumió la función fiscal, recaudadora y controladora, sobre la producción y de los impuestos que a la corona le produjo tantos sinsabores. Pero para los comerciantes la situación no pudo ser peor...

*"Si en los años anteriores los propietarios del área andina y ribereña del Lago pudieron desarrollar 'libres' iniciativas encaminadas no solo a abrir rutas más expeditas de comercio hacia la cuenca lacustre, lograr mantener su control, montar tiendas-bodegas, muelles para el embarco y desembarco de cargas en las rutas fluviales, contar con la presencia de mercaderes y consignatarios particulares como receptores y despachadores de productos y puente de enlace con los comerciantes mayoristas de Maracaibo ahora debían enfrentar a los efectos de las medidas impuestas por la Compañía y cuyos resultados son casi inmediatos"*².

Las dificultades comenzaron cuando la Compañía representada por el Teniente de Gobernador de Maracaibo, Don Antonio Uzcátegui y Toro inició litigios por contrabando contra algunos de los comerciantes antiguos. Al tiempo que concedió en Remate el Puerto de San Faustino, aduana, bodegas, canoas y

¹ PARRA, Op. cit. 1983. p.42.

² VASQUEZ DE FERRER, Belín. Maracaibo y su Espacio Histórico. Siglo XVIII. En: Revista Tierra firme No. 10. Caracas. 1985. p. 231.

navegación por el río Zulia a Juan Ignacio Gutiérrez, vecino de San Cristóbal y con títulos de Mercader de Tierras. El documento del remate decía:

"...por razón de arrendamiento por tiempo de cinco años en cantidad de tres mil pesos a pagar por tercias partes...se preceptúa... que los frutos de la Villa de San Cristóbal, Valle de Cúcuta y sus respectivas parroquias y pueblos indispensablemente se han de embarcar por el puerto de este arrendamiento..."³.

Este asiento fue objetado e invalidado por el Gobernador de la Provincia de Maracaibo. Las razones que adujo fueron el grave perjuicio a que quedarían sujetas las arcas reales y al desamparo de los otros puertos establecidos con antelación en la región. A finales de este siglo XVIII, la misma corona había puesto en funcionamiento el Puerto de los Cachos, por donde se debieron embarcar los frutos de Pamplona, Salazar de las Palmas, el Valle de Cúcuta, San Cristóbal etc., con rumbo al Puerto de Maracaibo.

El problema con la Compañía se agudizó a tal punto que durante la Revuelta Comunera, los pobladores, productores y comerciantes del Valle de Cúcuta y de las ciudades aledañas protestaron por la política negativa de la Compañía frente a los intereses de los comerciantes que no pertenecieron a los círculos de Maracaibo.

A pesar de las protestas los arrendamientos continuaron. En 1781, Pedro Navarro, Alcalde Ordinario de Maracaibo, tomó en arriendo las Aduanas de la Isla de Damas (situada en la desembocadura del Río Catatumbo en el Lago) y la del Puerto de San Faustino.

Durante las décadas comprendidas entre 1810 y 1830, las relaciones comerciales internas en la Región Zuliana, se dificultaron debido a los problemas que originaron las guerras de independencia y las consiguientes secuelas dejadas por ellas, al tomar partidos diferentes las principales ciudades, convirtiendo en botín de conquista los puertos fluviales y lacustres, como la mejor manera de entorpecer la entrada de pertrechos para ambos ejércitos.

Después de 1830, con la separación de la Gran Colombia y la implantación de nuevos marcos jurisdiccionales en ambos lados de la frontera colombo-venezolana, parecieron dificultarse aún más las relaciones comerciales y las comunicaciones entre los pueblos pertenecientes a la Región fronteriza colombo-venezolana.

La libertad de comercialización obtenida con la emancipación, propició la entrada a los espacios continentales neogranadino y venezolano de un sinnúmero de comerciantes europeos y norteamericanos que asumieron en adelante las funciones de acopio, mercadeo y exportación de los frutos producidos en la Región Zuliana y de importación de bienes de consumo europeos, que hasta la primera década del siglo XIX había comercializado la Compañía Guipozcuana.

³ *Ibíd.* p.232.

En 1832, los dos Estados acordaron un Tratado reglamentando el comercio binacional por su frontera terrestre. Venezuela declaró a Maracaibo puerto de depósito para el comercio en tránsito hacia y desde la Nueva Granada. La Nueva Granada hizo lo propio, facilitando el paso de la producción Tachireña y Merideña, vía Cúcuta al Puerto de Los Cachos, rumbo al Puerto de Maracaibo y viceversa. Ambos gobiernos aceptaron de esta manera la existencia histórica de una unidad productiva Regional afianzada por casi tres siglos de convivencia socio-económica.

Aunque este tratado tuvo detractores en Maracaibo, fue apoyado por la Diputación Provincial de esta ciudad y en una carta publicada en el periódico El Constitucional de Maracaibo⁴, sentó su moción de apoyo, resaltando los beneficios que este tratado conllevaría al Puerto marabino.

*"La improbación...de este parte del tratado sería un golpe mortal para Maracaibo, anularía su posición natural y ventajosa en el comercio con el Estado Granadino, se le privaría de un mercado que es el objeto de especulaciones frecuentes, y que en cambio se retornan frutos que a su exportación por Venezuela pagan derechos y por consiguiente aumentan los ingresos nacionales...No se podría aprovechar la navegación del Zulia para conducir las mercancías que se fuesen a expender a los pueblos de Venezuela, situados sobre el Táchira...se perdería hasta la esperanza lisonjera que llegase un día a ser este punto (Maracaibo) el almacén de donde se debía surtir la mayor parte de los pueblos de la Nueva Granada."*⁵.

Con la aprobación del tratado quedó resuelta la cuestión legal y abierta la frontera a los cotidianos intercambios comerciales y sociales, manifestados en el establecimiento de importantes Casas Comerciales en las principales ciudades de la Región Zuliana y residenciados en ellas sus representantes, comenzó un verdadero desarrollo socioeconómico para las ciudades de San José y Maracaibo especialmente.

Entre los años 30 y 50 llegaron a Maracaibo procedentes de Europa, un grupo de comerciantes representantes de las casas comerciales europeas, en busca de mercados para sus productos terminados y nuevos productos para surtir los mercados exteriores. Estas casas de comercio reemplazaron a los comerciantes españoles que por medio de privilegios directos de comercialización exclusiva como fue el caso de la Compañía Guipozcoana, exportaron los productos coloniales e importaron lo que no produjeron las posesiones ultramarinas⁶.

⁴ CARDOZO GALUE, Germán. Maracaibo y su Región Histórica. Colección LUZ. Maracaibo. Universidad del Zulia. 1991. p.111.

⁵ *Ibíd.* p.112.

⁶ *Ibíd.* p.223.

Estos comerciantes fueron entre otros: José Abensur, Ambrosio y Alfredo Laussat, Federico Harris, José I. Storms, Eduardo Brook Penny, Francisco Antonelli, Merced Cubillán, Mateo Stella, Samuel Hall, David J. Lamman, José Berti, Jorge Enrique Voigt, Cristiano F. Basahdahl, Guillermo Hutton y Robert Mackay (dueños de Hutton & Mackay), Jorge Hutton, Federico Harris, Patricio Wilson, A. B. Nones, Pedro Storms, W J. Dubs, J. Lanman, Jaime Melinch, G.W. Sahrilou, Samuel C., May C. y Jameson C. Hall, Juan Agostini, A. Eiranulti, Luis Icard, Pedro A. D'Empaire, Juan Sanoly, Juan Dendeis, Rafaél y Miguel Pocaterra, José Baley, Jacobo Dupuy, Alexandre Boyer, Alexandre Mellinet, José A. Antonommarchi, Juan A. Spanochia, Andrés Berti, Juan Bettolalchi, Julien Guinand, Agustín Garzagarais, H.E. Schmilinsky, Theodor Fr. W. Schon y Hinrich Willink⁷.

Las nacionalidades de los personajes antes mencionados eran inglesas, italianas, danesas, holandesas, norteamericanas, alemanas, escocesas, francesas, marroquíes y de las islas caribeñas de Curazao y Saint Thomas.

En San José de Cúcuta se residenciaron de 1835 en adelante los comerciantes y profesionales europeos como: Guillermo Greenhope (dueño de la Hacienda Pescadero), Santiago Frazer (impulsor de la industria cafetera en Salazar), Enrique Weir, Guillermo Garland (Arquitecto), Carlos Lolley (educador), George Mac-Gregor (Médico), Miguel Johnson y Jacobo Mills, George Simpsom, comerciantes y representantes de Casas Comerciales inglesas. De nacionalidad francesa llegaron: Juan y José Saulez y Francisco Bousquet (Dueños de la primera fábrica de Sombreros de fieltro).

De Italia la segunda colonia más grande: José María Antomarchi (comerciante), Minos Santi (Agricultor), Juan Antonio Spanochia, Blas Pocaterra, Emilio y Elbano Massey, Agustín y Andrés Berti Tancredi, Giuseppe y Benedicto Anselmi, David y Benedicto Bruno, Esteban Piombino, Antonio Murzi, Juan Luciani, Francisco Fossi, Juan Torre (Comerciantes), Sebastián Querubini, Cesar Martelli (Arquitectos)⁸.

A partir de 1862 llegó a San José, un grupo de comerciantes alemanes integrado por: A. Schmilinsky, Guillermo Van Dissel, Augusto Link, Guillermo Huber, Enrique Thies, Roberto Minlos, Carlos Fenner y otros, procedentes de Maracaibo y con funciones de representantes de las Casas Comerciales alemanas⁹.

Comparando las dos listas presentadas de los emigrantes extranjeros es frecuente encontrar que los apellidos se repiten, por lo tanto es de concluir que los comerciantes llegados a Maracaibo durante buena parte del siglo XIX, enviaron a algún familiar a residenciarse en la ciudad de San José de Cúcuta, donde establecieron sucursales de sus Casas Comerciales, algunas con sede principal en Maracaibo. Pero todas con conexiones comerciales en sus países de origen.

⁷ *Ibíd.* pp.221 - 222

⁸ FEBRES CORDERO, Luis. *Del Antiguo Cúcuta*. Cúcuta. p. 490 - 492.

⁹ *Ibíd.* p. 412.

La colonia más grande fue la Venezolana, la integraron centenares de comerciantes, que al igual que los demás extranjeros contaron con las mismas ventajas de los nacionales, pues las Constituciones neogranadinas, dispusieron entre ellos y los nacionales paridad de derechos y deberes, pudiendo ocupar sin discriminación cualquier cargo en educación, obras públicas, jueces en procesos electorales y judicial.

Fueron también, artífices del desarrollo económico como representantes de las Casas Comerciales internacionales, manejaron hábilmente las reglas especulativas del capitalismo e introdujeron en la mentalidad de los lugareños la necesidad de mejorar la infraestructura vial y portuaria con el fin de facilitar el tráfico mercantil intra e inter regional.

Las Casas Comerciales más importantes fueron: "Hutton & Mackay" (Inglesa), "Francoís Ainé & Bandot Ducarrey" (Francia), "Schon Willink y Cia", "H.E. Schmilinsky y Cia", "Schimlinsky Farhreholtz y Cia", "Graf y Schon, Montovio Minlos y Cia", "Swift Penny y Cia", "Roncajolo Hermanos", "Ellingius y Jurgensen", "Group y Furhhop y Ochoa y Hermanos", "Federico Harris", "Perdomo Lots y Cia", "Jorge W. Johnston" y "Manuel Arangúren y Cia". Esta lista corresponde a las Casas Comerciales que se instalaron en Maracaibo y San José de Cúcuta hasta 1862.

Las que llegaron en adelante fueron Casas Comerciales alemanas, que se establecieron en Maracaibo y desde allí monopolizaron rápidamente la comercialización del café. Sus representantes financiaron todo el proceso productivo, acopiaron la producción y la ubicaron en los mercados internacionales. Ellas fueron: "Minlos Breuer y Cia", "Schmilinsky y Cia", "Blohm Mecklemburg y Cia", "Riedel Bornhorst y Cia", "Van Dissel y Cia", "Chiossone y Cia"¹⁰.

Los comerciantes locales y los representantes de estas Casas integraron, en su afán de acelerar el crecimiento comercial regional las Compañías del Camino a San Buenaventura y posteriormente la del Ferrocarril a Puerto Villamizar. Ellos junto a los más importantes comerciantes Cucuteños arriesgaron buena parte de sus capitales en el financiamiento de estas obras.

Esperaron recuperar sus inversiones al exportar mayores volúmenes de productos como cacao, café, sombreros, tabaco, cueros, añil, algodón y otro tipo de mercaderías incluida en los inventarios con el rubro de mercancías varias, e importar artículos suntuarios como pianos, ropas, zapatos, telas finas y otros esenciales como herramientas, sal, anís e infinidad de productos que se distribuyeron por las ciudades de la Región Zuliana y en algunos casos cubrieron la demanda de otros mercados del interior de la Nueva Granada¹¹.

En efecto, con el mejoramiento de la infraestructura vial, no sólo recuperaron los capitales invertidos sino que las ganancias tuvieron proporciones mayúsculas. Mientras la Compañía construyó el camino carretero a San Buenaventura, el Ayuntamiento cedió y transfirió a la misma Compañía todas las acciones

¹⁰ CARDOZO, Op. cit. 1991. p.252.

¹¹ GACETA DE SANTANDER. Socorro. 1864. No. 222 p.279.

derechos y propiedades sobre el camino y bodegas de los Cachos, con el privilegio de cobrar el impuesto de peaje y de bodega por las cargas que transitaran por el camino y utilizaran las bodegas.

El Ayuntamiento en contraprestación por la entrega de los derechos y acciones de Los Cachos, recibió por parte de la compañía la tercera parte de las acciones de dicha compañía y recibiría, durante los ocho años que durara la construcción de la nueva vía una suma de dinero preestablecida en el contrato definitivo, aumentando cada año 500 pesos. Esta cláusula del contrato prescribiría, cuando la Compañía terminara el camino carretero y devolviera al Ayuntamiento el camino y las bodegas de los Cachos¹².

¹² FEBRES, Op. cit. p.414.