

EL PROCESO DE POBLAMIENTO DE LA REGION DE FRONTERA SIGLOS XVI –XVIII.

María Yolanda Suarez Plata

UIS- 1993

El proceso de poblamiento y de fundación de las ciudades, puertos terrestres, fluviales y lacustres; lo relativo al Valle de Cúcuta, su ubicación, importancia económica, productividad y comportamiento comercial en relación con su función de centro de acopio, distribución y comercialización de mercaderías con destino al interior del Nuevo Reino (posteriormente Colombia) y a Maracaibo para exportar a las Islas del Caribe y los mercados norteamericanos y europeos.

La ciudad española que se levantó en dicho territorio cumplió con un objetivo básico de ejercer el control efectivo del territorio mediante la reorganización de la vida socio-económica, de acuerdo a los proyectos productivos particulares de los conquistadores que acapararon: los recursos humanos como la energía laboral indígena y los recursos naturales propios de cada área de influencia de la ciudad.

En el siglo XVI, el Nuevo Reino de Granada promovió la penetración, colonización y poblamiento de la región nororiental, correspondiente al actual territorio colombiano del Departamento de Norte de Santander y los Estados venezolanos de Mérida, Táchira y parte suroccidental del Zulia.

Desde el cabildo de Tunja se estimuló la fundación de ciudades en el interior de su territorio jurisdiccional, comprendido éste por el Nororiente del Nuevo Reino. Entre las fundaciones que sobresalieron se contaron las de Pamplona, Ocaña, Salazar de las Palmas, Mérida, San Cristóbal y Barinas. Así, se conformó una red urbana y de caminos que sirvió para lograr el control territorial y que se complementó con las fundaciones urbanas patrocinadas por la Gobernación de Venezuela.

El objetivo básico de dichas fundaciones, fue el proyecto de transportar por dicha red de caminos las mercaderías y las gentes que en las ciudades recién fundadas encontraban

descanso, abastecimiento y apoyo militar. Esta travesía tenía como fin llegar al Lago de Maracaibo o al mar Caribe y desde allí exportar los bienes a la Española, Veracruz y a España. Compraban los comerciantes otras mercaderías y haciendo el mismo trayecto las introducían al Nuevo Reino de Granada.

La penetración y colonización efectiva, de la actual provincia de Cúcuta y hacia los Andes venezolanos, se inició en 1549. El asentamiento permanente de los españoles en la región se logró mediante la fundación de ciudades tales como Pamplona, Mérida, San Cristóbal y Barinas. Con ellas se buscó controlar militarmente el territorio y buscar una vía alterna al río Magdalena para salir al mar Caribe, consiguiendo así vincular el interior del Nuevo Reino con las colonias del oriente de Venezuela, pues el intento de hacerlo desde allí fue un fracaso debido a las condiciones geográficas existentes entre la zona sur del Lago y los Andes venezolanos.

El poblamiento y fundación de ciudades en la Región de frontera, a pesar de los anteriores intentos, se organizó y consolidó con la expedición que partió de Tunja, y que llevó a cabo las huestes de Hernán Pérez de Quesada, por tierras de Tequia en territorio de los Chitareros.

El cabildo de Tunja por medio de la probanza del procurador Juan López, del 26 de noviembre de 1543, se propuso cambiar la ruta del río Grande de la Magdalena, buscando una alternativa que comunicara el altiplano cundiboyacense con el Lago de Maracaibo, en cuya parte meridional se podía fundar un puerto de donde por nuevos caminos, se llegaría a Santa Fe⁵¹. La razón de tal propuesta, fueron las enormes dificultades que se presentaba para los viajeros en tránsito por el río Magdalena. En la referida probanza se asegura que...

..para el bien sustentación de este Reino y en el servicio de Dios y de su Majestad

⁵¹ Ver fragmento de una probanza donde se hace petición para que se pueble un puerto en la culata de la Laguna de Maracaibo y de allí hacer un camino a Tunja con el fin de facilitar el tráfico de mercaderías, siendo solicitada el 26 de noviembre de 1543 en la ciudad de Tunja. FRIEDE, Juan. Documentos inéditos para la Historia de Colombia. Bogotá: Academia Colombiana de la Historia. 1957. Tomo VII. p.103-104. Ver anexo No. 2.

conviene que el dicho camino no se siga... y se pueble la culata de la laguna que dicen de Maracaibo, pues de aquí allá se ha visto ser muy buen camino y poblado y de muchos bastimentos y por la dicha laguna pueden venir mercaderías y por cerca del pueblo que se fundare o naciere, sin trabajo y pérdida de su gente y de sus caballos, pues de ello tanto resulta al servicio de su Majestad y al bien y al aumento de este Reino descubrir y poblar dicho puerto...⁵².

Se refiere en su manifiesto, a la situación vivida por don Pedro Fernández de Lugo, quien envió por el río Grande, al Licenciado Gallegos con 600 españoles, muchos negros y 150 caballos y yeguas; de los cuales sólo llegaron a Santa Fe 70 españoles con vida. El Adelantado Alonso Luis de Lugo sufrió la pérdida de 80 de sus hombres, numerosos negros y bestias, además de gran cantidad de mercaderías y bastimentos⁵³.

El proyecto de la construcción del camino al Lago Maracaibo que impulsó el procurador encontró fuertes obstáculos para su realización. Tal decisión afectó los intereses económicos y los privilegios sociales de los encomenderos y comerciantes, quienes debían sufragar parte de los costos de la obra, además de aportar la energía laboral, representada en esclavos e indígenas de sus respectivas encomiendas, retrasando así sus proyectos privados y trastornando su cotidianidad. Por lo tanto, para ellos era más rentable continuar transitando, mercaderías y gentes, por la vía fluvial del Magdalena. Ellos además, controlaban los principales puertos fluviales entre Honda y Cartagena, especialmente Tamalameque, Mompox y Tenerife.

Para el siglo XVI, Cartagena era, junto a Santa Marta, uno de los principales puertos marítimos del Nuevo Reino de Granada. Allí arribaron las embarcaciones con mercaderías y con los emigrantes peninsulares. Esta población, cuya vida económica se nutrió en gran parte del tráfico del río Magdalena, utilizó, en doble vía, esta ruta fluvial para la introducción y exportación de mercaderías. Por ella se transportaron los principales alimentos de los conquistadores que vivieron en Santa Fe.

⁵² *Ibíd.* p.103.

⁵³ MELENDEZ S., Jorge. Por el río de Zulia. Bogotá: 1983. p.26.

Por otra parte, los encomenderos y comerciantes se rehusaron a la construcción del nuevo camino porque aún con el apoyo económico de la Corona, implicaba una fuerte inversión de dineros que no tenían disponible. La falta de recursos económicos y humanos impidió la creación de la empresa para la exploración, definición y poblamiento de nuevos puertos, fluviales y terrestres⁵⁴.

Junto a esas razones socio-económicas existieron otras de orden geográfico y práctico. La región por donde el Procurador de Tunja proyectó el trazado del camino presentó serias dificultades de carácter topográfico. Al sur del Lago de Maracaibo existía un murallón orográfico que dificultó considerablemente el transporte. Se buscaron y no se encontraron valles naturales y en forma transversal que lo agilizaran.

Con la llegada del visitador Miguel Díaz de Armendáriz en el año de 1546, se comisionó, una expedición que partiendo de Tunja, buscara tierras aptas para fundar puertos terrestres e intermedios en la ruta al Lago de Maracaibo y al Puerto de Santa Marta. Salió rumbo al nor-orienté llegó al llano del Espíritu Santo, llamado así por Ortún Velasco, al haberlo descubierto la víspera de Pentecostés.

El llano estaba poblado por gran cantidad de naturales, que presentaron resistencia, pero que pronto sucumbieron ante la supremacía de las armas, de los ánimos y de la táctica de guerra de los españoles. Siendo reducidos a repartimiento, dejando libre de hostilidades todo el territorio comprendido entre Chopo y el Valle de Santiago, (Hoy San Cristóbal)⁵⁵.

NUEVA PAMPLONA DEL ESPIRITU SANTO.

En este llano del Espíritu Santo Ortún Velasco fundó la ciudad de Pamplona en noviembre de 1549, de acuerdo a la usanza española. Se nombraron regidores y estos eligieron a los dos primeros alcaldes, se repartieron los solares y se separaron 60 vecinos para darles luego repartimientos en otras partes de la provincia⁵⁶.

⁵⁴ *Ibíd.* p.27.

⁵⁵ MARCIALES, Op. cit. 1948. p. 142.

Jorge Orlando Melo, citado por Jorge Meléndez dice: *"...Y contra lo dicho en tales normas (Leyes Nuevas), se permitieron nuevas expediciones para sujetar indios aún rebeldes o establecer nuevas ciudades. Así Ortún Velasco teniente gobernador de Tunja, recibió en 1547 autorización para hacer una entrada a tierras de los Chitareros; con base en su primera visita preparó un grupo de 60 hombres, que en 1549 salieron a poblar el norte de la provincia de los Guanes, por donde se sabía había minas de oro. Velasco fue seguido al poco tiempo por Ursúa, quien asumió el mando de toda la expedición. Los españoles atravesaron la zona de Málaga, ciudad española que entonces decidió despoblarse, llegando hasta los Valles del Pamplonita y del Zulia y en noviembre fundaron Pamplona, en un valle frío densamente poblado; allí más de 110 conquistadores establecieron su residencia, como señores de un poblado indígena que se extendía desde el río Sogamoso hasta el río Zulia. ..."*⁵⁶.

Quedó así, instalado y asegurado el segundo núcleo español en tierras del nororiente, (el primero fue Vélez), desde donde salieron nuevas expediciones hacia las áreas circunvecinas, propiciando nuevas fundaciones y asegurando de paso la supervivencia de estos poblados al mantener a raya las tribus hostiles de los Chitareros, Motilones, Quiriquires y muchas otras establecidas originalmente en dicho territorio.

La manera de mantener con vida estas nuevas fundaciones fue abriendo caminos que pusieron en comunicación los poblados recién constituidos con las estancias, puertos terrestres, ciudades madres como Tunja y Pamplona y otros sitios de descanso entre las jornadas largas, extenuantes y peligrosas que hubo que cubrir diariamente.

Pamplona durante el siglo XVI fue llamada Pamplonilla la Loca, se le dio este apelativo por el comportamiento alegre, imprudente y suntuario producto de la fiebre aurífera de sus habitantes durante los años siguientes a su fundación y al descubrimiento de las minas de plata, oro y cobre que se encontraron en su jurisdicción.

Según Piedrahíta, el descubrimiento de las minas de Páramo Rico fue producto de la

⁵⁶ *Ibíd.* p.144.

⁵⁷ MELENDEZ, Op. cit. 1983. p.28.

casualidad y de una broma hecha por prestantes señores compañeros de Ortún Velasco a un emigrante extremeño que los siguió a una salida de cacería. Estos señores, señalaron al extremeño la cima de un cerro pelado en donde le dijeron encontraría el oro que había ido a buscar. Esta broma resultó cierta.

Ancizar citando a Piedrahita acotó: *"Toda la colina en un palmo de profundidad tenía derramadas las pepitas de oro; por esta causa, y por la prisa que se dieron los mineros con innumerables indios, duró el trabajo solamente un año, y fue tan grande la suma de oro que se sacó, que por la riqueza que adquirieron los pamploneses en aquel corto tiempo y los crecidos gastos y vanidades en que la consumieron, quedó la ciudad con el nombre de Pamplonilla la Loca"*⁵⁸.

Pero no todos los excedentes de la producción aurífera se destinaron a costear lujos y fiestas, buena parte de ellos fueron gastados en el mantenimiento de tres conventos de frailes, uno de clarisas y un colegio de Jesuitas⁵⁹. Al comienzo del siglo XVII, empezó la decadencia en la explotación y producción minera en los territorios jurisdicción de Pamplona. La energía laboral indígena llegó a su mínima expresión y el proceso de mestizaje conformó rápidamente una población campesina autosuficiente que hizo que la población hispana hasta ese entonces habitante de las ciudades, decidiera radicarse en las estancias que tenían en los Valles de Cúcuta, del Espíritu Santo y de Santiago.

El Cabildo de Pamplona a mediados de este siglo se quejó del despoblamiento de las ciudades fundadas durante la Conquista. Las razones fueron varias, entre ellas, la recesión económica y el alto costo de la vida en esas ciudades, -Pamplona especialmente- donde el auge de la producción minera generó inflación; la creación de los resguardos y pueblos de Indios que aceleró el proceso de reasentamiento de la población española y mestiza en Estancias y baldíos.

En el siglo XVIII el panorama de Pamplona fue aún peor. Don Miguel de Santisteban en

⁵⁸ ANCIZAR, Manuel. Peregrinación de Alpha. Bogotá. Biblioteca Banco Popular. Tomo 2. Vol. 9. 1984. p.230.

⁵⁹ MARTINEZ G., Armando. El Poblamiento en Santander. En: Colombia País de Regiones. CDIHR. UIS. Bucaramanga. 1993. 6.

su viaje de Lima a Caracas pasó por Pamplona y reseñó lo que encontró:

"Esta ciudad, de la que sólo ha quedado el nombre de su vecindario (aún más corto que él) que pudo tener en su erección, está situado a un pequeño río de su nombre rodeado de montañas y sierras... Tiene iglesias y conventos de todas las religiones que han fundado en este Reino, en que sólo se mantienen el Prelado y un compañero a excepción de la Compañía de Jesús, en que hay cuatro o cinco sujetos... Y el Monasterio de Santa Clara, que consta de veinte y cuatro monjas con cuantiosa renta por mal administrada, están bien pobres. Las minas de oro y plata que se labraron en su contorno más de un siglo con alguna opulencia hasta que la extinción de los indios y falta de comercio que hubiera subrogado otros operarios que las trabajas en las han puesto en el deplorable estado en que yacen sus famosas minas de oro que llaman las Vetas..."⁶⁰.

Pamplona a la visita de la Comisión Corográfica no contaba ya con minas en labor y de su efímera riqueza sólo quedaron recuerdos y según el mismo Codazzi, "el hábito de la inercia que la empobrece y arruina en medio de las inexploradas riquezas de su suelo".

En 1850 el informe que Ancizar presentó de la otrora ciudad madre fue desolador... "La ciudad tiene el aspecto de los pueblos españoles de otro tiempo. Casas desairadas y pesadamente construidas con gruesos balcones sin orden i aseo exterior; iglesias por todas partes, colegio de ciencias en ninguna, ni monumentos de arte, salvo algunos cuadros antiguos que adornan las paredes de los templos; no hay fábricas y son muy contados los talleres de oficios; el propietario vegeta mano sobre mano, sufriendo estoicamente la miseria y las enfermedades que nacen de ella y lo diezman después de haberlo degradado hasta la mendicidad. Para las familias acomodadas no hay goces sociales ni existencia patriótica... así viven 2.900 individuos que contiene el recinto de Pamplona y así pasan estériles sus días marcados por la decadencia progresiva de lo que fue una ciudad importante."⁶¹.

⁶⁰ ROBINSON, David S. Mil Leguas por América De Lima a Caracas 1740-1741. Diario de Don Miguel de Santisteban. Bogotá. Colección Bibliográfica Banco de la República. 1992. p. 225.

⁶¹ ANCIZAR. Op. cit. p.232.

Fundaciones a partir de Nueva Pamplona.

Siendo Pamplona la ciudad madre de las fundaciones dirigidas al nor-orienté, hacia territorios neogranadinos que posteriormente fueron venezolanos, se analizó la trayectoria de dichas fundaciones y de los caminos que poco a poco se fueron abriendo hasta conseguir unir a Pamplona con Santa Marta, con el Occidente de la Gobernación de Venezuela y con el lago de Maracaibo⁶².

A partir de Pamplona y debido a su ubicación estratégica se enviaron expediciones a buscar salida, tanto al Lago de Maracaibo como al río Magdalena. En dirección al Lago de Maracaibo, la primera ciudad originada por Pamplona fue Mérida, luego fundaron San Cristóbal, La Grita, Pedraza y Barinas. En la búsqueda del río Magdalena, Salazar de las Palmas y Nueva Madrid de Ocaña.

Mérida de los Caballeros.

La primera iniciativa de penetración a los Andes Venezolanos partió de Tunja en 1543, bajo la égida del Procurador Juan López, con la propuesta de abrir un camino desde Tunja hasta la culata del lago de Maracaibo, con el fin de sacar por allí las mercaderías hacia Veracruz o España, sustituyendo la vía del río Magdalena.

Como se expuso antes, esta iniciativa contó con el apoyo de la Real Audiencia de Santo Domingo, para quienes era importante la fundación de un puerto comercial en la parte sur del Lago de Maracaibo. Tendría como objetivo facilitar el tráfico de mercaderías entre las colonias caribeñas pertenecientes a la Audiencia y el Nuevo Reino de Granada.

A raíz de la fundación de Pamplona, la Real Audiencia del Nuevo Reino de Granada, emitió desde Santa Fe un Acuerdo para que Pedro de Ursúa "...en la parte más conveniente poblase un pueblo en las Sierras Nevadas..."⁶³. Pero fue Juan Rodríguez Suárez, quien en 1556 salió en expedición para buscar minas. Encontró en las cercanías de Lagunillas, un sitio con gran cantidad de población indígena y

⁶³ PARRA, Op. cit. 1984. p. 161.

disponibilidad de abundantes recursos naturales como agua, cultivos y buen clima, apropiado para fundar un poblado.

Fundó, entonces, Mérida. Aunque sin autorización Real.

"...Ante tal hecho, el Cabildo envió a Juan Maldonado para apresarlo, permitiéndole, además, decidir sobre la nueva población. Al año siguiente, trasladó a Mérida unas leguas hacia el noreste, cambiándole el nombre por el de Santiago de los Caballeros y designándole justicia y regimiento nuevo, hasta 1607, cuando Mérida se convierte en cabecera del corregimiento que llevó por nombre corregimiento de Mérida y la Grita"⁶⁴.

Se ubicó la nueva ciudad en un paraje de tierras frías donde los naturales cultivaban maíz, papa, cacao, algodón. Los colonos hispanos ampliaron la variedad de producción adicionando cultivos de trigo, caña de azúcar y frutas de origen europeo.

Las mujeres de la ciudad y de sus contornos fabricaron con el algodón producido en la zona, excelentes alfombras, tapetes, frazadas, lienzos burdos y finos, colchas, mantas grandes, hamacas y muchos otros productos artesanales que vendieron en los mercados de la Región y que en algunos casos exportaron vía Maracaibo.

En la jurisdicción de la nueva ciudad encontraron algunas minas de plata, cobre y fierro, que según comentó José Domingo Rus, no fueron explotadas por la escasez consuetudinaria de brazos para trabajarlas. En esta zona al igual que en casi toda la Región, a partir de las antiguas encomiendas en el siglo XVII se conformaron haciendas grandes y opulentas que produjeron cultivos que autoabastecieron y los excedentes, especialmente de trigo y algodón se acopiaron para exportar por Maracaibo, estas haciendas fueron destruidas reiterativamente por las incursiones motilonas a través de los siglos XVII y parte del XVIII. En el siglo XIX, las haciendas antiguas fueron reconstruidas por hombres industrioses que cosecharon y produjeron abundante cacao y café.

La población de la jurisdicción merideña a comienzos del siglo XIX, según Rus, se contabilizó en 150 mil habitantes, comprendidos en esta cuenta los pueblos de misión, que bien pudieron llegar a 100 mil, los otros 50 mil correspondieron a población blanca, mestiza, parda y morena.

Durante todo el siglo XIX, Mérida mantuvo una economía cafetera de exportación y para ello utilizó los mismos caminos que venía utilizando desde el siglo XVI, los caminos hacia el Valle de Cúcuta y el camino hacia San Antonio de Gibraltar. La ruta hacia el Valle de Cúcuta fue la que saliendo de Pamplona siguió por los valles de Cúcuta hasta el valle de Santiago, continuó por la Grita hacia Bailadores llegó a Lagunillas y de allí a Mérida; este camino fue posteriormente el llamado Camino Real⁶⁵.

Villa de San Cristóbal.

Mérida necesitó, para la conservación y crecimiento urbano que garantizara el control territorial, mantener una vía de comunicación con Pamplona. Esta ciudad brindó a Mérida el apoyo militar para la reducción de los belicosos indígenas, sin embargo, la enorme distancia entre las dos ciudades españolas obligó a la fundación de San Cristóbal. La Real Audiencia de Santa Fe dio en comisión, en 1561, a Juan de Maldonado, la fundación de un pueblo en el valle de Santiago al que llamaron San Cristóbal⁶⁶.

Esta nueva fundación garantizó el libre tránsito de mercaderías y gentes entre Mérida y Pamplona, también la reducción de los naturales que no pagaban ningún tributo a los conquistadores y que tampoco pertenecían a "pueblo de doctrina" ni encomienda alguna. San Cristóbal está ubicado a 120 leguas de la ciudad de Maracaibo por vía terrestre, fluvial, lacustre y a 30 leguas del Lago por vía terrestre directa, por el difícil camino a Gibraltar. Esta distancia entre San Cristóbal y Maracaibo estaba repartida en 30 leguas de la Laguna, 70 por el río Catatumbo y San Faustino (ríos Táchira-Zulia) y 20 por tierra entre San Cristóbal y San Faustino. Produjo la ciudad y su jurisdicción, tabaco

⁶⁴ *Ibíd.* p. 162.

⁶⁵ *Ibíd.* p. 162.

⁶⁶ PARRA, Ileana. Las Rutas del Comercio en torno a la Cuenca del Lago de Maracaibo. Caracas. En: Tierra Firme No. 10. 1985. p. 202.

selecto, (hasta que la prohibición lo redujo al espacio de La Grita, lugar donde se ubicó la casa factoría y las de elaboración y distribución⁶⁷, para 1812 vendió al Estanco tabaco aliñado de 'cura negra' en longaniza y tangos. También extrajo añil de la zona de San Isidro de Haza perteneciente a su jurisdicción.

La producción de cacao en cantidad de tres a cuatro mil fanegadas por año y destinado casi totalmente a la exportación junto a la producción del valle de Cúcuta le dio renombre a nivel de mercados europeos. En cuanto al Café, su producción se inició durante la segunda década del siglo XIX, aunque las primeras exportaciones sólo se dieron después de 1850.

San Cristóbal sacó su producción por los caminos del valle de Cúcuta, hasta que en el año 1880, los altos costos en fletes y los múltiples impuestos que los productos hubieron de pagar al hacer el tránsito binacional, obligaron a su clase económica y dirigente a construir el Gran Ferrocarril del Táchira con dirección a el puerto de Encontrados desde donde por vía fluvial (río Catatumbo) llegaron al Lago de Maracaibo y de allí por vía lacustre hasta la ciudad de Maracaibo. Este Ferrocarril reemplazó el viejo camino de San Cristóbal al Puerto de Guamas sobre el río La Grita evitándose así la ruta al Valle de Cúcuta y la utilización del Puerto de San Buenaventura.

De San Cristóbal partieron varios caminos muy importantes para el comercio interregional, abiertos la mayoría desde la colonia y muy pocos durante la independencia y la república⁶⁸, se circunscribieron a San Cristóbal, San Antonio y La Grita y estuvieron dirigidos a San José de Cúcuta y Mérida, ciudades con las que comerció y se mantuvo ligada económica y socialmente.

En la búsqueda de la ruta al río Magdalena, se sucedieron tres expediciones. La primera salió al mando de Diego de Montes, quien pasó por el valle de Cúcuta, torció hacia el oeste y en tierras de los Cíneras fundó un pequeño poblado cerca del sitio

⁶⁷ RUS, José Domingo. Maracaibo a principios del siglo XIX. Maracaibo. Universidad del Zulia. 1969. p.92.

⁶⁸ MURGUEY G., José. Controversia Colombo-venezolana en la Construcción del Gran Ferrocarril del Táchira. San Cristóbal. Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses. No. 90. 1988. p.40.

donde hoy queda Salazar de las Palmas. Este pueblo tuvo corta vida, porque al juntarse las tribus vecinas lo destruyeron en su totalidad.

En 1561 y debido a la destrucción de este puerto de avanzada española se ordenó partir una nueva expedición al mando de Pedro Alonso y de Juan de Trujillo quienes descubrieron el río al que llamaron Peralonso y llegaron hasta las riberas del río Catatumbo. La tercera expedición se envió en 1569 a cargo de don Francisco Fernández de Contreras junto a 50 hombres.

En el transcurso de la segunda mitad del siglo XVI llegaron de España nuevas expediciones que fueron las encargadas de explorar y fundar los poblados que sirvieron de puntal en el proceso de poblamiento y apertura de vías en los espacios recién conquistados.

Espíritu Santo de la Grita.

Entre los nuevos expedicionarios -que años después serían fundadores de Ocaña-, llegó don Francisco de Cáceres en el año de 1569, prestante en linaje pero despertado tardíamente a la conquista. Se le había concedido una Capitulación

"...que parecía trazar media circunferencia que ocupando el espacio comprendido entre los Llanos Orientales, terminaba en el río de Zulía. Cáceres se dedicó a fundar poblaciones en su carrera de conquistador, dando oficio a los impacientes expedicionarios que no lograron botín de conquista"⁶⁹.

Llegó al Valle de la Grita en tránsito hacia Santa Fe, donde habría de pacificar los indios Muzos; fundó allí el pueblo de El Espíritu Santo de la Grita y muy cerca Medina de Torres y El Valle de la Plata - estos dos últimos de muy corta vida-. En 1573 consiguió la confirmación de la Gobernación del Espíritu Santo de la Grita. Fundación que en su momento fue considerada ilegal debido a la falta de permiso para hacerlo pero fue legitimada al conceptualizar las ciudades madres de Pamplona y Mérida que servía de

⁶⁹ MELENDEZ S., Jorge. Cúcuta Región o Subregión. Caracas. Tierra Firme. No. 10. 1985. p.181

puede entre ellas y de avanzada militar contra los grupos indígenas en franca rebeldía. Además " *...los habitantes del nuevo poblado se comprometían a limpiar el río Zulia y sus afluentes de los feroces indios que obstaculizaban las travesías de mercancías y gentes por ellos*"⁷⁰.

Durante los dos siglos siguientes a su fundación, fueron frecuentes las incursiones motilonas que lograron arruinar las haciendas principalmente a finales del siglo XVIII. Sin embargo, fue una ciudad que produjo gran cantidad de cacao de la mejor calidad, azúcar y dulces de los cuales derivó su principal comercio. También tuvo cultivos de maíz, papa, garbanzo, chícharos, higos, manzanas, frutas europeas, legumbres que facilitaron su manutención y permitió la supervivencia del asentamiento a pesar del peligro que implicó: los ataques motilonos y desplazamiento de la actividad comercial y económica hacia los puertos de Los Cachos y San Buenaventura que hicieron decaer por algún tiempo el tránsito de las caravanas de comerciantes por el río La Grita en su búsqueda del río Zulia.

A comienzo del siglo XIX, José Domingo Rus, se refirió a situación decadente de La Grita diciendo "que podría progresar este pueblo, si se compone el camino que sale del embarcadero del río Zulia, en la parte de arriba, que llaman Escalante y se limpia los embarazos del mismo río navegable"⁷¹. Aunque es cierto que el desembarcadero estaba en mal estado y a pesar de la imprecisión en los datos geográficos de este autor que confundió el río Zulia con el Escalante, la verdadera causa de la crisis de La Grita durante los últimos años del siglo XVIII y principios del XIX se debió a la desviación de la ruta comercial por los puertos de Los Cachos y San Buenaventura.

San Pablo de Salazar de las Palmas.

En 1583, el Capitán Alonso Esteban Rangel, Maese de Campo de Don Francisco de Cáceres, entonces gobernador de la Grita, se ofreció a conquistar y pacificar las costas sur del lago de Maracaibo, pobladas por indios Motilonos y Quiriquires. Esto en cumplimiento de las capitulaciones despachadas desde Santa Fe. Conseguido el mejor

⁷⁰ MELENDEZ, Op. cit. 1983. p.38.

⁷¹ RUS, Op. cit. 1969. p.88.

lugar fundó la ciudad de San Pablo de Salazar de las Palmas entre el Valle de Cúcuta y la ciudad de Nueva Madrid de Ocaña por donde ya existía una ruta comercial.

La fundación de Salazar de las Palmas, fue el puntal que permitió el avance de la ruta comercial y la colonización de la vía hacia Ocaña. Solucionó varias dificultades para el establecimiento de un circuito comercial en la Región del Zulia: la poca población hispana, la falta de armas suficientes y la selvática y enmarañada vegetación que rodeó el río Zulia. Este río era la única vía hacia el Lago de Maracaibo pero se hacía intransitable por la abundante población de indios belicosos que frecuentemente asaltaron y destruyeron las caravanas de bongós que transportaban mercaderías, tropas y comerciantes hacia y desde Pamplona y Mérida. Por todo ello se substituyó temporalmente la ruta del Río Zulia por una salida alternativa al río Magdalena por el puerto ocañero de Orozco.

Para las ciudades fundadas en los Andes venezolanos y en el sur-occidente del lago de Maracaibo la situación fue otra. El puerto Nuevo de Orozco resolvió la salida al mar para Pamplona y el puerto de El Carare lo hizo para Vélez. Pero para la ciudad de Mérida estas eran unas salidas costosas, difíciles y lejanas. La Corona, entonces, ordenó y buscó la fundación de pueblos o puertos terrestres que facilitaran su acercamiento a Pamplona. Salazar continuó siendo la ciudad puerto terrestre en la vía Ocaña-Pamplona y el Valle de Cúcuta, con un comercio activo, pero con muy poca población fija. En el siglo XVII, se encontró en las mismas condiciones en que se hallaba San Faustino, La Grita, Pamplona y las otras ciudades de la Región, con muy pocos pobladores y asediados por las incursiones de los reductos motilonos. Aún no se había realizado la reducción de los indios a resguardo y muchos estaban dispersos y "sin pasto espiritual"⁷².

Debido a la escasa población de estas ciudades, a causa de una ruralización de la vida de los pobladores que abandonaron paulatinamente las ciudades para trasladarse a las haciendas y estancias, era presumible que se produjera su desaparición. En el caso de

⁷² Se refiere a los indígenas que no estaban sometidos a doctrina, ni hacían parte de encomienda alguna.

Salazar, para 1693 llevaba la ciudad 6 años sin Alcalde Mayor y por lo tanto casi abandonada. En este año el Capitán Gutiérrez capituló el gobierno de la Alcaldía Mayor de la ciudad diciendo que encontró un "lugar casi arruinado... pues a más de 6 años se declaró por vaco..."⁷³.

Entre los puntos de la Capitulación ofreció:

*"Para que no se acabe de despoblar aquella ciudad según cortedad de los vecinos de ella. Están los de mantener la iglesia y fomentarla teniendo abierto el camino que sale al río de Zulia... para el trato y comercio de este reino con los moradores de la provincia de Maracaibo y Caracas."*⁷⁴.

La segunda Capitulación la presentó Don Bernardo Barreto y Guevara en 1705. Vecino de Tunja se comprometió a reconstruir la ciudad, a reorganizar las comunidades y a buscar la pacificación y reducción de los motilonos. Este señor, fundó el resguardo de Santiago, como puesto de avanzada sobre tierras motilonas, para buscar el río Zulia, facilitando el comercio con San Antonio de Gibraltar. El resguardo no funcionó como tal. La proyectada y anhelada reducción de los motilonos fracasó y el sitio se convirtió en lugar de descanso entre Salazar y el puerto de San Cayetano.

A finales del siglo XVIII, las relaciones de mando del Virrey D. Francisco Gil y Lemos informaron sobre los gobiernos y corregimiento de Pamplona, Salazar y San Faustino. El Virrey en dicho informe expresó que se debía extinguir el pequeñísimo gobierno de San Faustino y agregarlo con la ciudad independiente de Salazar de las Palmas al Corregimiento de Pamplona y justificó este cambio de jurisdicción de la siguiente manera:

"A más de la Alcaldía Mayor de vetas de Pamplona y Bucaramanga... había otra que por su cortedad no se nombra Alcalde Mayor; y se gobierna como independiente por los Alcaldes ordinarios, que es la de la ciudad de Salazar de las Palmas y su jurisdicción

⁷³ MELENDEZ, Op. cit. 1983. p.82.

⁷⁴ Ibíd. p.84.

que, creado un corregidor en Pamplona, convendría agregar a él. Su población se reduce, incluso la ciudad, a tres parroquias y un pueblo de indios recién convertidos, sin duda motilonos...⁷⁵.

En 1834 llegó a Salazar como Párroco el Presbítero Romero, a quien se le debe (según la tradición y los documentos) la siembra y cultivo de arbustos de café, que en esta región prosperaron rápidamente y le dieron renombre y sustento a la ciudad durante el resto del siglo XIX.

Manuel Ancizar durante su visita a la ciudad en 1851 comentó: *"Situado Salazar en la ribera izquierda del río de su nombre, tributario del Zulia...de clima sano y a 852 metros sobre el nivel del mar. Cuenta con 4631 habitantes, posesionados de una comarca fértil, alegre y muy favorable para la agricultura, que es variada pero no tan rica en sus productos como lo permite el suelo... sus moradores son blancos, mestizos, todos gente sana de índole inmejorable...⁷⁶.*

La ciudad de Salazar fue el tercer lugar en la Región donde se cultivó café, desde allí se irrigó por el resto de la zona y contribuyó a partir de 1850 con exportación del producto por Maracaibo en cantidad de 6.000 quintales. Esta la realizó el padre Romero con el apoyo de un señor Frazer, alemán residente en la zona desde 1820 y según la tradición este sacerdote repartió las ganancias por un monto de 80.000 pesos entre los cultivadores y cosecheros de la zona. El cultivo de café en la comarca continuó durante la segunda mitad del siglo XIX y los primeros 20 años del siglo XX, como producto principal de exportación y fuente primaria de divisas para los cultivadores y ciudades productoras, acopiadoras y distribuidoras del producto.

Nueva Madrid de Ocaña.

La búsqueda, por parte de los expedicionarios enviados desde Pamplona y al mando de Don Francisco Fernández de Contreras, de un sitio apropiado para fundar un poblado que sirviera de puerto terrestre en una futura y alternativa ruta al río Grande de la

⁷⁵ COLMENARES, Germán. Relaciones e Informes de los Gobernantes de la Nueva Granada. Bogotá. Biblioteca Banco Popular. Tomo II. 1989. p.94.

Magdalena, llegó a su fin cuando encontraron el lugar que consideraron más adecuado para la fundación en el Valle de los Hacaritamas.

El problema que se le presentó a Fernández de Contreras, fue que el sitio escogido pertenecía a la jurisdicción de la Gobernación de Santa Marta y no a la Gobernación del Nuevo Reino. Lo solucionó recurriendo a la Real Audiencia quien aceptó el pedimento de fundación siempre y cuando la nueva ciudad quedara sometida a la jurisdicción de Santa Marta.

"...Realizó la fundación de Nueva Madrid, el 14 de diciembre de 1570 en el Valle de los Hacaritamas. Allí dejó suficiente población y continuó su ruta al río Magdalena buscando el puerto de Santa Marta."⁷⁷.

Este nuevo pueblo llamado en su primer momento Nueva Madrid, fue a partir de 1572 Ocaña, ciudad que junto a Pamplona se consideraron foco de poblamiento de la región. Germán Colmenares dice respecto a esta fundación:

"...En 1580, el tráfico se desvió por este puerto, ya que la nueva fundación permitía el transporte de mercancías sin mayores contratiempos y de allí se podían internar los comarcanos y comerciantes a Pamplona y San Cristóbal a Vélez y a Santa Fe ahorrándose once días de trabajo que habían desde dicho lugar hasta el río Negro... La ciudad de Ocaña resolvió en parte el problema de los indios bogueros, dio una salida a Pamplona sobre el río Grande de la Magdalena y facilitó el tráfico comercial del Nuevo Reino"⁷⁸.

Recién fundada Ocaña, sus pocos pobladores se dedicaron a sentar las bases de la nueva ciudad y a conseguir las recuas de mulas que la hicieran un punto clave para el comercio y la conformación de la red de caminos que unieron las ciudades y puertos de la región conquistada y poblada.

⁷⁶ ANCIZAR, Op. cit. p.200.

⁷⁷ MARCIALES, Op. cit. p.145.

⁷⁸ MELENDEZ, Op. cit. 1983. p.35.

Ocaña estaba de todos modos alejada de las riberas del Magdalena y necesitó la construcción de un puerto fluvial que le sirviera de complemento para la actividad comercial. Esta estructura urbana caracterizada por la existencia de una ciudad interior alejada del río principal y complementado con un puerto fluvial se estrenó en el Nuevo Reino de Granada con la fundación de Vélez y su respectiva salida en el Carare. Esta experiencia sirvió para organizar de la misma forma la estructura urbana de Ocaña.

El Puerto Nuevo de Orozco, establecido a 16 leguas del puerto de Tamalameque, sobre el río Grande de la Magdalena fue fundado en 1580 por Francisco Fernández de Rojas sirvió como puerto fluvial de Ocaña y solucionó en gran parte a Pamplona su problema de salida al río Magdalena y por ende al mar Caribe. Esta ciudad de Ocaña creció rápidamente cuando empezaron a establecerse en ella gentes venidas de muchas partes que acordaron levantar la iglesia y dieron un contrato al catalán Gonzalo de Orta para construir el acueducto, la casa del Cabildo, el Ayuntamiento, la cárcel, la carnicería, además se erigieron los Conventos de Santo Domingo y San Francisco⁷⁹.

Debido a los problemas ocasionados por los indios motilones en el trayecto del río Zulia al Lago de Maracaibo y a las dificultades que existieron en las vías de Pamplona al río Lebrija y de Tamalameque a Honda, se recurrió al Puerto terrestre de Ocaña convirtiéndolo en el paso obligado para los viajeros y comerciantes de la segunda mitad del siglo XVI y XVII, manteniendo este una continua actividad mercantil y recibiendo comerciantes y aventureros deseosos de obtener una posición social y económica en un sitio que a la vista se presentaba con un futuro promisorio.

La ubicación espacial privilegiada de Ocaña, complementada con el puerto fluvial de Puerto Nuevo de Orozco, permitió que los mineros de Remedios y Zaragoza, en la actual Antioquía, aprovecharan la relativa cercanía de estas dos áreas, que solo fueran separadas por el río Magdalena, para el establecimiento de un intenso flujo comercial. Los antioqueños cambiaron el oro de sus minas por la alimentación que suministró Ocaña. En efecto, se creó, por tanto, una relación entre territorios aledaños garantizó la explotación minera y la producción agrícola. Este modelo espacial, como lo

⁷⁹ MELENDEZ S., Jorge. Ocaña Colonial. ECOE. Bogotá. 1984. p.21.

señalo Colmenares en la obra citada, fue propio de las zonas mineras.

Para el siglo XVIII, se presentaron enfrentamientos entre representantes de la Corona, encargados de instaurar los cambios administrativos y fiscales de las reformas Borbónicas, y representantes del poder local, especialmente en Ocaña, que aún mantenían privilegios concedidos por la conquista y que debido a ellos conservaron la autonomía y el control de mercaderías en tránsito por el río Magdalena hacia el interior del Nuevo Reino.

El crecimiento demográfico ocurrido en toda la región por esta época, producto de las corrientes migratorias españolas, se sintió en Ocaña de manera particular, ya que el sitio donde se ubicó la ciudad está rodeado de "cerros y cerrones pelados" y el exceso de pobladores requirió mayor cantidad de leña y las tierras ejidales, no alcanzaron a cubrir tales necesidades⁸⁰. El Cabildo ocañero decidió entonces ocupar el territorio de los Motilones, corriendo estos hacia las selvas inexpugnadas. A finales del siglo los habitantes de Ocaña iniciaron los cultivos de café y cacao que complementados con los de caña de azúcar, establecidos en el XVII, conformaron la economía agrícola propia de la provincia.

Ocaña mantuvo su importancia en el territorio durante el siglo XIX, dada su ubicación geográfica estratégica para el tráfico comercial hacia y desde el interior de la República colombiana. En la actividad guerrera participó activamente, fue el lugar escogido en 1815 por las provincias Unidas para acopiar los refuerzos que se prepararon en auxilio de Cartagena, y la primera posición ocupada por el General Morillo para la invasión del interior de la Nueva Granada. Fue sede de la Convención Política de 1828, sirvió además, de base de operaciones al General Carmona en la fallida campaña de 1841 y al General Herrán en la que en 1842 emprendió para recuperar las provincias de la Costa.

En Ocaña inició el General Mosquera la organización del ejército del Norte en 1854 y la pérdida de esta ciudad fue el final del General Briceño, que fue rechazado en el Banco

⁸⁰ *Ibíd.* p.30.

en 1861⁸¹. Estas acotaciones demostraron la importancia de la ciudad de Ocaña para la nación entera en una época de continuos conflictos políticos. Su cercanía al río Magdalena y la facilidad para comunicarse con el interior y con la costa la convirtieron en el fortín de la defensa del interior del espacio neogranadino. Finalmente, Camacho Roldán consideró a Ocaña y al Banco la llave del interior de Colombia.

En cuanto a los caminos que partieron y llegaron a Ocaña, tuvieron gran importancia, no sólo para esa parte del Gran Santander, sino para la república en general. Por las ventajas que presentó su ubicación, la abundancia de las aguas circundantes que le proporcionaron doble salida al mar -por el río Zulia o por el Catatumbo al Lago de Maracaibo y por el Magdalena rumbo a Barranquilla-. Las vías terrestres más utilizadas en el siglo XIX fueron:

La de Loma de Corredor y la del norte hacia Puerto Nacional ambas transmontando el filo de la cordillera Oriental. Otra fue la que siguiendo la quebrada de Cuaré buscó el puerto de La Gloria, esta se consideró la más adecuada por ser la más próxima a las plantaciones de café de la región Ocañera.

La propuesta presentada hacia 1895 por el gobierno regional, de buscar otra vía prolongando el ferrocarril de Cúcuta hacia el noroccidente por los valles de los ríos Sardinata y Catatumbo atravesando por la depresión que se encuentra al Sur del cerro de Bobalí para salir a Tamalameque, pasando por Ocaña, comunicando los valles de Cúcuta con los de Ocaña y concentrando la actividad comercial del Norte de Colombia en el río Magdalena, la detuvo la Guerra de los Mil Días.

A partir de Ocaña se fundaron: El puerto Nuevo de Orozco, Nuestra Señora del Carmen de Estancia Vieja, Brotaré, San Juan Crisóstomo, San Antonio Abad de Carasica, San Diego de Boquini, San José de Buenavista, Tiurama y el Partido de la Sangre (Convención)⁸².

⁸¹ CAMACHO ROLDAN, Salvador. Notas de Viaje. Tomo I. Colombia y Estados Unidos de América. Publicaciones del Banco de la República, Archivo de la Economía Nacional. Bogotá. 1973. p.105.

⁸² MELENDEZ, Op. cit. 1984. p.56.

FUNDACIONES A PARTIR DE LA GOBERNACION DE VENEZUELA.

La Gobernación de Venezuela fue creada en favor de los Welser en 1528, quedando adscrita a la Real Audiencia de Santo Domingo. Las fundaciones urbano españolas promovidas desde la actual Venezuela fueron las ocurridas en torno al Lago de Maracaibo en el occidente de la Gobernación, las cuales tuvieron especial relación con las fundaciones hechas a partir del Nuevo Reino. La ocupación se inició con la fundación de Coro en 1527, por parte de Juan de Ampíes, legalizándola Ambrosio Alfinger en 1529. Las fundaciones más importantes fueron:

Nueva Trujillo.

Nueva Trujillo fue fundada y poblada por primera vez en el año de 1556, en la región habitada por los indios Cuicas. En 1558 Francisco Ruíz la refundó en el valle del río Boconó con el nombre de Mirabel⁸³. Durante 15 años se cambió su ubicación continuamente, hasta que en 1570 logró su asiento definitivo, ubicada al nororiente de Mérida dándosele el nombre de Trujillo de Nuestra Señora de la Paz.

Con la fundación de este poblado se desencadenó un hecho trascendental en el reordenamiento administrativo y político de las Colonias: La división jurisdiccional entre las Audiencias de Santa Fe (al sur) y de Santo Domingo (al norte). El hecho se produjo de manera accidental:

"...En la ocasión en que Ruíz penetraba las tierras trujillanas hacia el sureste, se encontró con Juan Maldonado, quien desde Mérida se dirigía al noroeste hacia las poblaciones de los timotes y los cuicas, con el propósito de seguir descubriendo y ocupando nuevos territorios. A raíz de este encuentro, se produjo la delimitación entre Mérida y Trujillo..."⁸⁴.

Mérida se fundó y pobló por gentes venidas del Nuevo Reino, se consideró, por tanto, su territorio jurisdicción de este. Trujillo, en cambio se fundó y pobló a partir de Coro, en consecuencia, hacía parte de la jurisdicción de la Gobernación de Venezuela. Este

⁸³ PARRA, Op. cit. 1984. p.180.

⁸⁴ Ibíd. p.181.

hecho marcó por largo tiempo la división jurisdiccional entre las Audiencias de Santo Domingo y de Santa Fe.

Nueva Zamora de Maracaibo.

La Ciudad Puerto de Maracaibo perteneció a la Audiencia de Santo Domingo. Sin embargo, fue el centro nodal de la conformación económica del Nororiente del Nuevo Reino, pues la producción destinada a la exportación salió por Maracaibo y por allí mismo entraron las mercaderías necesarias en el interior del Nuevo Reino.

La fundación más importante en la región circunvecina al Lago de Maracaibo fue la de la ciudad de Maracaibo. Entre 1529 y 1567 se hicieron varias tentativas de fundación del puerto. Muchas de ellas fracasaron a consecuencia de la belicosidad de los antiguos moradores. Así lo registraron los cronistas de la época:

"... por ser tierras que poco ofrecían para satisfacer los motivos que conllevaron a realizar tal empresa; por la gran resistencia que mantenían las poblaciones indígenas costeras."⁸⁵

En 1567 Alonso Pacheco, con el auspicio de Diego Mazzariegos- Gobernador de Venezuela- y de la Audiencia de Santo Domingo, preparó una expedición a la parte Occidental de Lago y en la boca del estrecho, fundó a Maracaibo con el nombre de Ciudad Rodrigo. Seis años más tarde, en 1573, el mismo Pacheco se vio obligado a despoblarla debido al acoso de los indígenas que la aislaron al obstruir la vía fluvial con Pamplona, interrumpiéndose el tráfico de mercaderías, que aunque no frecuente sí mantenía abastecida la ciudad⁸⁶.

En 1574 se repobló definitivamente y se le dio el nombre de Nueva Zamora de Maracaibo. Su ubicación, geográfica privilegiada, en la salida y entrada del Lago, la situó como Puerto y Puerta, que influyó en un aumento acelerado de su poblamiento y

⁸⁵ *Ibíd.* p.182.

⁸⁶ *Ibíd.* p.183.

la transformó en centro urbano dominante de la vida económica y política del Lago⁸⁷.

Hubo un cambio sustancial en la vida económica de Nueva Zamora de Maracaibo. No necesitó de los suministros de abastecimientos de Pamplona porque estableció estrechas relaciones comerciales con otros centros urbanos ubicados en el área circunvecina del Lago de Maracaibo. Por esta razón, la ciudad adquirió con rapidez la independencia económica y de suministros alimenticios necesaria para su desarrollo económico a pesar que continuó siendo el principal puerto de importación y exportación de la Región. Sus habitantes aprovechando su óptima situación estratégica lograron consolidar el puerto mercantil donde,

"...Abunda de todo cuanto necesita sin que experimente falta, adquiriendo de otras partes, en las embarcaciones del trato, los frutos que le niega su terreno, pues ocurren a su puerto cuanto producen las ciudades de Gibraltar, Mérida, Trujillo, Barinas, La Grita y otras circunvecinas..."⁸⁸.

Estaba rodeada de extensas tierras áridas que dificultaron los cultivos, además sus vías terrestres no eran importantes. Por ello su vida económica dependió de un intenso comercio con otras ciudades del área y con las islas del mar Caribe. Dicho intercambio comercial se realizó por las rutas lacustres, ríos navegables y el mar⁸⁹.

Este puerto principal mantuvo un intenso flujo comercial con los puertos fluviales intermedios del Zulia, La Grita y el puerto lacustre de Gibraltar. Los puertos intermedios se caracterizaron por contar con un sistema de comunicación terrestre que los unió con otras ciudades de Venezuela y del Nuevo Reino de Granada. El tránsito de las mercaderías y de las gentes se hizo en dos fases: la primera, por vía terrestre entre ciudades como Pamplona, Mérida y San Cristóbal y los puertos fluviales lacustres intermedios. La segunda fase, fue el tránsito por vía lacustre entre dichos puertos intermedios y el puerto de Maracaibo.

⁸⁷ Ibíd. p.184.

⁸⁸ Ibíd. p.185.

⁸⁹ Ibíd. p.188.

Al finalizar el siglo XVI, todo este territorio contó con una compleja red de ciudades que lo controló, permitió su poblamiento permanente y utilizó los ríos como los ejes naturales para su comunicación⁹⁰, puesto que los caminos todavía no jugaban aquí un papel determinante.

En el ámbito comercial, en lo relativo a las exportaciones legales, la relación de Maracaibo y las ciudades del interior del Lago y de las Andinas con las provincias ultramarinas, fueron débiles para las décadas comprendidas entre 1590 a 1650. Toda la producción de exportación se dirigió a Cartagena, desde donde se envió a Veracruz y a la Habana para abastecer las flotas de Tierra Firme con destino a la península.

Después de 1650, Maracaibo se convirtió en una de las ciudades hispanas más importantes y mantuvo el tráfico comercial con los puertos del interior y del exterior y llegó a ser elevada en 1678 a Capital de la "Provincia de Mérida, Espíritu Santo de la Grita y Maracaibo". Su posición de capital permitió ir controlando el tráfico comercial e imponiendo medidas arbitrarias en el paso obligado de las embarcaciones por su puerto⁹¹ como la apropiación de mercaderías que no iban destinadas a él o la compra por parte de los dueños de las naves de los cueros, único producto de la ciudad. Con esta actitud Maracaibo aumentó la rivalidad con Mérida y La Grita por el dominio del comercio lacustre, la situación llegó a tal punto que Maracaibo registró los productos que salían por su puerto como propios de su ciudad.

Maracaibo accedió a la condición de capital, por Real Cédula de 1676, y aglutinó en su localidad las funciones administrativas, políticas, militares y económicas. Mérida y la Grita aunque se convirtieron en ciudades subalternas a la capital provincial, continuaron haciendo parte de del Nuevo Reino de Granada⁹².

Durante el siglo XVIII, continuaron los cambios jurisdiccionales de la provincia de Maracaibo, (de los que ya se habló), sin embargo pareció que esos cambios no hicieron mella real sobre el movimiento mercantil de la Región. La ciudad continuó creciendo y a

⁹⁰ MARCIALES, Op. cit. p.146.

⁹¹ PARRA, Op. cit. 1985. p.212.

⁹² Ibíd. p.213.

partir de la segunda mitad de este siglo se consolidó lo que Belín Vásquez llamó el "espacio económico Marabino", la ciudad se convirtió en el centro comercializador de la producción del área ribereña a los ríos y a la cuenca del Lago prolongada hacia los pueblos, haciendas y ciudades del pie de monte Andino merideño. Por Maracaibo, y a través de las rutas terrestres - fluviales y lacustres salieron al mercado exterior las mercaderías de la Región y por esa misma red de comunicaciones entraron los elementos necesarios para el abastecimiento y redistribución de Mérida, San Cristóbal, Bailadores, La Grita, Valle de Cúcuta, Pamplona, San Faustino y demás puertos y ciudades del interior del Reino.

Al inicio del siglo XIX, la ciudad puerto de Maracaibo se consolidó totalmente como motor de la dinámica económica de la Región y como eje de la dinámica económica regional. Aunque el proceso independentista creó problemas para los comerciantes del Valle de Cúcuta y la región Andina al permanecer Maracaibo bajo el control realista durante el tiempo que duró la guerra, después de ella y con la separación de la Gran Colombia se encontró que la situación no afectó a la estructura productiva de la Región de frontera pero sí a los grupos sociales dedicados tradicionalmente al comercio.

Los pequeños comerciantes de la Región durante la colonia se acostumbraron a negociar con los factores⁹³ encargados de los negocios de la metrópoli y a partir de 1778 con la Compañía Guipuzcoana; pero al finalizar el proceso independentista quedaron libres para comerciar con países en muchos aspectos desconocidos o con los cuales no habían negociado con anterioridad.

La apertura de nuevos mercados para los pocos productos exportables significó la entrada a los centros de acopio como San José y puertos principales como Maracaibo y Portobelo de las Casas Comerciales Internacionales. Estas casas comerciales en los primeros años utilizaron a los comerciantes nativos, pero a mediados de los años 40 del siglo XIX habiendo ubicado los lugares y los productos de mayor rentabilidad trajeron sus propios representantes, ciudadanos alemanes, británicos y norteamericanos, que

⁹³ Factores: funcionarios encargados de administrar las factorías o centros de acopio de diversas mercaderías.

se ocuparon no solo de la compra, acopio y comercialización de la producción sino también de la importación de mercaderías que cubrieron la demanda de nuevos elementos para el consumo local, regional y nacional.

Se amplió durante este siglo XIX la capacidad comercial de las ciudades de Maracaibo y San José por la instalación de las nuevas Casas Comerciales quienes por sus actividades generaron la necesidad de mejorar la infraestructura de las obras civiles de la Región, especialmente en lo concerniente a la refacción de los pocos caminos existentes y la construcción de nuevos que permitieron la mejor comunicación de los lugares de producción con los centros de acopio y con los puertos fluviales y lacustres.

Maracaibo mantuvo durante todo el siglo XIX su vital actividad comercial consolidándose como la ciudad puerto más importante de la Región y apropiándose de la hegemonía económica regional hasta casi los años 30 del siglo XX, cuando Colombia comenzó la apertura de vías carretables desde Cúcuta al interior del país, buscando la manera de acercar la región de Cúcuta a Bogotá para asuntos económicos pues, aunque esta región perteneció siempre jurídicamente a Bogotá, económica y afectivamente estaba muy ligada a Maracaibo, a tal punto que en los diferentes intentos por independizar la región se habló de la erección de Maracaibo como capital del nuevo Estado.

PRINCIPALES PUERTOS FLUVIALES Y LACUSTRES

PUERTOS SOBRE EL RIO ZULIA.

"La navegación por el río Zulia tan antigua no hay memoria de su principio."⁹⁴

Los inicios y la regularización de la ruta por este río, tuvo muchos contratiempos, los continuos ataques de las grupos indígenas y la insalubridad de las ciénagas que se formaban en época de verano contribuyeron a dificultar el tránsito por esta vía natural⁹⁵. Durante casi todo el siglo XVI los indígenas se enseñorearon de las riberas de los ríos Zulia y Catatumbo, haciendo que los conquistadores se resignaran a estos límites

impuestos⁹⁶. Desde épocas remotas se consideró la llave del comercio regional, participando del beneficio de sus aguas tres comarcas: Pamplona, Valle de Cúcuta, Valle de San Cristóbal y Maracaibo⁹⁷.

Cuando finalmente se consiguió establecer dicha ruta, se conformó una red de caminos terrestres y fluviales en torno a los ríos Zulia y Catatumbo⁹⁸, que conectaron la provincia de Pamplona y las ciudades del pie de monte de la cordillera de Mérida con el Lago de Maracaibo. El auge del comercio entre las ciudades de Pamplona, Salazar de las Palmas, San Cristóbal y la Grita, consiguió el establecimiento de otros puertos alrededor del puerto de Zulia⁹⁹, logrando armar una red de caminos que con la fundación de San Antonio de Gibraltar a fines del siglo XVI, la Grita y San Faustino en el siglo XVII y Los Cachos en el siglo XVIII se consolidó finalmente.

Puerto de los Cachos.

La situación sanitaria de San Cayetano obligó a los comerciantes comarcanos a explorar la parte alta del río Zulia, encontrando un sitio cómodo para sus operaciones mercantiles. Este sitio ubicado en la margen derecha del río Zulia, cerca a la ciénaga de La Floresta, lo habilitó el gobierno español con el nombre de Puerto de Los Cachos en el año de 1759. Su cercanía a San José, ciudad a la que se había trasladado el comercio antes establecido en San Cayetano, de apenas seis leguas permitió que por este puerto se efectuaran las importaciones directas de España y se exportaran cacao, añil, pieles¹⁰⁰.

Allí mismo, los Monjes Capuchinos fundaron en 1798 la misión capuchina llamada San Francisco de Limoncito¹⁰¹.

A comienzos del siglo XIX, la corona acometió la construcción de las bodegas del

⁹⁶ MELENDEZ, Op. cit. 1983. p.44.

⁹⁷ FEBRES CORDEIRO, Luis. Del Antiguo Cúcuta. Bogotá. Banco Popular. 1975. p.380.

⁹⁸ Ver mapa No. 5. Puertos de la Ruta Zulia- Catatumbo. Documento publicado en El Zulia Ilustrado. Maracaibo. 1888.

⁹⁹ PARRA, Op. cit. 1985. p.97.

¹⁰⁰ FEBRES. Op. cit. p.389.

¹⁰¹ PARRA, Ileana. Las Comunicaciones en el Occidente Venezolano: Rutas, pueblos y puertos. (siglos XVI_XVII). Maracaibo. Universidad del Zulia, Facultad de

Puerto de Los Cachos con dos fines específicos: Como un arbitrio rentístico para la vida de la entidad municipal y en el deseo de procurar al comercio un servicio de bodegaje o depósito garantizado y cómodo¹⁰².

Estas bodegas cambiaron de administrador consecutivamente, el primero fue el Distrito Parroquial de San José, luego pasó a manos del Cantón de Cúcuta, más adelante a La Provincia de Santander y a partir de 1850 de nuevo al Distrito de San José de donde sacó el gobierno rentas suficientes para el sostenimiento del puerto.

Las rentas aportadas por el funcionamiento de este puerto comenzaron a decaer, cuando el gobierno local arrendó las municipales al señor Juan Arangúren y permitió la construcción de bodegas particulares al señor Juan Luciani, ambos prestantes comerciantes de la región, quienes aprovechando el error cometido por el Ayuntamiento municipal, fijaron carteles impresos donde avisaron a los demás comerciantes la prohibición de utilizar las bodegas arrendadas a ellos, pues las destinaron a su uso particular perjudicando gravemente el comercio de la zona.

Como era de esperarse, a los otros comerciantes particulares y Casas de Comercio les afectó tal medida, que entorpeció sus negocios de exportación e importación. Obligaron al Municipio a buscar la solución a este intento de monopolización de un servicio público como lo era el bodegaje en el Puerto de Los Cachos. El Municipio demandó al señor Arangúren quien había aumentado escandalosamente los precios de los artículos de primera necesidad como la sal, que de 20 centavos pagados por carga pasó con la nueva tarifa a 2,50. Los demás productos tanto de exportación como de importación tuvieron alzas semejantes¹⁰³.

El apoderado del Municipio Señor Urquinola, presento el alegato por violación del contrato entre el Municipio y el señor Arangúren ante el Juez del Circuito. El Juez denegó el pedimento del Municipio, dictando providencia a favor del demandado. Sin embargo este fallo impulsó al Municipio a llevar la demanda hasta el Tribunal Supremo

Humanidades y Educación. 1983. p.46.

¹⁰² FEBRES, Op. cit. p.401.

¹⁰³ Ibíd. p.401.

de Bucaramanga, representando a el Municipio de San José el doctor Marco Antonio Estrada, logrando del Tribunal el fallo a favor de los intereses del Municipio¹⁰⁴.

Un mes antes de conferirse el fallo del Tribunal, el Doctor Marco A. Estrada, Abogado y acaudalado comerciante cucuteño y como se expuso anteriormente representante del Ayuntamiento municipal ante el Tribunal Supremo en el litigio contra Arangúren, solicitó al Presidente del Estado de Santander Señor Vicente Herrera, el otorgamiento de una patente para construir a un lado del camino que de Cúcuta conduce al Puerto de Los Cachos, obras que facilitarían a los comerciantes afectados por las medidas tomadas por los señores Arangúren y Luciani, el resguardo de las mercaderías en tránsito¹⁰⁵.

Las obras a construir eran enramadas de paja de cuatro y tiendas de género, sobre una de las calzadas laterales del camino en el Puerto de Los Cachos. Estas obras se entregarían al uso público rápidamente y el cobro del servicio a prestar sería el mismo que se cobraba en las Bodegas Municipales antes del Contrato con Arangúren¹⁰⁶.

El Presidente Herrera otorgó la Patente el mismo día en que la presentó el doctor Estrada. Este hecho, confirmó la situación crítica que se le presentó a la comunidad comercial de la Región de frontera al impedírsele resguardar las mercancías en tránsito, no sólo por que no había donde hacerlo, sino por los altos costos de bodegaje a que se vieron sometidos las cargas de mercaderías.

Mientras se presentó esta enojosa situación, los comerciantes afectados reanudaron el proyecto para realizar el camino Carretero al Puerto de San Buenaventura, buscando reemplazar el servicio del Puerto de Los Cachos, que además de un pésimo camino entre él y San José, presentaba dificultades para la navegación pues, el cauce del río Zulia descendió por efectos del verano y de la acumulación de sedimentos producto de los fuertes inviernos y de falta de mantenimiento de esta vía fluvial¹⁰⁷.

¹⁰⁴ G.S. Socorro. No. 71. p.297.

¹⁰⁵ *Ibíd.* p.293.

¹⁰⁶ *Ibíd.* p.294.

¹⁰⁷ MARCIALES, Op. cit. p.249.

Durante la guerra de 1860, este puerto fue tomado por los ejércitos liberales y conservadores quienes confirmaron la importancia estratégica de la vía y de Los Cachos en la resolución del enfrentamiento bélico, al servir como puerto suministrador de armas para ambos bandos en contienda.

Al finalizar la guerra en 1862, el gobierno del Estado Soberano de Santander expidió una Ley sobre vías de comunicación, con el fin de ordenar la refacción de las que estuvieran deterioradas, el otorgamiento de privilegios para la apertura de nuevos caminos y la declaratoria de caminos del estado a los considerados más importantes. Sobre la importancia y mantenimiento del Camino al Puerto de los Cachos y la conservación de sus bodegas trataremos en el capítulo quinto, más extensamente.

El puerto de Los Cachos se mantuvo desde su creación ligado a otro puerto importante situado sobre el río Catatumbo, este puerto llamado de la Horqueta funcionó como puerto intermedio entre Los Cachos y Maracaibo hasta que por los años de 1870 se pasó el tráfico comercial al Puerto de San Buenaventura, debido a la construcción de el camino carretero que facilitó el tránsito de gentes y mercaderías desde San José de Cúcuta y demás ciudades cercanas hasta el dicho puerto¹⁰⁸.

Durante los años (1760-1860) que funcionó esta red portuaria fluvial (Los Cachos-La Horqueta) se transportaron grandes cantidades de mercaderías representadas en artesanías, arroz, cacao, café, cueros, dulces, panela, azúcar, sombreros, tabaco y otros frutos menores. Estos productos fueron los que exportó por este puerto de Los Cachos las ciudades de San José, San Antonio, San Cristóbal, Mérida, La Grita, Salazar de las Palmas, Pamplona y sus correspondientes jurisdicciones¹⁰⁹.

Los Cachos se sirvieron de otros puertos terrestres y fluviales que le aportaron las mercaderías con destino al puerto de Maracaibo o al interior de la Nueva Granada y las ciudades de los Andes Venezolanos. De estos puertos salieron caminos con dirección al puerto de Los Cachos.

¹⁰⁸ CARDOZO GALUE, Germán. Maracaibo y su Región Histórica, El circuito agroexportador 1830-1860. Universidad del Zulia. Colección LUZ. 1991. p. 105.

¹⁰⁹ *Ibíd.* p.275.

El Puerto del Río Zulia o de San Buenaventura.

Se menciona el Puerto del Río Zulia por primera vez, en el año de 1578. Rodrigo de Parada, alcalde ordinario de San Cristóbal. "... tomó y aprehendió posesión en el puerto del río Zulia..."¹¹⁰ como respuesta a los roces entre los vecinos de esta villa y los de Pamplona para reafirmar los linderos jurisdiccionales entre dichas ciudades. Con la toma del Puerto de Zulia por el alcalde, el valle de Cúcuta pasaba a depender de su administración.

Como puerto de Pamplona, lo identificaron Arguelles y Párraga en 1579. Consideraron que de navegarse el río Zulia el puerto de Pamplona podía... "brindar mucho refresco y bastimento de harinas y bizcocho, pan fresco y maíz y otros muchos bastimentos necesarios para la navegación..."¹¹¹. Francisco de Cáceres, Gobernador de la provincia del Espíritu Santo de la Grita, en el año de 1582, mencionó un puerto en la ribera del río Zulia, en un lugar distante 20 leguas de Pamplona. Gaspar de Párraga, unos años después 1589, también señaló la existencia de dicho puerto, asegurando la fácil navegación por el río Zulia y que la distancia entre este puerto y Maracaibo era de solo 15 días¹¹².

En 1594, debido al asedio de los motilones y los quiriquires, cesó la navegación por este río, evidenciando la necesidad de mantener un puerto sobre el río Zulia.

"... por no estar asentado el puerto y bogas en las dichas juntas [de los ríos], porque de ellas hacia abajo es apacible el dicho río... todo lo cual se evitará, asentando el puerto en las dichas juntas, mayormente si se hiciere algún castigo en los indios corsarios..."¹¹³.

Se confirma así, que dicho puerto se encontraba en la junta de los ríos Zulia - Pamplonita, una legua arriba del puerto de Los Cachos y que a partir de este punto se

¹¹⁰ FEBRES, Op. cit. p.69.

¹¹¹ PARRA, Op. cit. 1983. p.94.

¹¹² PARRA, Ibid. p.94.

¹¹³ Ibid. p.95.

hacía navegable hasta su desembocadura en el Catatumbo. Gonzalo Piña de Ludueña, en 1597 describió el Puerto de Zulia así:

"... Y los navíos que entran en la laguna toman puerto en la Nueva Zamora y de allí van a Santo Antonio de Gibraltar donde hazen su descarga, y las canoas de aquella laguna, toman allí la ropa de Castilla y la suben por el río arriba y la desembarcan en el puerto de Zulia, que está quarenta leguas de la laguna y tres jornadas harrias de la ciudad de Pamplona, que es pueblo principal del Reino..."¹¹⁴.

Lo catalogaba como un puerto muy bueno que ofrecía pastos para las recuas, e indios que hacían de cargueros y bogueros.

A comienzos del siglo XVII, se le dio el nombre de Puerto de Astillero y a finales del mismo siglo con el nombre de Puerto de San Joseph del Río Zulia. En el siglo XVIII se le conoció como Puerto Real y en algunos documentos como Puerto de San Buenaventura, denominación que se mantuvo hasta mediados del siglo XIX. El nombre de Puerto de San Buenaventura proviene de los Frailes Franciscanos quienes en 1776 le dieron tal denominación en honor a uno de los más ilustres Generales de la Orden Misionera Franciscana¹¹⁵.

La ocupación e importancia de este puerto dependió de los cambios en las crecientes del río Zulia, es decir, de la cantidad del caudal mantenido por el río en época de verano o de invierno. Esta situación permitió el acercamiento de los bongós con mercaderías y gentes hasta alguno de los dos puertos. El más cercano a San José de Cúcuta fue el Puerto de los Cachos, pero en la medida en que disminuyó el cauce del río se corrió el embarcadero hasta el puerto de San Buenaventura.

Hacia 1808, Don Joaquín Camacho y Lago, Gobernador de Pamplona, aconsejó a los comerciantes de la Villa de San José de Cúcuta, abrir un camino carretero que

¹¹⁴ FEBRES, Op. cit. p.389.

¹¹⁵ PARRA, Op. cit. 1983. p.97.

reemplazara al viejo y deteriorado camino al puerto de Los Cachos y lo hicieran a un sitio sobre el río Zulia que presentara mejores condiciones que el mencionado puerto de Los Cachos.

Fue así que en 1865 el Ayuntamiento de San José, hizo un contrato social con la llamada Compañía del Camino a San Buenaventura para que construyera un camino carretero con claras especificaciones que lo hicieran transitable todo el año. Como se verá tal construcción se demoró casi medio siglo. Lo correspondiente al camino y a su proceso de construcción se tratará ampliamente en el capítulo V por corresponder la apertura de esta vía años adelante a la vía férrea.

Puerto de San Cayetano.

Para el año de 1733 se consolidó el pueblo de indios de San Cayetano, como resultado del decaimiento social y comercial de la ciudad de San Faustino de los Ríos. Situado San Cayetano en la margen izquierda del río Zulia, fue un centro agrícola cuyo principal cultivo fue el Cacao, produciéndose allí en gran cantidad.

Su preponderancia agrícola y comercial perduró hasta las primeras dos décadas del siglo XIX. Hacia 1780 apareció en sus contornos una epidemia de fiebres violentas, debidas a la insalubridad de las ciénagas formadas por el río Zulia. Esta enfermedad logró diezmar la población y ahuyentar los capitales de los "hombres de trabajo"¹¹⁶.

Logró salvarse de la despoblación total al surgir allí la actividad pecuaria. Su prosperidad continuó por algún tiempo hasta que en 1792 fue trasladado el comercio de este puerto a la ciudad de San José, poblado muy poco tiempo atrás, habiéndose erigido en Villa debido a su rápido progreso económico.

Por la misma época la corona habilitó el puerto de los Cachos, para facilitar por su cercanía a San José, el tránsito de mercaderías tanto de exportación como de importación. El puerto de San Cayetano fue durante el siglo XIX una de las comarcas más ricas en cultivos de cacao y café, continuó enviando sus productos de exportación

¹¹⁶ FEBRES, Op. cit. p.397.

por el río Zulia primero por el puerto de Los Cachos y luego por el puerto de San Buenaventura.

PUERTOS SOBRE EL RIO LA GRITA

Este río de la Grita, afluente del río Zulia tuvo un puerto en su margen derecha llamada Las Guamas, muy cerca de su desembocadura en el Zulia. Durante el siglo XIX se intentó en varias ocasiones limpiar el camino y el fondo del río de malezas y malos pasos para procurar a las ciudades de la zona una salida diferente a la del Puerto de Los Cachos hacia el río Zulia. Sin embargo, fuera por las dificultades presentadas por el río de La Grita o por el escaso tráfico, los comerciantes de la Región prefirieron el camino tradicional por las poblaciones Neogranadinas¹¹⁷.

Puerto de Las Guamas.

Se originó hacia 1593, por orden del Gobernador de la Provincia del Espíritu Santo, Hernando Barrantes Maldonado. Se ubicó en la confluencia del río Zulia con el de la Grita, a cinco leguas del Puerto de Zulia. Aunque Barrantes quiso fundar pueblo¹¹⁸, la Audiencia de Santa Fe, denegó tal propuesta por considerar que las condiciones inhóspitas de las márgenes fluviales y lo diseminado de la población indígena hacia que el dicho pueblo feneciera rápidamente.

A cambio, propuso abrir un camino entre La Grita y el puerto de Zulia, cubriéndose en 3 días, y construyendo allí un embarcadero con una o dos casas, donde almacenar las mercaderías que bajaban y subían por los dichos ríos. El embarcadero se construyó y para el siglo XIX con la fundación de Puerto Escalante sobre el río Escalante y San Carlos de Zulia sobre el Catatumbo se llegó con facilidad de Bailadores al puerto de Las Guamas y de allí al puerto de Maracaibo. Esta nueva ruta dirigida al Puerto de las Guamas despertó grandes expectativas en la comunidad económica de los Estados venezolanos afectados pero por las razones ya mencionadas fracasó.

¹¹⁷ CARDOZO, Op. cit. 1991. p.103.

¹¹⁸ PARRA, Op. cit. 1985. p.170.

San Faustino de los Ríos.

Fundado el 15 de febrero de 1622 por el Capitán Antonio Jimeno de los Ríos y situado en las llamadas sabanas de Vivas, doce leguas al noroeste de la villa de San Cristóbal, cerca del río La Grita y del río Pamplona. Debe aclararse que el pueblo y el puerto fueron dos sitios diferentes.

Miguel de Santisteban respecto al puerto observó lo siguiente: *"...El río que baña el Valle de Cúcuta de quien toma el nombre es el de Pamplona, que forma el embarcadero que llaman Puerto de San Faustino cuya denominación toma la pequeña ciudad de este nombre, que dista dos días de camino por tierra llana y pantanosa..."*¹¹⁹.

El Puerto y el pueblo fueron el resultado de una empresa, constituida por vecinos de San Cristóbal que invirtieron cuantiosos recursos en dicha fundación. Con la convicción de conseguir un mayor beneficio a partir de esta nueva vía para la salida de la producción de la región de Mérida y de San Cristóbal¹²⁰, sin tener que someterse al extenuante y costoso camino a Cartagena de Indias¹²¹. En 1636 el Capitán de Los Ríos Jimeno, presentó en la ciudad de San Antonio de Gibraltar ante el Gobernador y Capitán de Mérida Alonso Fernández Balentin, una capitulación, la cual fue aceptada en primera instancia por Don Sancho de Girón en nombre de la Audiencia de Santa Fe¹²².

Los puntos de la Capitulación fueron:

1. Se le aceptaba el título de Capitán a Guerra lo cual emancipaba el territorio de las jurisdicciones cercanas y, deba de hecho, autoridad sobre los territorios aledaños al río Zulia y al sureste del Lago de Maracaibo. Este título existió hasta el siglo XVIII.
2. Se le aceptaba el permiso para sacar indios amigos que sirvieran de guía y cargueros de armas, municiones y bastimentos de guerra de las dichas ciudades.

¹¹⁹ ROBINSON, Op. cit. p.219.

¹²⁰ VASQUEZ DE FERRER, Op. cit. 1985. p.216.

¹²¹ MELENDEZ, Op. cit. 1983. p.48.

¹²² *Ibíd.* p. 50.

3. No podía esclavizar indios.
4. Se le otorgaba la gobernación por dos vidas, siempre que el sucesor fuera idóneo y pagara media anata.
5. Se le autoriza para poblar ciudad.
6. Las autoridades que nombrara estaban obligadas a pagar impuestos.
7. No podía encomendar indios rebeldes que ya hubiesen pertenecido a otros encomenderos¹²³.

Aprobada la capitulación, se dedicaron a buscar el lugar apropiado para la fundación de la ciudad. El sitio escogido fue un paraje en la parte oriental del río Pamplonita, un poco más adelante de la desembocadura del río Táchira y en el límite de la cordillera y de la llanura que termina en el río Zulia frente al cerro Tasajero (entonces jurisdicción de Pamplona).

Allí quedó definida la fundación. Sin embargo la prometida salida al Lago de Maracaibo siguió en entredicho, porque los intentos de reducir a los grupos indígenas o al menos alejarlos, no se consiguió.

La segunda Capitulación fue presentada por Joseph de Enciso y Cárdenas en 1666 y sus pedimentos fueron:

El traslado de veinte vecinos a la ciudad.

Se comprometió a reducir los indios Chinatos para tenerlos a son de campana con el fin de adoctrinarlos.

Iniciar la conquista y reducción de los indios motilonos.

A facilitar el comercio por el río de Pamplona hasta el Puerto de San Antonio de Gibraltar sin riesgo de enemigos.

¹²³ *Ibíd.* p.51.

Se le concediera el título de Capitán general y Gobernador por dos vidas. Este sería el mecanismo para reclutar indios y atraer vecinos¹²⁴.

Esta Capitulación tampoco dio frutos y el 16 de diciembre fue nombrado Gobernador de San Faustino, Don Alberto Negrón.

Coincidieron las capitulaciones en pedir se mantuviera el título de Gobernación Independiente de Maracaibo, de Mérida y de Pamplona. Se comprometían a reducir a los indios Mutilones y a los Chinatos, liberando los ríos de enemigos y mantenerlos abiertos al tráfico comercial. Según Meléndez, la real importancia de esta Gobernación fue la posición estratégica para comerciar con todas las ciudades y puertos de la región. Meléndez lo sustentó así: "*...Es la ruta perfecta para contrabandear. El Zulia estaba utilizado con limitaciones, ya que su travesía debió realizarse por medio de empresas particulares fuertemente armadas custodiando las exportaciones de cacao...*"¹²⁵.

Esta situación del río Zulia, hizo que se utilizaran los ríos Pamplonita y La Grita para llegar a la parte alta del río Zulia, evitando las aduanas de Puerto de San José. Durante los años siguientes recibió la Real Audiencia varias Capitulaciones, a medida que los respectivos Gobernadores abandonaban su posición. En 1686 durante el Gobierno de Don Rodrigo Ferreira de Almeyda, la Real Audiencia se pronunció por dos hechos.

Se Prohibió el tráfico comercial por el río Zulia en la parte correspondiente a las jurisdicciones de Pamplona y Salazar, evitando así provocar a los indios Mutilones.

Se entregó la primera denuncia concreta por contrabando. El contrabandista, Francisco de la Vega, había eludido el puesto de San José e introducido mercancías a Salazar con destino al Alcalde Mayor de la ciudad de Salazar. Esto, efectivamente, causó un escándalo de magnitudes insospechadas que alertó a la corona sobre las actividades de los funcionarios públicos¹²⁶.

¹²⁴ *Ibíd.* p. 52.

¹²⁵ *Ibíd.* p. 58.

¹²⁶ *Ibíd.* p. 63.

El contrabando se facilitó porque, el territorio de San Faustino estaba alejado y se hizo difícil mantener un control fiscal, además, la escasa población blanca dependió del trabajo intensivo realizado por la también escasa población indígena, en los cultivos de cacao y en el servicio de bogas por los ríos Pamplonita, La Grita y Zulia. Por lo tanto, el contrabando representó otra entrada económica para los pobladores de San Faustino. A fines del siglo XVII, San Faustino comenzó su decadencia socio-económica y se mantuvo así por cerca de 25 años. Las continuas intromisiones de los Motilones hizo esta situación aún más compleja, pues en sus ataques violentaron de igual manera a los españoles y a los indígenas encomendados.

El Gobernador de San Faustino don Francisco Negrón y Enciso tomó posesión el 25 de diciembre de 1725 y en adelante soportó la continua incursión de los Motilones que rechazó con la ayuda de gentes de Salazar, San Cristóbal y La Grita, poblaciones afectadas por el mismo flagelo, aunque sin resultados positivos. Si bien ostentó el título de Gobernación en su jurisdicción no existió ninguna otra población, excepto el sitio llamado Puerto Antiguo.

San Faustino pagó muy caro su título de Gobernación y su puesto de frontera étnica. Su población trató de mantener la salida al Lago de Maracaibo como fue el compromiso con la Audiencia, y con las ciudades pertenecientes al Corregimiento de Mérida.

A comienzos del siglo XVIII era una ciudad acabada, pobre y despoblada. Pues aunque la prohibición de la navegación por el río Zulia buscó proteger la ciudad, haciendo obligatorio el tránsito por el río Pamplonita, cercano a San Faustino y que desembocaba en el río Zulia, cerca al puerto de Zulia; los Motilones y las epidemias lo evitaron.

Después de la fundación de la Parroquia de San José de Guasimal, y debido a la situación crítica por la que estaba pasando San Faustino, se consideró que la Gobernación no tenía ya razón de ser, pero el Gobierno de Maracaibo siguió pensando en San Faustino de los Ríos como la vía alternativa para llegar al Nuevo Reino.

Don Buenaventura de Flotas y Sepúlveda insistió en activar la Gobernación y propuso

una costosa reconstrucción que con su pecunio personal y con el apoyo de la Gobernación de Maracaibo estuvo dispuesto a realizar¹²⁷.

En 1740 tomó posesión don Buenaventura de dicha gobernación, habilitando el viejo caserío y reintegrándolo al concierto de las ciudades importantes del Nuevo Reino de Granada. Encontró los vecinos dispersos y atemorizados por las invasiones de los indios Motilones y la ciudad prácticamente despoblada y arruinada.

Reedificó la ciudad de San Faustino, erigiendo sala de armas, levantó iglesia bien dotada, trajo sacerdote para que prestara el auxilio espiritual, demarcó calles, e hizo construir casas para el servicio del público, todas estas obras a un costo de 40.000 patacones. El Rey consideró ese gasto justificado y ordenó a la Hacienda del Nuevo Reino reembolsar dicho gasto a su aportante¹²⁸.

Esta recuperación duró muy poco, hacia 1803, en las Relaciones de Mando del Virrey Mendinueta, se aconsejó "la extinción del pequeñísimo gobierno de San Faustino", y su agregación al Corregimiento de Pamplona.

A partir de 1850 su ejercicio jurisdiccional quedó reducido al mínimo. Pacificados y alejados los Motilones, consolidado el poder económico en San José y redescubiertos los ríos Catatumbo y Zulia como parte de la Nueva Granada; se terminó de despoblar y hoy solo queda un pueblo en ruinas.

PUERTOS SOBRE EL LAGO DE MARACAIBO.

Los Puertos sobre el lago de Maracaibo que a continuación citamos son los pertenecientes a la jurisdicción del Nuevo Reino, es decir, los ubicados en la orilla sur del Lago de Maracaibo. Uno de los más importantes para la consolidación del espacio económico fue el puerto de San Antonio de Gibraltar, que a continuación se reseña.

¹²⁷ *Ibíd.* p.91.

¹²⁸ FEBRES, Op. cit. p.392.

Puerto de San Antonio de Gibraltar.

San Antonio de Gibraltar se fundó a partir de Mérida, como puerto de esta ciudad, sobre la parte sur del Lago de Maracaibo. Desde la fundación de Mérida, con el auge de la producción agrícola, las mercaderías transportadas en recuas de mulas atravesaron la cordillera y descendieron a los llanos de Gibraltar, para ser embarcadas con rumbo a los puertos del norte del lago¹²⁹. De manera espontánea los vecinos de Mérida fueron poblando las vertientes de la laguna, estableciendo estancias, sometiendo a las poblaciones indígenas y convirtiendo a Gibraltar en un importante embarcadero.

Los vecinos de Maracaibo, ciudad española situada al norte del Lago del mismo nombre, decidieron invadir la jurisdicción de Mérida a causa de las malas condiciones de la tierra para sus cultivos. Desarticularon el modelo agrícola de Mérida mediante la apropiación de la energía laboral indígena que estaba encomendada y repartieron nuevamente las tierras. Se produjo un enfrentamiento entre los intereses de los vecinos de Maracaibo y Mérida. Cada uno de vecinos de las respectivas ciudades planteó los derechos sobre las tierras y las encomiendas. Ese conflicto fue una de las causas que motivó la fundación de San Antonio de Gibraltar.

Mérida elevó una queja a la Audiencia de Santa Fe por esa violación de su jurisdicción. Ella ordenó la fundación de una villa en esa área. El encargado fue el capitán Gonzalo de Piña Ludueña -corregidor y administrador de Mérida.

"...fuese a poblar una villa en los puertos de la laguna de Maracaibo, término de la dicha ciudad..."¹³⁰.

La fundación de San Antonio de Gibraltar solucionó el conflicto entre las dos ciudades españolas. La Audiencia de Santa Fe reconoció los derechos de Mérida con esa nueva fundación. De esta manera se evitó futuras confrontaciones entre Mérida y Maracaibo. Se extendió la jurisdicción de Mérida hasta el borde sur del Lago de Maracaibo.

¹²⁹ PARRA, Op. cit. 1985. p.204.

¹³⁰ PARRA, Op. cit. 1983. p.101.

Los beneficios que obtuvo, Mérida en particular y el Nuevo Reino en general, al tener su propio puerto fueron: facilitar la navegación del río Pamplona (Zulia), distante 6 leguas del puerto lacustre, aprovechando de esta manera sus condiciones de navegabilidad. Utilizaron como energía laboral a los indígenas que se ocuparon como conductores de canoas, que transportaban las mercaderías durante el trayecto comprendido entre el puerto fluvial de San José, ubicado a orillas del río Zulia en la parte de la actual Colombia, hasta la desembocadura del río Catatumbo, situada al Suroeste del Lago de Maracaibo en Venezuela. Desde allí, continuaban por las rutas lacustres hasta el recién fundado puerto de San Antonio de Gibraltar.

Además, el puerto de San Antonio de Gibraltar era punto obligado para el apertrechamiento reparación y construcción de navíos. También, el puerto más cercano a Pamplona por ello, se intensificó el comercio del Nuevo Reino de Granada por esta ruta¹³¹. Estos justificados argumentos, llevaron al cabildo de Mérida, a ordenar fundar la villa, nombrar alcalde, regidor, alguacil mayor y demás oficiales. La fundación jurídica de San Antonio de Gibraltar se realizó en 1591, pero su ocupación efectiva se dio en 1592.

Los primeros moradores fueron merideños que pidieron al Cabildo vecindad, para establecer huertos, estancias, caballerizas y crianzas de ganado. La fundación tuvo especial acogida entre los pobladores de Mérida y de Pamplona. En 1592, Maracaibo que unos años antes pretendió apropiarse del territorio ocupado por este puerto, expresó por medio de una carta¹³², su satisfacción por tal fundación, disculpándose por su demanda y prometiendo no obstruir ni adelantar pleito alguno sobre la jurisdicción del puerto.

Sin embargo, Maracaibo no respetó las delimitaciones jurídicas y por años mantuvo serios enfrentamientos con Mérida por el dominio del Puerto de Gibraltar. En 1600, los motilones hicieron una sangrienta incursión a Gibraltar destruyéndola en su totalidad. Poco después fue reedificada y repoblada por vecinos de Mérida, San Cristóbal y Pamplona.

¹³¹ *Ibíd.* p.102.

¹³² *Ibíd.* p.104.

Este puerto adquirió mayor importancia en la medida en que el comercio lacustre aumentó y aunque tuvo épocas de estancamiento estas se debieron más a manipulaciones del Gobierno de Maracaibo y a problemas de intereses entre Mérida y Maracaibo que a factores como cambios político-administrativos.

Hasta los primeros años del siglo XIX, el camino más importante para Gibraltar fue el que partió de Mérida hasta el puerto de San Antonio de Gibraltar. Fue un camino bastante utilizado, por el se extrajeron los productos de las haciendas de los alrededores de Mérida, especialmente el tabaco que alcanzó una exportación de 1.400 cargas anuales. Una crecida del río Chama prácticamente lo destruyó.

Se intentó reabrir este camino pero dos factores concretos, uno geográfico, las frecuentes crecidas del río Chama y otro social, que Germán Cardozo consideró uno de los mayores obstáculos para la ampliación de los cultivos y para el mejoramiento del tránsito hacia el Lago, este factor fue el total predominio de población negra, descendiente de esclavos que habían cultivado durante la colonia las extensas plantaciones de cacao, y que habitaba casi toda la jurisdicción de Gibraltar y cuyo número estimó entre cinco y seis mil para mediados de 1830, todos ellos en libertad, siendo hasta ahora inexplicable como la lograron.

La jurisdicción de Gibraltar era para la época, la segunda en población después de la de Maracaibo y sus habitantes casi todos negros 'no aceptaron la autoridad y poderes de toda persona ajena al mismo'¹³³. Circunstancia esta, que dificultó el mantenimiento de cualquier autoridad, especialmente si esta era escogida por Maracaibo así fuera alguno de los lugareños. Allí se observó como sagrada la máxima que decía que 'negro no amarra negro'¹³⁴. El gobierno de Maracaibo, por entonces se declaró impotente para remediar la situación.

La hostilidad asentada en la comarca hacia cualquier autoridad y hacia lo no negro fue

¹³³ CARDOZO, Op. cit. 1991. p.97.

¹³⁴ *Ibíd.* p.101.

el obstáculo más grande para la reapertura del camino al libre tránsito y para el crecimiento de los cultivos en las haciendas ubicadas en las mejores tierras de la región, a pesar de contar con la mayor cantidad de energía laboral experta en cultivar la tierra.

El mal estado de los caminos, la hostilidad social, los altos fletes cobrados por Maracaibo por la utilización de los malos caminos y puentes del camino a los comerciantes merideños ocasionó el abandono del camino para el tráfico comercial permanente hacia Maracaibo¹³⁵.

Otros Puertos Menores.

Los llamados Puertos Menores fueron más bien embarcaderos por donde los pobladores de las encomiendas y de las aldeas del sur del Lago despacharon y recogieron sus mercaderías. Estos embarcaderos fueron:

Carvajal: Al norte de Gibraltar, fundado por el Capitán García de Carvajal en 1589.

San Pedro: Mucho más antiguo que Gibraltar, aparece citado en documentos hasta 1678. Parece que se situó cerca de la antigua desembocadura del río Zulia sobre el Lago.

Santa María: Pequeño fondeadero, situado en la margen izquierda de la desembocadura del río Tucano sobre el Lago. Figura en documentos a partir de 1678¹³⁶.

POBLAMIENTO DEL VALLE DE CUCUTA.

El Valle de Cúcuta, se halla enclavado entre los ríos Zulia, Pamplonita y Táchira. Durante los siglos XVI y XVII, permaneció como territorio marginal de Pamplona y de San Cristóbal, utilizado como paso obligatorio para las caravanas que provenientes de Mérida, San Cristóbal y La Grita tuvieron como destino Cartagena por la vía de Ocaña, Maracaibo por la vía de San Faustino y Santa Fe por la vía de Pamplona¹³⁷.

¹³⁵ *Ibíd.* p.102.

¹³⁶ PARRA, *Op. cit.* 1983. p.104.

Jurisdiccionalmente, el Valle de Cúcuta perteneció a la Villa de San Cristóbal hasta comienzos del siglo XVIII, cuando pasó a la jurisdicción de Pamplona. A comienzos del siglo XVII, algunos vecinos de Pamplona y de San Cristóbal, iniciaron pequeñas estancias para la cría de ganados mayores, especialmente de mulas, animales de carga indispensables para el buen funcionamiento del tráfico comercial terrestre. Pero la situación de insalubridad y peligros como el acecho de los indígenas y la proliferación de reptiles impidieron la residencia permanente de sus nuevos propietarios, quienes continuaron habitando en sus ciudades de origen.

En 1532, según Fray Pedro de Aguado, *"Juan de San Martín y sus compañeros llegaron al Valle de Cúcuta, el que hallaron mal poblado, por ser tierras malsanas, aunque fértiles...que ahora - 1623 - sirven para criar ganados en especial mulas, que salen extremadamente buenas en los hatos y crías que tienen allí vecinos de la ciudad de Pamplona y de la Villa de San Cristóbal, por participar de este Valle los términos de ambos pueblos"*¹³⁸.

La insistencia por parte de los pobladores de San Cristóbal, Pamplona y Salazar por conseguir el control de las tierras adyacentes a los ríos Zulia y Pamplonita defendidas por los indios Motilones, comenzó a obtener sus frutos.

En la segunda mitad del siglo XVII, se fundó San Faustino de los Ríos, como consecuencia de la afanosa búsqueda de una salida al Lago de Maracaibo para los productos y las gentes de la región de San Cristóbal, Mérida y opcionalmente Pamplona. Con esta fundación, el Valle de Cúcuta quedó en medio de las tres ciudades más importantes, San Cristóbal, Salazar y San Faustino.

En las tres ciudades por entonces, se inició el cultivo del cacao, produciéndose un cambio socioeconómico en el Valle y sus alrededores, que se tradujo en la necesidad de unir fuerzas para presionar a los motilones a abandonar sus posiciones. Esta situación condujo a la prohibición por parte de la Real Audiencia, del tráfico comercial

¹³⁷ MELENDEZ, Op. cit. 1983. p.86.

¹³⁸ FEBRES, Op. cit. p.69.

por el río Zulia. Se ordenó utilizar el río Pamplonita, evitando así, provocar a los indios Motilones, ya que hasta el momento había sido imposible su reducción.

La certeza de los pobladores del Valle de Cúcuta y de las ciudades aledañas, del potencial económico que representó el cultivo de cacao y la ubicación de las mejores tierras cerca de ríos navegables como el Zulia, el Táchira y el Pamplonita, por los cuales, la comercialización del cacao se produciría con relativa facilidad, hizo que aunando esfuerzos y patrocinados por la corona, organizaran una empresa de salida por el río Zulia, con el propósito de controlar los Motilones y abrir la vía fluvial al tránsito sin los peligros corridos anteriormente.

A comienzos del siglo XVIII, San Faustino entró en su etapa de deterioro y despoblamiento. Por lo tanto sus pocos habitantes buscaron un sitio donde poblar. Por la misma época ocurre el enfrentamiento y la expulsión de los agregados blancos del pueblo de indios de Cúcuta, lo que trajo como consecuencia, la negociación de las tierras pertenecientes a Doña Juana Rangel de Cuellar para fundar allí una nueva Parroquia que llevaría el nombre de San José de Guasimal.

Pueblo de Indios de Cúcuta.

El pueblo de Cúcuta, fue un antiguo resguardo formado por los misioneros Capuchinos para los primeros indios Motilones, a quienes los conquistadores sometieron, a mediados del siglo XVII un poco antes de fundar San Faustino¹³⁹.

Situado en la margen derecha del río Pamplonita, jurisdiccionalmente abarcó, La Isla y los terrenos ubicados en la margen derecha del mismo río. La Isla, es una porción de tierra situada frente a la ciudad de San José, está rodeada por el río Pamplonita por la parte izquierda y por el brazo del mismo río llamado "toma de la comunidad" por la derecha.

Los terrenos de la margen izquierda del río fueron los que hoy corresponden a los barrios cucuteños de La Playa, San Rafael, Puente Barco, La Ceiba, La Riviera, Quinta

¹³⁹ ANCIZAR, Op. cit. p.216.

Oriental, Latino, Colsag y Popular. Los límites de este resguardo fueron: por el Sur con la hacienda Toldaderos, por el Norte con el río Táchira, por el Oriente con la Quebrada de Boconó y la hacienda de los Trapiches, por el Occidente con el río Pamplonita.

Las primeras viviendas que en el Pueblo de Cúcuta construyeron los españoles, fueron destruidas por los indios en 1733, esto sucedió debido a la orden impartida por la corona de repartir parte de los terrenos pertenecientes al pueblo de indios a pobladores españoles. Los indígenas reaccionaron ante este hecho actuando violentamente. Según las crónicas... "*...Los conquistadores arrebataron las tierras a los indígenas en virtud de Real Rescripto... Tomaron posesión de estas tierras el Padre Andrés de la Aldea, en representación de la Compañía de Jesús; y el Capitán Juan Jacinto Colmenares...*"¹⁴⁰

En los documentos sobre la fundación de San José de Guasimal, consta que al acto de posesión de estas tierras, asistieron... "*...los más vecinos españoles de dicho Valle. Como funcionarios actuaron Juan de Avendaño Narváez, Alcalde de la Santa Hermandad de la Ciudad de Pamplona, Don Pedro Antonio Martínez, juez visitador de tierras, el Notario del Santo Oficio y el Tesorero de las reales aras en San Cristóbal, Bernardo Barreto de Guevara y Alcalde y Juez de Salazar de las Palmas...*"¹⁴¹.

En protesta los indígenas, derribaron las casas de Don Bernardo de Leiva, del Capitán Juan Jacinto Colmenares y del Capitán Joseph de Figueroa, agregados al pueblo de indios. Además, atajaron parte del río Pamplonita para que cargara y anegara las haciendas del sitio llamado Pescadero. Los funcionarios que asistieron a tal evento, certificaron en los documentos ya mencionados que el día anterior a la posesión...

"...vieron que todos los indios de dicho pueblo de Cúcuta, hasta los muchachos, salieron con flechas o arcos, atajaron parte del río Pamplonita para que cargase aquesta orilla y anegase las tierras que se entregaron a los Jesuitas o al dicho Capitán Colmenares y nos consta, por vista ocular, haber visto el río mudado, así mismo certificamos que

¹⁴⁰ GARCIA HERREROS, Antonio. Cúcuta 250 años. Cúcuta. 1983. p.216.

¹⁴¹ *Ibíd.* p.216.

oímos a varios indios que para defender lo que habían emprendido perderían la vida...¹⁴².

Finalmente los jesuitas y el Capitán Colmenares, se quedaron con las tierras adjudicadas por la corona y los indios se mudaron a la otra orilla del río Pamplonita, plantando en la Isla sus sementeras. Según el Padre Basilio Vicente de Oviedo, en 1750 el pueblo de Cúcuta era próspero y de muy buen comercio por estar en camino real.

"...tenía muy buena iglesia, muy bien alhajada y casa del cura muy buena de teja que fabricó el maestro Zapata, quien fue cura de allí por muchos años... Produce gran abundancia de cacao por lo que de todas partes acuden allí a comprarlo y muchos lo embarcan por el río Zulia para Maracaibo...tendrá dicho pueblo más de cien indios ricos porque son dueños de cacaguales y aunque no tengan en el curato vecinos blancos, les basta con los indios por ser competente y haber cofradías ricas que rentan más de 700 pesos...¹⁴³.

Este pueblo, como todos los del valle de Cúcuta, fue gran cultivador de cacao. La tierra del Pueblo de Cúcuta, especialmente fértil produjo un cacao de buena calidad que se exportó directamente a Maracaibo. EL valle de Cúcuta se había especializado en la producción del cacao. Esa economía cacaotera era pujante. Sin embargo, decayó notablemente cuando la fatiga de las tierras y la enfermedad llamada Mancha acabaron totalmente los cultivos.

La narrativa histórica tradicional afirma que la fundación de San José de Guasimales fue obra de caridad de una matrona acaudalada. Empero, el estudio histórico determina que más que caridad, la fundación fue producto de una negociación urgente y necesaria de los agregados blancos del pueblo de Cúcuta, ante la arremetida de la comunidad del resguardo frente a la posibilidad de perder sus terrenos ancestrales por orden de la corona.

¹⁴² *Ibíd.* p.217.

¹⁴³ DE OVIEDO, Op. cit. 1990. p.253.

Don Manuel Ancizar en su "Peregrinación de Alpha", refiriéndose a este pueblo de Cúcuta comentó.

"Para 1850, en el día cuenta la parroquia 860 moradores blancos y mestizos, habiendo desaparecido el tipo indígena...e igual suerte han corrido las productivas plantaciones de cacao, mencionadas por Oviedo; la tierra fatigada con una sola especie de cultivo negó a los árboles el jugo necesario, y la mancha destruyó constantemente las cosechas, tanto aquí como en San José y Rosario; cesó el comercio, concluyeron las cofradías y de la antigua riqueza del pueblo no ha quedado más señal que la grande y sólida iglesia, de la cual parecen huir los miserables ranchos de paja esparcidos por la estéril llanura"¹⁴⁴.

La decadencia del pueblo de Cúcuta, se inició a finales del siglo XVIII, cuando La Villa de San José de Guasimal se consolidó económica y socialmente atrayendo a su entorno la población blanca dispersa en estancias y en otros poblados vecinos en franco declive como los de San Faustino de Los Ríos y San Cayetano.

Esta población se enriqueció rápidamente gracias al importante movimiento comercial que trajo la creación del Puerto de Los Cachos en la margen derecha del río Zulia; convirtiendo la Villa en el más importante centro de acopio de importaciones y exportaciones, desde y hasta el puerto lacustre de Maracaibo.

El pueblo de Indios de Cúcuta, debió su prosperidad al cacao y al hecho de estar situado sobre el camino real. Su ubicación le facilitó el comercio con las caravanas que circularon, en doble dirección, de Pamplona a San Cristóbal y con ellas negoció su producción de cacao, pero con la fundación de la Villa de San José y con la llegada de la epidemia de la mancha cacaotera, su economía quebró.

Fue perfectamente lógico, que al acabarse el cacao el pueblo dejara de tener la importancia que anteriormente se le concedió, la población blanca aún resentía su abrupta salida del pueblo de indios algunos años atrás y aunque esta enfermedad de la

¹⁴⁴ ANCIZAR, Op. cit. p.216.

mancha le produjo daños irreparables a los cultivos de toda su jurisdicción, pudo sobrevivir económicamente debido a la actividad comercial de otras mercaderías en tránsito hacia y desde el interior del Nuevo Reino.

En el siglo XIX se fue acelerando su decadencia hasta que durante el Estado Soberano de Santander, por el año de 1870 fue erigido en Aldea, el caserío del "pueblo de Cúcuta". En 1879, la Asamblea Legislativa eliminó la Aldea del "pueblo de Cúcuta" y creó el corregimiento en el "Caserío de Cúcuta". En 1887, el Departamento Nacional de Santander, agregó al Distrito del Rosario la Aldea del pueblo de Cúcuta y a San José de Cúcuta el territorio de la Aldea del pueblo de Cúcuta, allende el occidente del río Pamplonita.

En 1888, se erigió la extinguida Aldea de Cúcuta en Municipio con el nombre de San Luis de Cúcuta. En adelante se devolvió el proceso político hasta que en 1943 se convirtió en el barrio de San Luis, parte del Municipio de San José de Cúcuta¹⁴⁵.

San Joseph de Guasimal.

El resultado de la negociación realizada entre los vecinos blancos del Valle de Cúcuta y doña Juana Rangel de Cuellar, concluyó con la donación¹⁴⁶, de media estancia de ganado mayor, ubicada en el sitio Guasimal, muy cerca de la hacienda Tonchalá donde habitualmente vivía la matrona. Tal donación correspondió a una situación que venía de tiempo atrás. Desde mediados del siglo XVII y comienzos del XVIII los Valles de Cúcuta y sus colinas fueron asiento de numerosos pobladores blancos que usufructuaron las tierras, propiedad de estancieros como Doña Juana Rangel de Cuellar quien tuvo estancias como Tonchalá, Guasimal y otras en el mismo Valle; Don Juan Lara Jovel con estancias en La Garita; Don Bernardo de Leiva y don Jacinto Colmenares con las tierras de Pescadero; don Francisco Rangel de Cuellar con estancias en La Vega; Javier de Abrego, Juan de Orozco y Tomás Rodríguez con tierras a orillas del río Zulia¹⁴⁷.

Estos estancieros agregados del pueblo de Cúcuta, dependieron eclesiásticamente del

¹⁴⁵ GARCIA HERREROS, Op. cit. p.215.

¹⁴⁶ MELENDEZ, Op. cit. 1983. p.90.

curato del mismo pueblo y jurídicamente de la ciudad de Pamplona. Entre los puntos presentados en el pedimento de permiso para fundar en el Valle de Cúcuta una Parroquia, en la cual se recibieran los oficios religiosos y sirviera de centro de expansión civilizadora, estuvieron:

1. La dificultad que se presentaba en época de invierno para cruzar el río Pamplonita, y asistir al sagrado "Ministerio del Altar", oír misa y otros ritos de la iglesia.
2. Los frecuentes enfrentamientos entre los vecinos blancos agregados y los indios del pueblo de Cúcuta.
3. La necesidad de fundar un poblado en el Valle de Cúcuta, como puntal de avanzada frente a los continuos ataques de los indios Motilones a las estancias y a los bongós que transitaban el río Zulia con los cargamentos de cacao rumbo a Maracaibo.
4. Esta nueva Parroquia aglutinaría en Policía a los vecinos del Valle, dándoles seguridad y permitiendo que las estancias de cacao progresaran y el producto se exportara por el río Zulia.

La mencionada dama, accedió al pedimento. Además de contribuir con la estabilidad de los vecinos, sus propiedades alrededor de la nueva Parroquia tendrían una inmediata valorización¹⁴⁸.

Comunicó al Alcalde Ordinario de Pamplona, Don Juan Antonio Villamizar y Pinedo, su intención y le solicitó disponer los trámites necesarios para protocolizar el hecho. Por medio de Instrumento Público hizo solemne entrega de media estancia de ganado mayor a los vecinos del Valle de Cúcuta, con un valor estimado de cincuenta patacones. Valor por demás simbólico, debido a que por norma real toda donación debía pagar el costo de las escrituras¹⁴⁹.

¹⁴⁷ MEDINA, Luis A. Cita Histórica T. II. Cúcuta. 1983. p.109.

¹⁴⁸ FEBRES, Op. cit. p.71.

¹⁴⁹ Ver anexo No. 5. Acta de donación de media estancia de ganado mayor para fundar el pueblo de San José de Guasimal en el valle de Cúcuta. 1733.

La media estancia de ganado mayor hacía parte de la estancia Guasimal, escogida por reunir las condiciones apropiadas para fundar. Los vecinos que aceptaron la escritura fueron siete, tres los testigos y 17 los notificados como colindantes con las tierras donadas. Este recuento supuso una población inicial de 135 parroquianos, número que se acrecentó un año después al adquirir la Parroquia el beneficio eclesiástico.

El comienzo de la existencia de la parroquia de San José fue difícil, durante casi veinte años, se mantuvo estacionario su progreso, con un comercio pobre conformado por los buhoneros y mercaderes ambulantes que transitaban por allí, buscando la manera de llegar a San Faustino o a Maracaibo cuando los Motilones lo permitieron. Con la apertura del Puerto de Los Cachos en 1759, se inicia una etapa de progreso continuo que le permitió acrecentar su población, alejar a los motilones, al menos parcialmente, atraer a los antiguos pobladores de San Faustino y San Cayetano población conformada por comerciantes de cacao, que comercializaron la producción cacaotera del Valle, estancada y en muchos casos perdida por la dificultad que presentó de tiempo atrás el cierre de la navegación por el río Zulia hasta el Puerto de Gibraltar o de Maracaibo.

En 1793 y debido a su empuje económico, a su crecimiento poblacional y social computado entonces en unos 1.400 vecinos, casi todos prestantes, ricos, hospitalarios y entusiastas en el progreso de su terruño, con la Parroquia con construcciones sólidas y confortables, con un comercio que se extendió rápidamente, además de haber conseguido pacificar a la Nación bárbara de los Motilones, lograron abrir definitivamente el tráfico por el río Zulia¹⁵⁰.

Por las razones anteriormente expuestas, el 21 de abril de 1793, se le concedió el título de "Muy Noble, Valerosa y Leal Villa de San José de Guasimal, Valle de Cúcuta", por Real Merced concedida por el Rey Carlos IV y en cumplimiento del despacho del Virrey don José de Ezpeleta. Cambiando su nombre por el de Villa de San José de Cúcuta, en memoria de su origen.

¹⁵⁰ *Ibíd.* p.75.

A partir de ese entonces, ya con Categoría de Villa, se designó a don Miguel Chacón quien realizó la mensura del terreno donado por doña Juana Rangel, obteniéndose los planos de la Villa con las dimensiones siguientes:

"3.112 varas castellanas de Oriente a Occidente, partiendo de la acequia o toma de agua abierta por don Juan de Lara Jovel hasta el viso del cerro del Carnero; y 617 varas de Sur a Norte, partiendo desde dos cuadras arriba de la plaza hasta donde empezaban las tierras de propiedad de los Jesuitas"¹⁵¹.

La parte edificada de la Villa se trazó de Oriente a Occidente por siete cuadras y cinco de Norte a Sur, además de las tres cuadras pertenecientes al Hospital. Con la organización legal de la Villa se inició la erección del Templo, la primera escuela y el Ayuntamiento. Se nombraron los Regidores de la Villa, el Alférez Real, el Alcalde mayor Provincial, el Alguacil Mayor, el Fiel Executor, Depositario General y Regidor Decano. Todos estos puestos públicos ocupados por los vecinos más notables de la Villa.

Organizado el Cabildo se dictaron las primeras provisiones que se refirieron a la formación de la Real Hacienda y al reconocimiento de linderos y términos de la Villa, por parte de los Cabildos de Pamplona, Salazar, San Faustino y San Cristóbal.

Aun cuando la provincia de Cúcuta mantuvo constante su crecimiento poblacional y económico, los malos caminos aislaron a las ciudades de la región del resto de la Nueva Granada y orientaron económica y socialmente estas ciudades hacia Maracaibo situación que se había mantenido constante desde el siglo XVI.

Al comienzo del siglo XIX existía ya una ciudad próspera y en pleno crecimiento urbano y económico. El movimiento mercantil continuó, afirmando la posición de Cúcuta como puerto terrestre importante por el cual transitó gran cantidad de mercaderías de importación y exportación.

¹⁵¹ *Ibíd.* p.76.

Los 20 años que duró la guerra de independencia fueron desastrosos para la vida económica y social de esta ciudad en particular y de la Región en general. De una vida económica próspera se pasó a la más grave postración de la que sólo vino a recuperarse a partir de 1830.

La disminución de la producción y exportación de cacao desde Cúcuta a Maracaibo se debió a dos factores diferentes pero que dados al mismo tiempo acabaron con esta actividad productiva. Estos factores fueron las guerras de independencia y la enfermedad de la mancha y de la palometa que destruyeron, el primero la energía laboral y el segundo las semillas y los arbustos de cacao.

A pesar de ello, el cultivo de Cacao y su exportación por el río de Zulia rumbo al Puerto de Maracaibo le aportaron una base económica acumulada que le permitió sostenerse y continuar en su proceso de progreso, la Villa de San José fue la única población de la región que no quebró económicamente.

Por el año de 1850 y como parte de la Comisión Corográfica Manuel Ancizar presentó un retrato de la situación vivida por los pobladores de San José de Cúcuta y de sus contornos jurisdiccionales.

"La legislatura de 1850 creó la Provincia de Santander, designando a la villa de San José como centro de la gobernación. La ciudad favorecida con la concurrencia y vecindario de muchos extranjeros laboriosos cuenta 5.000 moradores aposentados en buenas casas de teja situadas en el centro, y multitud de casitas que forman los arrabales esparcidas sin demarcación de calles, en amplios espacios como plazuelas, y sombreadas por los protectores cujíes.... Vagos no hay ni beatas, ni desaseo en las personas y habitaciones que mancha y degrada la generalidad de nuestros pueblos en la cordillera.... En San José todos son negociantes, mercaderes o agricultores y acaso pudiera enrostrárseles la excesiva consagración a los intereses materiales al ver la pobreza de la única iglesia y el descuido con que miran la educación de las niñas..."¹⁵².

¹⁵² ANCIZAR, Op. cit. p.209.

Desde 1840, la crisis del cultivo del cacao y del trigo hizo que muchos de los agricultores quebrados trataran de recuperar los mercados externos cultivando café e índigo y exportándolo por Maracaibo, aprovechando los oficios de las casas comerciales extranjeras asentadas en las principales ciudades y centros de acopio regional.

El valle de Cúcuta se caracterizó por entonces por su riqueza agrícola (cacao, caña de azúcar y café) y por el aprovechamiento de su ubicación espacial como puerto terrestre, cruce de caminos y centro de acopio de la mayor parte de la producción de su jurisdicción¹⁵³. Los precios internacionales de cacao hasta mediados del siglo XIX y del café a partir de 1860 hicieron de San José una de las más prósperas ciudades de la Región y de la Nueva Granada.

Este progreso continuo siguió a pesar de las vicisitudes que significaron las frecuentes guerras civiles en ambos lados de la frontera internacional y del terrible y devastador terremoto que se ensañó con el Valle cucuteño y destruyó totalmente las ciudades de San José, San Faustino, Rosario, Salazar, San Antonio, Ureña y La Grita. Además de la destrucción parcial de Chinácota, Bochalema, Durania, San Cayetano y múltiples fincas y haciendas por toda la Región.

Sobre este fatídico terremoto, el Presidente del Estado Soberano de Santander Doctor Aquileo Parra, presentó ante la Asamblea Legislativa un informe dando parte del hecho y exponiendo sus consecuencias. El informe entre sus apartes decía:

"El 18 de mayo de 1875 a las once y cuarto de la mañana se sintió un fuerte y prolongado temblor de tierra por todo el Valle de Cúcuta...El 19 se recibió la información en telegrama procedente de Chinácota donde se daba la noticia de la destrucción de los valles de Cúcuta por el terremoto del día anterior, noticia que se ratificó el 20"¹⁵⁴.

El presidente Parra envió víveres para las víctimas y una fuerza armada para dar seguridad a las personas y a las propiedades abandonadas en las ruinas. Esta fue la

¹⁵³ Ver mapa No. 6. Plano de la Ciudad de San José de Cúcuta en 1850.

¹⁵⁴ Informe del Jefe Departamental de Cúcuta al Presidente del Estado Soberano de Santander. Cúcuta. 1875. p.13.

primera medida tomada por el gobierno estatal. La siguiente fue la expedición de un decreto estableciendo una contribución voluntaria para el auxilio de las víctimas de la catástrofe y la organización de la ayuda correspondiente desde el Departamento de García Rovira, el más cercano a Cúcuta y el que contaba en ese momento con hombres suficientes para cuidar las ruinas y las víctimas de la catástrofe.

El viaje presidencial hacia los valles de Cúcuta se inició el 20 de ese mismo mes. Partió de Bogotá, a donde había viajado días antes a posesionarse de su recién nombrado cargo de Presidente del Estado Soberano de Santander. En Bogotá el Gobierno Nacional le otorgó autorización para disponer de \$10.000 de los fondos de la República para proporcionar auxilio a las víctimas del desastre natural.

Al llegar a Pamplona se organizaron hospitales de Salvamento en los campamentos cercanos a los pueblos destruidos. Se comenzó a su vez el control de las probables epidemias producto de la putrefacción de la cantidad de muertos que quedaron a la intemperie, ordenando se cubrieran con cal. El día 30 llegaron al sitio La Vega cercano a San José, lugar donde se ubicó la cabecera provisional de la Villa de San José. Se estableció allí, la Comandancia Militar para custodiar las ruinas, se reglamentó la excavación de las mismas y el entierro de los cadáveres. Además se consiguió salvar el archivo de la Notaría del Circuito.

De Maracaibo llegó una comisión del Gobierno Zuliano compuesta por los señores Juan Arangúren y Francisco Fossi (acaudalados comerciantes maracaiberos y con fuertes intereses en el valle de Cúcuta, especialmente en el Puerto de Los Cachos) a informar al presidente del Estado sobre las medidas que tomaron el gobierno y el comercio zuliano para proteger los intereses de sus ciudadanos en la vía del río Zulia y en las bodegas de los Cachos.

El desastre económico del Valle de Cúcuta tuvo proporciones incalculables. El presidente Parra en su informe reseñó que... *"El terremoto destruyó completamente las poblaciones de San José, Rosario, San Cayetano, Cúcuta, Arboledas, Galindo, Bochalema, Chinácota y Santiago para el lado fronterizo colombiano, en Venezuela los*

*daños se dieron en San Antonio, La Grita, Ureña, La fría y San Cristóbal*¹⁵⁵.

Para la reconstrucción de estas poblaciones y de sus establecimientos rurales fue necesario tiempo y dinero. El primer recuento de los costos de lo destruido y de las pérdidas comerciales fue uno de los más difíciles de hacer. Se supuso que las dichas pérdidas sobrepasaron los dos millones de pesos de la época, suma muy grande para la pobre economía del país.

*"Los valores depositados de la ciudad de San José i en los almacenes del Puerto de los Cachos i que se perdieron casi totalmente por el robo i el incendio i por efecto de la destrucción de la ciudad, no pueden calcularse de otro modo que considerando el movimiento mercantil a que esta había llegado el año precedente, en el cual se importaron según datos oficiales veinte mil doscientas treinta i seis cargas de mercancía extranjera y mil ciento noventa y siete de sal i se exportaron cincuenta y cinco mil trescientas ochenta y nueve cargas de café y dos mil sesenta y tres de otros artículos, cuyo valor aproximado pasó de los cuatro millones de pesos"*¹⁵⁶.

Estas fueron las pérdidas para los comerciantes nacionales y extranjeros, pero para los gobiernos nacional, estatal y local las pérdidas fueron tal vez mayores. Para el gobierno nacional la pérdida de lo producido por la aduana que en el año 74 llegó a ciento setenta mil pesos. El Estado perdió lo correspondiente a los remates de rentas de aguardientes y degüello que en el año inmediatamente anterior había llegado a treinta y tres mil setecientos veinte y nueve pesos. Estas pérdidas fueron las más difíciles de reponer pues para hacerlo primero se hizo imprescindible recuperar la prosperidad de las poblaciones siniestradas en cuanto a la producción cafetalera, vías de comunicación destruidas y de la población en general del valle que en la catástrofe lo perdieron todo.

Como se expuso anteriormente para la reconstrucción de San José se escogió provisionalmente el sitio La Vega, cercano a la ubicación de la Villa destruida. Pero la situación de las demás ciudades, villas y pueblos fue más dispendiosa ya que era difícil

¹⁵⁵ *Ibíd.* p.17.

¹⁵⁶ *Ibíd.* p.16.

la recaudación y organización de los destinos de los dineros aportados por el Estado y las donaciones voluntarias.

El Presidente Parra consideró que para la reconstrucción del Departamento de Cúcuta era necesario invertir la mayor parte del presupuesto nacional y estatal sin reparar en costos, desdeñando "cicaterías ni miserias egoístas y lugareñas", recurrió así a la generosidad del pueblo santandereano para llevar a cabo esta empresa.

"El Departamento de Cúcuta por su situación jeográfica i su riqueza, i por el carácter franco y progresista de sus habitantes, es digno de una mirada benévola en sus días de infortunio su importancia política y económica no es Venezolana, i extiende su comercio a un radio mui considerable promoviendo el desarrollo de la riqueza general"¹⁵⁷.

A raíz de este pedimento, el Presidente del Estado fue autorizado para que en el presupuesto de gastos estatales se destinara la suma de veinte mil pesos para apoyar la reconstrucción de los edificios municipales de las poblaciones destruidas. Solicitó además autorización para que el Poder Ejecutivo buscara un empréstito por cincuenta mil pesos para cubrir el costo de las otras obras civiles como escuelas, puentes y vías, además del pago de los intereses del citado empréstito. La renta propuesta para pago del empréstito fue la del impuesto sobre las mercancías extranjeras cuyo producto calculó en veinte mil pesos.

La nación proporcionó ochenta mil pesos al auxilio de las víctimas del terremoto y ciento veinte mil más a disposición de la Asamblea Legislativa del Estado para colaborar en el cubrimiento de los costos de la reconstrucción urbana, de cultivos y de vías.

Otros Gobiernos, corporaciones e individuos particulares hicieron aportes por casi noventa y cinco mil pesos para el mismo fin. El Gobierno Venezolano hizo el aporte más grande consistente en víveres y medicinas, los cuales fueron puestos directamente a disposición de las juntas encargadas de distribuir los entre los afectados.

¹⁵⁷ *Ibíd.* p.18.

En cuanto a las medidas gubernamentales tomadas para la repoblación de los Valles de Cúcuta, el gobierno nacional decidió eximir a los pobladores y cultivadores del pago de impuestos. Pero el gobierno local consideró, que dadas las circunstancias de los Valles en cuanto a la calidad de su fértil y bien cultivado suelo y al hecho de estar concluida la vía carretera al puerto de Villamizar, que a pesar del terremoto y de los estragos producidos no ocasionó en ella daños mayores, no era necesario eximir a los pobladores de la obligación del pago de impuestos¹⁵⁸.

La recuperación de la vida económica y social de los valles de Cúcuta fue muy rápida. El empuje de sus gentes, su dedicación consuetudinaria a las actividades mercantiles, la extensión de los cultivos de café por toda la región con la consiguiente obligatoriedad de exportarlo por la vía terrestre primero, luego férrea hasta el puerto de San Buenaventura o de Villamizar y de allí por el Río Zulia hasta la ciudad puerto de Maracaibo, hicieron que tanto la ciudad de San José en cuya jurisdicción estaba dicho puerto como las demás poblaciones circunvecinas y cultivadoras de café continuaran su progreso a pesar de las guerras civiles que azotaron al Estado Soberano de Santander durante los últimos años del siglo XIX.

Hacia 1887 Salvador Camacho Roldán inició un viaje a los Estados Unidos y fruto del recorrido de Bogotá a Cartagena escribió un informe titulado Notas de Viaje. En uno de sus apartes se refirió a la provincia de Cúcuta, su situación económica, vías de comunicación y posibilidades de desarrollo vislumbradas.

"En proporción al número de habitantes y al área ocupada por éstos, la actividad industrial de los valles de Cúcuta es la más importante en toda la República....Con una población que no llega a 80.000 almas, produce más de 100.000 quintales de café que valen \$1.200.000 (moneda de plata de 0,900), y con otros artículos sus exportaciones suben a más de millón y medio. Su importación de mercaderías extranjeras tiene un radio de consumo que llega hasta el Chicamocha y un ferrocarril de 33 millas le proporciona transporte a un río navegable. Esa prosperidad no ha sido detenida ni por

¹⁵⁸ *Ibíd.* p.21.

*la peste, ni por el espantoso terremoto de 1875, que en un minuto no dejó en pie una sola de las casas de su ciudad capital; ni por las guerras civiles, en fin, más desastrosas que las convulsiones mismas de los elementos*¹⁵⁹.

La Villa del Rosario

Al sur del valle de Cúcuta, a dos leguas de San José está ubicada la Villa del Rosario. Fue fundada por el año de 1760 en tierras de Ascensión Rodríguez, hombre acomodado que donó las tierras situadas junto al río Táchira, en una vega estrecha rodeada por árboles frondosos que desde comienzos del siglo XVIII, dieron sombra a los plantíos de cacao cuya frondosidad era tal que se extendieron hasta meterse en los patios de las casonas.

Al poco tiempo de su fundación, solicitaron el título de Parroquia, previa dotación del curato. Obteniendo el título buscado después de largos litigios con la villa de San José. Hacia 1778 durante la visita de Moreno y Escandón se dictaron las providencias para el arreglo de las calles y la fábrica de la iglesia, obras que construyeron los vecinos con prontitud, al igual que la represión de los indios motilonos que hasta entonces llegaron hasta sus linderos.

El logro de la represión motilona, su abundante producción de cacao y el civismo de sus gentes hizo que el rey le concediera por Cédula real en 18 de mayo de 1780, el título de noble, fiel y valerosa villa, con ayuntamiento y alcalde ordinario.

Durante las guerras de independencia aportó muchos de sus grandes hombres y buena cantidad de sus capitales. Fue la cuna de Francisco de Paula Santander y por el año de 1821 capital de la Gran Colombia por 6 meses. Tradicionalmente se ha considerado cuna de la República. Ancízar en su visita con la Comisión Corográfica a esta villa reseñó:

"Tiene 2.000 vecinos, y su distrito 4.580; el temperamento es sano, marcando el

¹⁵⁹ CAMACHO, Op. cit. p.107.

termómetro centígrado de 25 a 29 grados, la altura sobre el nivel del mar 348 metros. La población se compone de blancos, mestizos y africanos, gente buena y los más de ellos agricultores, sucediendo que muchos tienen sus casa en tierra granadina junto a la orilla izquierda del Táchira, y sus labranzas al otro lado de la frontera, por donde vienen a ser neutros en asuntos de nacionalidad"¹⁶⁰.

A diferencia de la ruidosa y agitada San José, El Rosario, según el mismo Ancizar, era una villa quieta y solemne, además de limpia, con calles rectas y bien empedradas, buenas casas de teja y una espaciosa iglesia. Tenía dos escuelas de enseñanza primaria para niños y niñas, complementada con dos casas de educación secundaria para jóvenes y señoritas. El mayor orgullo de sus pobladores, fue el esmero por la instrucción pública que le dio la supremacía intelectual, más duradera que la riqueza económica de San José.

Su economía se basó en los cultivos propios del valle de Cúcuta, contribuyó durante la etapa cacaotera con buena cantidad de lo enviado por Maracaibo, igualmente, durante la cafetera sus haciendas produjeron parte del café exportado.

En el quinto capítulo continúa la reseña correspondiente al valle de Cúcuta, las vías de herradura y carreteras del siglo XVI al XIX, la relación entre el ferrocarril a Puerto Villamizar, el café, su comercialización y la competencia que significó el Gran Ferrocarril del Táchira.

Al inicio del siglo XIX, la ciudad puerto de Maracaibo se consolidó totalmente como motor de la dinámica económica de la Región. Aunque el proceso independentista creó problemas para los comerciantes del Valle de Cúcuta y la región Andina al permanecer Maracaibo bajo el control realista durante el tiempo que duró la guerra, después de ella y con la separación de la Gran Colombia se encontró que la situación no afectó a la estructura productiva regional, pero sí a los grupos sociales dedicados tradicionalmente al comercio.

¹⁶⁰ ANCIZAR. Op. cit. p.221.

Los pequeños comerciantes de la Región durante la colonia se acostumbraron a negociar con los factores¹⁶¹ encargados de los negocios de la metrópoli y a partir de 1778 con la Compañía Guipuzcoana; pero al finalizar el proceso independentista quedaron libres para comerciar con países en muchos aspectos desconocidos o con los cuales no habían negociado con anterioridad.

La apertura de nuevos mercados para los pocos productos exportables significó la entrada a los centros de acopio como San José y puertos principales como Maracaibo y Portobelo de las Casas Comerciales Internacionales. Estas casas comerciales en los primeros años utilizaron a los comerciantes nativos, pero a mediados de los años 40 del siglo XIX habiendo ubicado los lugares y los productos de mayor rentabilidad trajeron sus propios representantes, ciudadanos alemanes, británicos y norteamericanos, que se ocuparon no solo de la compra, acopio y comercialización de la producción sino también de la importación de mercaderías que cubrieron la demanda de nuevos elementos para el consumo local, regional y nacional.

Se amplió durante este siglo XIX la capacidad comercial de las ciudades de Maracaibo y San José por la instalación de las nuevas Casas Comerciales quienes por sus actividades generaron la necesidad de mejorar la infraestructura de las obras civiles de la Región controlada económica y socialmente por Maracaibo, especialmente en lo concerniente a la refacción de los pocos caminos existentes y la construcción de nuevos que permitieron la mejor comunicación de los lugares de producción con los centros de acopio y con los puertos fluviales y lacustres.

Maracaibo mantuvo durante todo el siglo XIX su vital actividad comercial consolidándose como la ciudad puerto más importante de la Región y apropiándose de la hegemonía económica regional hasta casi los años 30 del siglo XX, cuando Colombia comenzó la apertura de vías carretables desde Cúcuta al interior del país, buscando la manera de acercar la región de Cúcuta a Bogotá para asuntos económicos pues,

¹⁶¹ Factores: funcionarios encargados de administrar las factorías o centros de acopio de diversas mercaderías.

aunque esta región perteneció siempre jurídicamente a Bogotá, económica y afectivamente estaba muy ligada a Maracaibo, a tal punto que en los diferentes intentos por independizar la región se habló de la erección de Maracaibo como capital del nuevo Estado.