

SAN JOSE DE CUCUTA EN EL COMERCIO MARABINO DEL SIGLO XIX

Arlene URDANET Q.
Luz Maracaibo

La ocupación y fundaciones españolas, durante el siglo XVI, en el oriente colombiano limitrofe con el Zulia y el Táchira en Venezuela tuvo, entre otros móviles, la finalidad de garantizar una ruta que aprovechando el cauce de los ríos Zulia-Catatumbo y el Lago de Maracaibo diera salida más cómoda y segura que por el río Magdalena a los productos de la provincia de Pamplona. Por esta ciudad y a través de Ocaña y su Puerto Nuevo de Orozco en el Magdalena, los poblados vecinos de Salazar de las Palmas, San Cristóbal y La Grita, se comunicaban con el Atlántico¹. Las características topográficas de la ruta y su mal estado, a lo largo de los doscientos cincuenta kilómetros de recorrido desde Pamplona hasta Ocaña; hacían que el transporte fuera lento e inseguro, el riesgo era tanto para las recuas de mulas como para los arrieros. Una detallada descripción del siglo XIX nos ilustra sobre todas las vicisitudes que acompañaban aún esta aventura, M. Ancízar en *Peregrinación de Alpha* relata su viaje desde Ocaña hasta Salazar de las Palmas a través de «el afanoso camino de los callejones».

«...Seguimos para San Pedro por un camino diabólico... alcanzamos la posada, donde... nos dispusimos a seguir viaje soterrados en los callejones, enviando por delante una cuadrilla de peones barretoneros para destapar las cuevas en que habíamos de entrar, las cuales de un momento a otro se obstruyen con la caída de las paredes... Callejones hay que miden diez metros de profundidad, cerrados arriba por la unión de las paredes apoyadas en raíces y troncos atravesados, tan lóbregos que dentro revolotean murciélagos, y tan pendientes que las mulas no caminan sino ruedan sentadas sobre el colchón de arena extendido a propósito en el fondo por los barretones. La marcha es muy lenta cuando se lleva carga pues frecuentemente se *atora* la mula contra las paredes y hay que raerlas para que salya de la estrechura... De cuando en cuando

1. Ileana Parra Grazzina. *Proceso de formación de la Provincia de Mérida, La Grita y Ciudad de Maracaibo 1574-1676*. Sevilla, Universidad de Sevilla, Facultad de Geografía e Historia, Departamento de Historia de América, 1984, pág. 233-235.

se atravesaban troncos a la altura de los hombros, ramas espinosas, y bejucos traidores... Por fin a los siete días llegamos a Salazar bajando una escalera de 893 metros de largo, que acabó de molernos los huesos»².

La necesidad de probar otra ruta era evidente. Los pobladores de Pamplona, Mérida y Tunja presionaron para que se activara la comunicación ya explorada por los ríos Zulia-Catatumbo³; pero la hostilidad de los indios quiriquires no permitió que se regularizara este tráfico⁴. La formación en torno a Pamplona de un «cierto circuito comercial interno por los vínculos desarrollados con Tunja, Santa Fe, Salazar de las Palmas, San Cristóbal y hasta la Grita»⁵, obligó desde el siglo XVII a un uso más frecuente de esta vía e impulsó la búsqueda de un sitio adecuado en las proximidades del Zulia para el embarque hacia Maracaibo.

Fue primero San Faustino o Puerto Viejo, ubicado sobre el bajo Pamplonita, quien cumplió esa función hacia 1662⁶. Un siglo después, ante los inconvenientes de la navegación por el Pamplonita pues carecía de caudal suficiente durante el verano, sufrían sus alrededores continuos ataques indígenas y eran frecuentes las epidemias de fiebres, se trasladó a San Cayetano el centro de este comercio, en las cabeceras del Zulia⁷. Este pueblo prosperó en detrimento del anterior y se constituyó además en importante localidad agrícola por la explotación de sus fértiles tierras.

En el valle de Cúcuta, en torno a la red fluvial del Zulia-Pamplona-Pamplonita, existían otros poblados. Entre ellos destacaba un caserío llamado Cúcuta al margen derecho del río Zulia cuyo origen se remontaba al período de conquista⁸. Cúcuta fue fundado por habitantes de San Cristóbal y Pamplona que al establecerse dieron origen a extensos y ricos hatos y haciendas que producían para su propio consumo y para el comercio⁹. Sin embargo, se veían seriamente afectados por el desbordamiento del río Pamplonita en invierno que arrasaba las cosechas, obstaculizaba la movilización de los propietarios y de los trabajadores que en su mayoría residían en este poblado, impedían la asistencia regular a los servicios religiosos y el comercio:

2. ————. *Peregrinación de Alpha por las Provincias del Norte de la Nueva Granada en 1850 y 1851*, Imprenta de Echeverría Hermanos, Bogotá 1853, pág. 465-469.

3. En 1543 Juan López, procurador de Tunja propone: «para evitar los daños de la baja del río Magdalena, que se cambiara la ruta del Nuevo Reino y en vez de utilizar la hasta entonces usada del río, se tomase la de la laguna de Maracaibo... en cuya parte más meridional se fundase un pueblo con su puerto, desde donde por caminos que se habrían de hacer, se podría llegar fácilmente a Santa Fe sin riesgo de la vida para nadie». Esta propuesta fracasó, fundamentalmente, por la oposición de otros poblados o puertos como Cartagena, Mompox, Tamalameque, Honda, etc. A. Ibot. *Trabajadores del río Magdalena durante el siglo XVI*. Barcelona, 1933, p.p. 37-43.

4. Ileana Parra Grazzina. *Id.* p. 234.

5. *Ibid.*, p.p. 236-237.

6. F. Febres Cordero. *Del Antiguo Cúcuta*. Bogotá, Banco Popular, 1975, p. 468-471.

7. F. Febres Cordero. *Id.*, p. 477.

8. Luis Buenhora. «La Fundación de Cúcuta». En: Ciro Pabón Núñez. *Periodismo y Periodistas de Ocaña*. Ocaña, Publicaciones de la Escuela de Bellas Artes, 1974. (Biblioteca de Autores Ocañeros, n.º 14), p. 156-160.

9. F. Febres Cordero. *Id.* p. 86.

«Los que vivían en el campo no podían asistir a los oficios religiosos, ni recurrir al pueblo a proveerse de víveres, telas y especies que les eran indispensables en sus hogares. Sobre todo estaban privados del ameno placer de la convivencia...»¹⁰

La necesidad de un mejor sitio de asentamiento y la búsqueda de un adecuado puerto que le permitiera el comercio por el Zulia fueron dos valiosas razones que impulsaron la fundación de San José de Guasimales en 1733 y del Puerto de Los Cachos en 1759. Para este momento «ya existían en el valle riquísimas estancias en donde se cultivaba el cacao, el maíz, la yuca y toda suerte de legumbres. Se criaban mulas y caballos que lograron aceptación y fama en la propia capital del Virreinato. Y vacunos de magnífico rendimiento. La región era generosa en frutas...»¹¹

Figuraban diez estancias: Tochalá y Guazimales cuya dueña era Juana de Cuéllar, quien había donado parte de la primera para la fundación del pueblo de San José; La Garita, de Juan Lara Jovel; una ubicada en el sitio del Pescadero, de Bernardo de Leiva y Juan J. Colmenares; otra en la Vega (hoy llamada El Resumen), de Francisco Ranjel de Cuéllar; en San Isidro, de Manuel Ramírez de Arellano; en el Rodeo, de Francisco Díaz de Mendoza; en Morante, de Andrés Ranjel; a orillas del río Zulia, de Javier de Abreco, Juan Orozco y Tomás Rodríguez; y en el Volador, de Luisa Orozco, Gaspar Zambrano, Ignacio Rivera y Nicolás Ranjel¹². Para el momento, según la misma fuente residían en el poblado treinta y dos vecinos.

Así describía Luis Buenahora la casa de una de estas estancias en su artículo «La fundación de Cúcuta».

«La casa Tonchalá era amplia rodeada de ventilados corredores defendidos por barandas de madera. Hecho de tapias, madera y teja, se destacaba muy blanca en medio de la verdura circulante. Como todas las residencias de campo de aquella época, disponía de adjuntos corrales, cercados de ipedras, pesebreras, horno para amasar pan; grandes depósitos para aguas de lluvias, y los demás servicios que eran necesarios para la administración de una hacienda...»¹³

El comercio originado por la actividad productiva en los valles de Cúcuta, se fue desplazando de San Cayetano a San José de Guasimales y Los Cachos por encontrarse mejor ubicado y más resguardados de los ataques indígenas, que fueron poco a poco cediendo en el siglo XVIII¹⁴. La riqueza de estos valles concentrada en este nuevo y pujante centro poblado y la alta demanda de cacao y cueros, hicieron que para 1792 se erigiera en Villa la anterior Parroquia y que la administración colonial.

10. Luis Buenahora. *II*. p. 160.

11. *Ibid.* p. 158.

12. *Ibid.* p. 156.

13. *Ibid.* p. 162.

14. Jorge Meléndez S. *Por el río Zulia. El Valle de Cúcuta en la frontera Colombo Venezolana*. Cúcuta, 1983, p. 92.

«Trasladara el comercio a esta ciudad (San José) erigida ya en Villa por su rápido progreso; y habilitado por el gobierno español el puerto de Los Cachos por ser más cómodo, se efectuaron por allí las importaciones directas de España y se exportaba el cacao, principal fuente de riqueza de estos valles, y algo de añil, pieles, etc.»¹⁵.

San José de Guasimales cambia su nombre por San José de Cúcuta dado su origen y se constituyó en el eje de la actividad económica del valle.

David Johnson en sus notas sobre *Los Santandereanos en Venezuela en el siglo XIX*, resume las características socio-económicas del norte de Santander y Táchira durante el período colonial:

«En parte a causa de la topografía, pero también debido a la reducida población indígena que desapareció rápidamente y a la ausencia de metales preciosos, esta región no es representativa del desarrollo colonial hispánico general. Haciendas, plantaciones, esclavitud y trabajo forzado, estuvieron casi totalmente ausentes a lo largo de la colonia.

En lugar de ello, encontramos lo que se ha llamado una sociedad 'posada' de pequeños propietarios que eran capaces de satisfacer sus propias necesidades y las de aquellos viajeros que iban o venían de Mérida, Pamplona y Bogotá. La mayoría de ellos poseían su propia tierra y vivían libres de servidumbre. Existían desigualdades de riqueza pero no en las proporciones que estas alcanzan en Caracas y Bogotá. Aunque dedicados básicamente a una agricultura volcaron su interés en el cacao, el algodón, el azúcar y el tabaco, al igual que la industria artesanal, con el fin de incrementar sus ingresos»¹⁶.

La fundación de San José de Cúcuta a mediados del siglo XVIII y su crecimiento e importancia durante el XIX obedeció, principalmente, a los siguientes factores: la necesidad de dar salida a la producción proveniente de las jurisdicciones del sur de la provincia de Mérida (San Cristóbal, La Grita, Lobatera, San Antonio) mal comunicadas con el Lago de Maracaibo por territorio venezolano, y a la amplia área neogranadina donde sobresalían las poblaciones de Pamplona, Bucaramanga, Tunja y la capital Bogotá, urgidas también de una vía alterna más rápida y segura por el río Magdalena; y en segundo término, la presencia en el puerto de Maracaibo de un activo sector de comerciantes venezolanos y extranjeros que impulsaron las relaciones mercantiles de Cúcuta con el exterior.

Una vez erigida en Villa San José de Cúcuta, comenzaron los enfrentamientos por su control administrativo entre San Cristóbal, Pamplona¹⁷. El interés repentino por esta área, hasta entonces poco tomada en cuenta, se explica por su rápido progreso comercial. San Cristóbal alegó que anteriormente se había encargado de los asuntos civiles, militares y de Real Hacienda de San José; pero por no estar ubicada en su jurisdicción, se le reconoció a Pamplona sus derechos sobre la nueva villa. Pamplona, ante los intentos autonómicos de Cúcuta y preten-

15. F. Febres Cordero. *Idem*. p. 477.

16. David C. Johnson. *Los Santandereanos en Venezuela en el siglo XIX*, Canadá Universidad de Alberta, Multigrafiado, p. 1 y 2.

17. Jorge Meléndez S. *Por el río Zulia*, p. 92-94.

siones de San Cristóbal, se vio forzada a instalar uno de sus dos alcaldes mayores en el ayuntamiento de Cúcuta¹⁸.

Maracaibo también manifestó interés en Cúcuta y su valle. En 1793, según documentos localizados en el Archivo de Indias en Sevilla, el gobierno de Maracaibo y los vecinos de Cúcuta enviaron al Rey un memorial en el cual pedían que se declarara a Maracaibo puerto menor, la exención de algunos impuestos y la agregación a la Provincia de Maracaibo de las jurisdicciones de Pamplona, Salazar de las Palmas, San Faustino y valle de Cúcuta, ante el «estado decadente de la población, agricultura y comercio»¹⁹. El declarar a Maracaibo puerto menor le permitiría comerciar con otros puertos, sin pasar por Cartagena; la exención de impuestos atraería la producción de la Nueva Granada y la agregación de las jurisdicciones le garantizaría su control sobre aquella importante zona productiva. El Rey concedió la declaración de puerto menor, y también la exención de algunos impuestos, y el que pegaran los productos neogranadinos solo un 2 % del 5 % establecido. En cuanto a la agregación se solicitaron informes sobre su conveniencia. La respuesta de los ayuntamientos y cabildos neogranadinos fue negativa, aunque hicieron énfasis en que se mantuvieran las exenciones y rebajas de impuestos. Los alegatos giraron en torno a las dificultades de estar en contacto y bajo la administración de Caracas, de la que en última instancia dependía la Provincia de Maracaibo. Respecto a la propia Maracaibo, no agradaba la idea de estar sometido a su gobierno por estar más atrasada que el Virreinato. Finalmente, en 1794, el Rey decidió la no agregación; pero en 1798 el gobierno de Maracaibo insistió y envió nueva documentación. Alegaron entonces, entre otras razones: la cercanía de estas jurisdicciones del valle de Cúcuta, que sacaban sus productos a través del río Zulia, en territorio marabino; más de las tres cuartas partes del cacao y demás productos que se sacaban de Maracaibo provenían de esa zona; San José, Pamplona y San Faustino pertenecían en lo religioso al Obispado de Maracaibo. Esta ciudad ejercía sobre los valles de Cúcuta un protectorado militar; el comercio de cacao con Cúcuta le había originado grandes beneficios. Al pagar el cacao de Cúcuta sólo un 2 % de impuesto, competía favorablemente con la producción de cacaos de otras regiones de la provincia de Maracaibo; Cúcuta había sido repoblada a partir de San Cristóbal, primero con retiro de ganado y luego con haciendas y poblados, muchas de las personas de la provincia de Maracaibo se trasladaban a Cúcuta para beneficiarse con las exenciones en los impuestos.

En 1799, se aprobó la agregación; pero poco después fue revocada la decisión a solicitud del fiscal del Rey con el propósito de recabar nuevos informes. En 1801, el gobierno de Santa Fe insistió en los inconvenientes de que pasaran las jurisdicciones al gobierno de Venezuela. Finalmente la agregación no se dio. A pesar de que los intereses comerciales de Cúcuta y Maracaibo las vinculaba estrechamente, Cúcuta no apoyó la agregación ya que una vez que se le concedía la exención y rebajas en los impuestos no necesitaba del control de Maracaibo y se evitaba los inconvenientes de depender de la desconocida y lejana Caracas.

18. Jorge Meléndez. *Cacao y río, Historia del Valle de Cúcuta y de la frontera colombo venezolana en el siglo XVIII*, Cúcuta, 1983, p. 51-55.

19. Rutilio Ortega González. Localización, extractos y comentarios sobre la *Agregación de las Jurisdicciones de Pamplona, Salazar de las Palmas, San Faustino y Valle de Cúcuta a la Provincia de Maracaibo 1793-1794*. Documentos localizados en el Archivo de Indias Sevilla. Universidad del Zulia. Facultad de Humanidades y Educación, Centro de Estudios Históricos 1982, Multigrafiado.

Cúcuta a principios del siglo XIX, era ya un centro comercial de bastante actividad y estaba controlado por comerciantes catalanes, quienes, según Febres Cordero en su obra *Del Antiguo Cúcuta*, le daban una marcada fisonomía mercantil e influían a la política²⁰. Sus intereses se vieron seriamente afectados por las guerras de Independencia. El triunfo en Cúcuta de las fuerzas patriotas, según este autor

«fue una sorpresa absolutamente inesperada para la localidad en general e ingratisima para el gremio de comerciantes catalanes los más de ellos, en particular. Desatinados y perplejos, buscaron inmediatamente tranquilo escondite, ninguno pensó en salvar sus intereses, cada cual procuraba atender sólo a la seguridad de su persona. La ciudad quedó puede decirse, desamparada de sus habitantes...»²¹

Al decretar en 1821 el Congreso de la República la expulsión de los «desafectos a la Independencia», los catalanes residentes en Cúcuta se vieron forzados a salir a través de Maracaibo, donde algunos de ellos lograron quedarse. Entre estos expulsados se citaba a: Antonio de León, Juan Balanzó, José María Montenegro, Jaime Riera, José Perich, Juan Bosch, Francisco y Pedro María Salas, Carlos Alonso, Jaime Puyals, Domingo Seneira, Carlos Valbuena, Silverio Pérez, Antonio Prato, Juan Bernardo García, Pedro Ruiz, Luviano Díaz, Santiago Salazar, Joaquín Barreto y Francisco Pinto²².

En general, Cúcuta estuvo bajo el portectorado militar de Maracaibo. Así, cuando el movimiento de los comuneros Maracaibo envió tropas por petición del propio gobernador de Cúcuta. Una vez erigida la Junta Común y ante las amenazas de invadir al Tachira, en 1781. fueron sometidos por el gobierno de Maracaibo²³. Del mismo modo, al triunfar en Cúcuta las fuerzas patrióticas, Maracaibo envió a uno de sus grandes jefes militares, Ramón Correa y Guevara, comandante de las tropas veteranas de la provincia, quien posteriormente llegó a ocupar el cargo de Capitán general de las provincias venezolanas. En 1812, Ramón Correa se enfrentó a las fuerzas patriotas en Salazar de las Palmas, luego en Cayetano y finalmente ocupó Cúcuta, donde se estableció sin incursionar hacia el interior de Nueva Granada. Parece evidente que los intereses de Correa y del gobierno que representaba no se extendían más allá del valle. En 1813 es derrotado por Bolívar, quien al emprender la campaña de Bogotá, deja al joven Francisco de Paula Santander la defensa de tan importante espacio. El mismo año Maracaibo envía a Bartolomé Lizón con el regimiento de «Puerto Rico», quienes ocupan Cúcuta, San Faustino, la Mulata, La Grita, San Antonio y la Villa del Rosario «para ejercer a continuación en Cúcuta y sus vecindades un despótico régimen de terror hasta finales de enero de 1814»²⁴.

Al igual que durante los años de la independencia, a lo largo del siglo XIX la suerte política de Cúcuta y en general de la Nueva Granada fue de vital impor-

20. p. 488.

21. *Ibid.*, p. 198.

22. *Ibid.*, p.p. 111-112.

23. *Ibid.*, p.p. 173-174.

24. Leonardo Molina Lemus. «Proceso contra Bartolomé Lizón», en *Gaceta Histórica de Cúcuta*. Antología 1936-1983. Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, Editorial ABC, 1983, p. 91.

En un periódico marabino, de 1840 al 41, se puede observar el amplio espacio que ocuparon las noticias provenientes de la Nueva Granada. En la mayoría de los casos éstas llenaron por meses la primera página y algunas columnas de la segunda, como al producirse los movimientos rebeldes de José María Obando y Francisco Carmona²⁵.

A medida que avanzó el siglo XIX, la actividad comercial de Cúcuta fue en aumento, y con ella su importancia como centro urbano. El vacío originado por la expulsión de los comerciantes catalanes fue llenado por ingleses, italianos y franceses, emparentados con los comerciantes de Maracaibo, y en ocasiones los mismos, quienes operaban indistintamente en una y otra localidad. Según Febres Cordero, a mediados del siglo XIX los comerciantes ingleses en Cúcuta eran: Guillermo Greenhope, Santiago Fraser, Enrique Weir, Guillermo Baland, Carlos Lolley, Jorge MacGregor, Miguel Johnson y Jacobo Mills; los franceses: Juan y José Soulez y Francisco Bousquet, los italianos: José María Antomarchi, Minos Santi, Juan Antonio Epanochia, Blas Pocaterra, Emilio y Elbano Massey, Agustín y Andrés Berti, Guisepe y Benedicto Anselmi, David y Benedicto Bruno, Esteban Piambino, Antonio Murzi, Sebastián Querubini y César Martelli²⁶. En el registro de pasaportes otorgados por el gobierno de la Provincia de Maracaibo a las personas que llegaron del exterior, entre 1831 y 1842, se puede comprobar que fueron los italianos quienes movilizaban este comercio hacia el Caribe, fundamentalmente Santo Tomás a Curazao²⁷.

En este siglo Cúcuta se fortalece como centro de acopio tanto de su área productiva como de los cantones sur de la Provincia de Mérida (San Cristóbal, San Antonio, La Grita, Lobatera, Bailadores) y aún de lejanos puntos de la Nueva Granada como lo evidencian los testimonios que ahora se citan.

En 1831, Roberto Mackap, Cónsul inglés en Maracaibo, señalaba como para ese año se había incrementado el comercio del puerto de Maracaibo con la Gran Bretaña pues los comerciantes bogotanos habían decidido importar y exportar por Maracaibo, ante las difíciles e inseguras comunicaciones por el Magdalena²⁸; en esta ruta Cúcuta era paso obligado ya que se valía de la red fluvial del Zulia para tener acceso al Lago de Maracaibo.

Sus ventajas ya habían sido señaladas durante los siglos XVI y XVII. Ahora, a comienzos del siglo XIX, las dificultades por el río Magdalena persistían; y a favor de un más tranquilo tránsito por la red del Zulia-Catatumbo estaba el hecho del definitivo sometimiento y pacificación de los grupos indígenas.

Dos años antes de las observaciones de Mackay sobre el incremento del comercio bogotano por Maracaibo, su predecesor en el consulado, Roberto Sutherland, produjo un minucioso informe sobre las dos posibles rutas: desde Santa Marta a Bogotá, siguiendo el curso del Magdalena y desde Maracaibo a Bogotá a través del Lago y los ríos Zulia-Catatumbo, con indicación exacta de los pueblos intermedios, sus climas, distancias, tiempo de recorrido y costo de los fletes en uno y otro caso. A continuación, se resumen los datos sobre distancias y tiempo de recorrido entre los puntos más importantes aportados por este interesante

25. *La Mariposa*, Maracaibo, números 20, 22, 23, 26, 27, 29, 31, 33, 41; de los años 1840-1842.

26. F. Febres Cordero. *Idem*, p.p. 490-492.

27. «Registro de los pasaportes otorgados por el gobierno de la Provincia de Maracaibo a las personas que entran al puerto procedentes del exterior desde 1831 a 1841». Archivo Histórico del Zulia, Año 1831, tomo 4, legajo 22.

28. Public Record Office. Londres. Foreign Office 18, 78, fol. 60.

informe y que corresponden al viaje que se podía realizar con 100 mulas que cargara cada una un peso máximo de 250 libras españolas, 125 kilogramos aproximadamente²⁹.

tancia para Maracaibo, como una señal de cuan estrechamente estaban ligados sus intereses a la vecina república.

Ciudades	* Distancia en leguas	Días
Maracaibo a Pto. de los Cachos	—	14
San José de Cúcuta	12	2
Pamplona	14	3
Concepción	16	4
Ceviza	25	6
Bogotá	30	6
Total	110	35

Ciudades	Distancias en leguas	Días
Sta. Marta		
a Pueblo Viejo	7	2
Soledad	20	4
Barranca Nueva	23	5
Mompox	38	8
San Bartolomé	54	10
Nace	20	3
Bogotá	63	13
Total	271	51

* Cada legua equivale aproximadamente a cinco kilómetros y medio.

A los treinta y cinco días empleados en recorrer la distancia entre Maracaibo y Bogotá, indica el informe de Sutherland que debían añadirse otros cinco de descanso en las localidades intermedias señaladas, para un total de cuarenta días; y a los 51 días de la ruta Santa Marta a Bogotá se sumaban 15 más, un total de 66 días, haciéndose notar que en la localidad de Mompox los viajeros debían permanecer ocho días por requerirla así el trasbordo de la mercancía.

29. «Descripción de la ruta desde Maracaibo a Bogotá por el río Catatumbo. Contiene los nombres de los sitios intermedios, cálculos de las distancias y el número de días en que el viaje puede ser llevado a cabo con 100 mulas cargando cada una un peso de 250 libras medida española». Public Record Office, t. 71, f. 152-153, Londres.

«Descripción de la ruta Santa Marta a Bogotá por el río Magdalena, nombres de las poblaciones y villas intermedias, cálculos de las distancias y número de días en las que 100 mulas cargadas con 250 libras (medida española), cada una puede ser trasladada a la siguiente ciudad». Public Record Office, Foreign Office, t. 71, f. 153, Londres.

Por una y otra ruta el costo del flete a pagar por la carga transportada por cada mula era de 20 pesos aproximadamente.

A las ventajas de un recorrido más corto en menos tiempo —según se infiere del informe de Sutherland— la ruta a Bogotá desde Maracaibo presentaba el aliciente de un viaje que en más de la mitad de su recorrido se hacía por tierras de clima templado, y por pueblos en sus costumbres y modos de vida similares a los de la sabana de Bogotá, en los cuales los comerciantes podían ir vendiendo sus productos a buen precio y adquiriendo otros como el café, cacao, añil para exportar también se indica en el informe que los habitantes del valle de Cúcuta y Pamplona están siempre deseosos de favorecer este comercio. A juicio de Sutherland «se aprecia fácilmente la ventaja que esta ruta tiene en comparación con la del Magdalena. La mayor seguridad en el transporte de la mercancía en menor tiempo el cual se efectúa a través de climas más benignos y los mejores bienes a obtener».

Además, informa que toda la producción del interior de Nueva Granada era exportada a través del Lago desde 1805 hasta 1810 cuando la guerra de Independencia comenzó y los españoles se apoderaron del valle de Cúcuta. Durante este largo proceso, la inestabilidad política había obligado a los comerciantes a asegurar su comercio a través del Magdalena.

Otros testimonios permiten evidenciar la importancia del comercio a través de Cúcuta, su relación con el interior neogranadino y con el puerto de Maracaibo. Febres Cordero reseña cómo la exportación de los sombreros de Jipijapa; fabricados en Bucaramanga, Girón, Piedecuestas, Zapotecas y otras localidades del sur de Santander, una de las principales mercancías exportadas entre 1830 y 1852, salían por Cúcuta y Maracaibo, dirigiéndose hacia Santo Tomás³⁰. Agustín Codazzi, en su *Geografía Física y política de la Nueva Granada* relata que Cúcuta comerciaba con Maracaibo, provincia de Mérida, Pamplona, Soto, Socorro y Tun-dama³¹.

Este comercio se vio favorecido en 1832 al ser declarado Maracaibo por el Ejecutivo Nacional puerto de tránsito o depósito lo que implicaba que todas las mercancías introducidas por su puerto pagarían los derechos al llegar a la Nueva Granada; aumentó así la actividad en Cúcuta aunque con las lógicas protestas de los comerciantes marabinos³².

Además debió de enfrentar Cúcuta y su comercio, la oposición de otras regiones de la Nueva Granada como Cartagena, Santa Marta, Mompóx, Tamalameque, Tenerife, Honda, Ocaña, etc. y sus continuos reclamos ante el gobierno colombiano, por las facilidades que se les concedía, del mismo modo debía resistir y superar todas las imposiciones del gobierno venezolano, más los continuos problemas políticos internos y conflictos de frontera. Lo cual evidencia que este comercio fue necesario e importante para un sector significativo tanto de la Nueva Granada como de Venezuela.

Para 1873-1874 Cúcuta se ubica entre las principales aduanas de Colombia por el monto de sus exportaciones, según el *Anuario Estadístico de Colombia 1875*:³³

30. F. Febres Cordero. *Id.*, p. 487-488.

31. Bogotá, Publicaciones del Banio de la República, 1958, p. 75-77.

32. Germán Cardozo Galué. *Maracaibo y su puerto*. Universidad del Zulia. Centro de Estudios Históricos, 1984, p. 92. Multigráfico.

33. Anibal Galindo. *Anuario Estadístico de Colombia, 1875*. Bogotá, Imprenta Medardo Rivas, 1875, p. 166, 178, 179, 191, 192.

El autor al dar las cifras reseñadas, advierte la poca confiabilidad de las mismas ya que no corresponden en muchos de los casos a la realidad de las aduanas.

Aduanas	Bultos	Kgrs.
Sabanilla	367.532	17.315.192
Cartagena	163.690	2.673.441
Cúcuta	137.102	8.058.194
Tumanaco	78.085	1.192.675
Río Hacha	71.249	3.808.281
Santa Marta	32.572	2.206.048
Buenaventura	29.283	1.704.165

De los 8.058.194 kg. exportados por la aduana de Cúcuta 7.847.006 kg. fueron de café, 94.216 kg. de cueros de todas clases, 60.528 kg. de quina p 20.600 kg. de sacos de fique, que representaron más del 90 % del total. Todos productos de gran demanda en la época.

Las importaciones alcanzaron 1.383.008 kg. de los cuales las principales fueron: bebidas alcohólicas; caldeadores, harina de trigo, prensas de hierro y sal. Otros productos importados eran artículos suntuarios como perfumes, alfombras, espejos, guantes, jabón, loza, lámparas, pañuelos, relojes, paraguas, etc. Telas, trajes, herramientas de todo tipo, maquinaria, hierro, etc.

Ya para mediados del siglo XIX, la población de Cúcuta fue tomando características de ciudad y sus habitantes las costumbres y refinamientos de la Europa contemporánea. En 1853 M. Ancízar describía así a la ciudad:

«...favorecida por la concurrencia y vecindario de muchos extranjeros laboriosos, cuenta cinco mil 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 con plazuelas, y sombreados por los protectores cujies. Vagos no hay, ni beatas ni el desaseo en las personas y habitaciones que mancha y degrada la generalidad de nuestros pueblos de cordillera. En San José, todos son negociantes, mercaderes o agricultores...»

En cuanto a la población blanca dice:

«El tipo masculino... es el joven voluble, vestido a la ligera, con chupetín o chaqueta de lienzo, y casaca los domingos, dedicados al comercio, atento, despejados, bailador y poco instruido, salvo en requiebros y galanteo; el femenino, es la damita de proporciones delgadas, aspecto débil, modales pulcros, talle flexible y profusa, en el vestir muy aseada y elegante, siguiendo las modas francesas, en el trato llena de amabilidad e ingenio, sobremañera sociable y cariñosa, pero siempre recatada. La música y el baile son su vocación; y rara es la casa donde al caer la noche no suene un piano con las marcadas cadencias de vals o un arpa maracaibera...»³⁴

34. M. Ancízar. *Id.*, p. 479-480.

Sorprendió, en especial al viajero el alto consumo de ropa extranjera entre la población cucuteña. Jornaleros propietarios, indios (mestizos) y ricos tenían un consumo anual de 260.000 pesos³⁵.

Como testimonio de este claro contagio de prosperidad y novedades sobre toda la población de Cúcuta, se puede leer las siguientes observaciones que hiciera Isidoro Laverde en *Un viaje a Venezuela*, durante la década de 1880:

«La sociedad escogida de Cúcuta, no obstante sus innegables cualidades, es sin embargo reducida. El pueblo ocupa más de las dos terceras partes de la ciudad y contaminado del modo de ser del venezolano, independiente y altivo, trata de hacerse valer. Imita en cuanto puede las costumbres de los ricos, no sólo dándole a los niños una educación a veces superior a los recursos con que cuentan sus padres para sostenerlos; sino más que todo por medio del vestido y de las habitaciones... al presente es rara la mujer del pueblo que no tiene a su hija calzada con *brecas*, como allá dicen, con camisones y saco largo (paletó) de zaraza. El ancho pañuelo de color vistoso, cruzado sobre el pecho, no falta a ninguna persona cuyo criterio conceptúa preciso y atinado, me decía que este vestido las ha levantado...»³⁶

En la segunda mitad del *siglo XIX*, se trataron de mejorar las condiciones de este comercio que debió enfrentar el mal estado de los caminos, sobre todo el de Cúcuta al Puerto de los Cachos. En 1865, se fundó la compañía del camino de San Buenaveurta (hoy puerto Villamizar) para que construyera una vía carretera o férrea, según lo conveniente, respaldada en lo económico por el impuesto recaudado en el Puerto de los Cachos. Las acciones estaban repartidas entre el Ayuntamiento de Cúcuta y Joaquín Estrada, Ildefonso Urquinaona, Felipe Arocha, Domingo Días, Andrés Berti, Juan Aranguren, Jaime Fossi, Carlos Irwin; la mayoría comerciantes marabinos³⁷. Ante los adelantos de este camino, se fundó en 1871 la compañía del camino de San José al río Magdalena, que según Febres Cordero fracasó ante las rivalidades de las dos compañías que por entonces se disputaban la extracción comercial de Cúcuta»³⁸. En 1876 se firmó la concesión de privilegios para el ferrocarril de Cúcuta a Puerto Villamizar. Este ferrocarril, para 1886, ya dejó una ganancia de 26.000 pesos mensuales (unos 312.000 pesos anuales). Para 1917 transportaba 112.340 pasajeros, cantidad significativa en cuanto al movimiento comercial si se tiene presente que para el momento Maracaibo tenía una población aproximada de 50.000 habitantes y Cúcuta de 24.000³⁹. El ferrocarril sustituyó la tradicional ruta del Zulia-Catatumbo hacia el Lago y se constituyó en un elemento de progreso ante las exigencias de un más rápido y efectivo transporte.

En 1917 se declaró en Colombia de urgencia nacional al ferrocarril de Cúcuta al Magdalena un intento más del gobierno para controlar tan importante comercio. Sin embargo fracasó según señala P. L. Bell en su informe *Colombia: A commercial and industrial Handbook*, de 1921, porque la vía a través del Zulia y Maracaibo era la más rentable y porque la otra alternativa exigía altos costos de construc-

35. *Ibid.*, p. 478.

36. Bogotá, Imprenta La Nación, 1889, p. 96-97.

37. F. Febres Cordero. *Id.*, p. 497-498.

38. *Ibid.*, p. 506.

39. P. L. Bell, *Colombia: A commercial and industrial Handbook*, Washington, Government printing office, 1921, p. 293.

ción por las condiciones del terreno, agravado por escasez de población y producción⁴⁰. Contemporáneamente a estas tentativas, es de señalar cómo el gobierno venezolano construyó un ferrocarril que enlazaba al Táchira con el puerto de Encontrados, a las orillas del Zulia-Catatumbo, para evitar que la producción andina venezolana tuviera que desviarse por Cúcuta y estar exenta de las inseguridades del control fronterizo.

Desde 1869 hasta las primeras décadas del siglo XX, los alemanes controlaron el comercio de Cúcuta. Al igual que la primera migración de extranjeros, penetraron a través de Maracaibo y se mantuvieron estrechamente vinculados a las firmas alemanas que operaban con base en Maracaibo. Según Febres Cordero, estas firmas alemanas era: A. Schmilinsni, Giberto VanDissel, Enrique Thies, Roberto Minlos, Augusto Link y Carlos Feuner⁴¹. A este propósito, todavía en 1921, Bell señalaba cómo el comercio cucuteño estaba en manos de cuatro firmas alemanas, estrechamente relacionadas con las marabinas⁴².

José María Rivas en *El Comercio de Maracaibo* de 1912, señalaba que «una de las razones que contribuyen a la importancia comercial de la plaza de Maracaibo es la de ser su puerto el más inmediato y el más económico para verificar las importaciones y exportaciones con una rica extensión de Colombia, de la cual es centro comercial la muy importante plaza de San José de Cúcuta». Añadía que se veía este comercio seriamente afectado por problemas diplomáticos entre ambos países que «secan temporalmente aquella fuente de riqueza». Además señalaba que Maracaibo ostenta en 1910, sólo por derecho de tránsito de productos de la Nueva Granada 87.000 dólares; y para 1912 unos 110.000 dólares, siendo los principales productos de exportación el café y los cueros⁴³.

Para 1918, estimó Bell el movimiento mercantil de Cúcuta en 210.819 dólares la importación y 842.000 dólares la exportación. Estas cifras le permitieron afirmar que «aislada del resto de la república por la barrera de la cordillera oriental, y la distancia al río Magdalena, Cúcuta es políticamente parte de Colombia, pero depende actualmente de Venezuela, en razón de su acceso a los mercados extranjeros»⁴⁴. De ahí que no dudara, en su ensayo paralelo sobre el comercio venezolano, editado un año después en 1822, en incluir a Cúcuta en el Distrito Comercial de Maracaibo⁴⁵.

Estos dos centros, Maracaibo y Cúcuta estuvieron constantemente presionados por los acontecimientos políticos de ambos países. Favorecidos por el aislamiento de sus respectivas capitales, Bogotá y Caracas, se convirtieron en asilo habitual de los exilados políticos de uno y otro país.

En circunstancias como las citadas de 1840, Maracaibo acogió a Carmona y sus rebeldes, les dio asilo, y los asimiló temporalmente a la milicia venezolana, llegando a compartir con ella techo y rancho⁴⁶. Así posteriormente, a fines del XIX, Cúcuta dio refugio a los políticos tachirenses que se preparaban para asaltar el poder central, en Caracas: Cipriano Castro y Juan Vicente Gómez; en muchos de estos casos el asilo se facilitaba y complicaba por el hecho de que tenían estrechos lazos familiares con vecinos de Cúcuta, además de compartidos intereses económicos. A otros niveles, la población que huía de la guerra, depresión económica o de la recluta encontraba fácil refugio en ambos lados de la frontera.

40. *Ibid.*, p. 292.

41. F. Febres Cordero. *Id.*, p. 492.

42. P. L. Bell. *Id.*, p. 292.

43. José María Rivas. *El Comercio de Maracaibo*. Maracaibo, Edilago, 1982, p. 214-221.

44. P. L. Bell. *Id.*, p. 291.

45. P. L. Bell, *Venezuela. A commercial and industrial Handbook*, Washington, Government printing office, 1922, p. 98-200.

46. *La Mariposa*, *Id.*, n.º 28.