

UN DOCUMENTO INÉDITO SOBRE EL COMERCIO EN GUAYANA.

Nikita Harwich Vallenilla¹

Harwich.nikita@noos.fr

En la sede histórica de los Archivos Nacionales franceses, ubicada en el hermoso *Hôtel de Soubise* de la *rue des Francs-Bourgeois* en el corazón del barrio parisino del Marais, la sub-serie « F 12 », dedicada a asuntos de comercio e industria y creada en 1811 a raíz de la organización del nuevo ministerio de Manufacturas y Comercio², identifica un fondo documental variado en cuanto a su contenido y procedencia. La cota « F12 7021 » identifica, a su vez, el expediente « Negociaciones comerciales – Venezuela 1843 – 1919³ ». Uno de los primeros documentos que conforma ese expediente es un informe manuscrito de 17 folios titulado « *Notes sur le commerce de l'Orénoque* » [« Apuntes sobre el comercio del Orinoco »], fechado el día 23 de julio de 1843 y originalmente redactado a la intención de sus superiores del ministerio de la Marina por el teniente de navío Jean-Jules Collier, capitán de la goleta de Estado *La Gazelley* « en misión en el Orinoco ».

Nacido en la ciudad portuaria bretona de Lorient el 2 de enero de 1810⁴, Jean-Jules Collier habría de seguir la carrera típica de los oficiales de marina franceses, formados durante el período de la Restauración borbónica y cuya experiencia de navegación – con sus respectivas promociones – se afirmaría durante los años de la « monarquía de Julio » de Luis Felipe de Orléans (1830 – 1848), de la Segunda República (1848 – 1852) y del Segundo Imperio de Napoleón III (1852 -1870). Ingresado en 1824, a los 14 años de edad, en el recién fundado Colegio Real de Marina⁵, Collier efectuó su aprendizaje a bordo de la corbeta *La Victorieuse* en el puerto de Tolón, del bergantín *L'Actéon* y de los bajeles *Le Trident* y *Le Conquéran*, graduándose como alférez de fragata en 1830. Sus nombramientos iniciales lo llevaron como teniente de fragata a bordo de diferentes naves, basadas en Tolón o en

¹ Doctor por la Universidad de Paris. Trabaja en el departamento de lenguas extranjera aplicadas en Nanterre Francia.

« État sommaire des versements faits aux Archives nationales par les ministères... », F/12 COMMERCE ET INDUSTRIE, www.archivesnationales.culture.gouv.fr/chan/chan/series/pdf/ESV_F12.pdf, p. 3.

² « État sommaire des versements faits aux Archives nationales par les ministères... », F/12 COMMERCE ET INDUSTRIE, www.archivesnationales.culture.gouv.fr/chan/chan/series/pdf/ESV_F12.pdf, p. 3.

³ *Ibid.*, p. 85

⁴ Todos estos datos biográficos han sido tomados de : « Expediente Jean Jules COLLIER - Ecole Navale / Espace tradition / Officiers », www.ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_collier_jean.htm.

⁵ Había sido creado en 1816.

Lorient ; pero su primera misión de largo alcance ocurriría en 1837, al ser nombrado teniente de navío (2ª clase) de la goleta *La Daphné*, basada en el puerto de Cayena en el territorio de la Guayana francesa. La misión de Collier consistía en patrullar las aguas entre Cayena, las Antillas y Terranova, afirmando así la presencia de Francia en las rutas marítimas de sus colonias americanas⁶. En marzo de 1843, cambiaría de buque al tomar el mando de la goleta *La Gazelle*, afectada al servicio de patrullaje a partir de la isla de Martinica⁷ y con la cual efectuaría unos meses después su misión exploratoria por el Orinoco. A pesar de sólo haber cumplido 33 años de edad, Collier ya contaba con una experiencia de más de un lustro en cuanto a la navegación por aguas caribeñas y atlánticas y en cuanto a los movimientos comerciales que se desarrollaban en la zona.

Su misión por el Orinoco del mes de julio de 1843 respondía a la reciente reafirmación de las relaciones establecidas entre Francia y Venezuela, materializadas con la firma (el 25 de marzo de ese mismo año) y aprobación por el Congreso venezolano (el 12 de abril) de un *Tratado de amistad, comercio y navegación*, cuya laboriosa negociación había tomado más de una década⁸. Uno de los aspectos contemplados en el *Tratado*, y al cual alude Collier en su informe, tenía que ver con los importantes recargos que gravaban hasta entonces las importaciones de ganado venezolano en las colonias antillanas francesas – particularmente en Martinica – y que eran consideradas, no sin razón, como « particularmente perjudiciales » al comercio entre las partes.

Dentro de un cuadro general en el que todos los observadores subrayaban el acentuado despoblamiento del inmenso territorio guayanés, el puerto fluvial de Angostura, cuyo topónimo sería cambiado en 1846 por el de « Ciudad Bolívar » que ha sido el suyo desde entonces, constituía una excepción que incitó en su momento a Pedro Cunill Grau a hablar, con propiedad, de un « enclave portuario comercial »⁹. Según la descripción de referencia que brindó Agustín Codazzi de la localidad :

⁶ *Annales maritimes et coloniales*, Vol. 70, « Partie non officielle », Tome 1 (Paris : Imprimerie Royale, 1839) <https://books.google.fr/books?id=Q6NAAAAcAAJ>

⁷ *Bulletin officiel de la Martinique*, n° 9, 31 mars 1843, p. 210.

<https://books.google.fr/books?id=tztHAQAAMAAJ> 1844 - Administrative law.

⁸ Dilio Hernández, *Historia diplomática de Venezuela*, Tomo 1 (Caracas : Universidad Central de Venezuela, 1986), pp. 19 y 59.

⁹ Pedro Cunill Grau, *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*, Tomo III (Caracas : Presidencia de la República, 1987), pp. 2.095 y 2.159.

« Hasta aquí llegan navegando a la vela bergantines y goletas, a depositar las mercancías que se derraman después por el interior, por medio de los canales naturales que ofrecen los ríos, por los cuales bajan, en retorno, los productos del país que se acumulan en este punto, verdadero almacén de los llanos de Venezuela.¹⁰ »

Aunque, evidentemente, las cosas debían ponerse en perspectiva: para comienzos de la década de 1840, la población de Angostura sólo contaba, según las estimaciones, con unos 4 000 habitantes¹¹, siendo de origen extranjero¹² entre un 8 y un 10 % de esa población, algo que le confería un cierto aire cosmopolita y distinguía la capital de la provincia de Guayana de las demás aglomeraciones urbanas del país. Posición privilegiada dentro de esta colonia extranjera la ocupaban aquellos empresarios dedicados a actividades comerciales, en nombre propio o como « representantes de firmas y capitales foráneos »¹³. Y dentro de ese reducido grupo se destacaba, como particularmente exitosa, la razón social de *Dalla Costa e Hijos*.

Nacido en Verona el 13 de mayo de 1791, Juan-Bautista Dalla Costa Poliace o *Dalla Costa, padre*, como se le suele identificar, había venido a Venezuela en 1814, instalándose desde el comienzo en Angostura. La posición estratégica que tomaría el puerto fluvial no sólo contribuiría a afianzar la causa patriota, sino que brindaba también amplias oportunidades para quien supiera aprovechar estas circunstancias. Dalla Costa, muy probablemente por convicción sincera, apoyó el bando libertador al cual cedió parte de su fortuna personal y se hizo gran amigo del propio Simón Bolívar. En 1818, casó con Isabel Soubllette y Jerez de Aristeguieta (1798 – 1833), hermana del general Carlos Soubllette (1789 – 1870) y también parienta lejana del Libertador. De ese matrimonio sobrevivieron 7 hijos, entre los cuales habría de destacarse Juan-Bautista Dalla Costa Soubllette (1823 – 1894) quien fue en varias oportunidades gobernador de la provincia de Guayana o presidente del estado Guayana y tendría destacada actuación política, particularmente durante los años del guzmancismo¹⁴.

¹⁰ Agustín Codazzi, *Resumen de la geografía de Venezuela*, (Paris : Imprenta de H. Fournier y Cía., 1841), p. 624.

https://books.google.fr/books?id=wVk_AAAAIAAJ

¹¹ Cunill, *op. cit.*, p. 2.158.

¹² Aquí, de nuevo, es necesario poner el asunto en perspectiva: muchos de estos « extranjeros » eran antillanos ingleses, quienes « de Trinidad, Demerara, Dominica y otras islas, se ocupaban como sirvientes urbanos, despacheros y artesanos. » Cunill, *ibid.*, p. 2.159.

¹³ Tarcila Briceño de Bermúdez, *Comercio por los ríos Orinoco y Apure durante la segunda mitad del siglo XIX* (Caracas, Fondo Editorial Tropykos, 1993), p. 106.

¹⁴ Cabe señalar también que una de las hijas, Teresa Dalla Costa Soubllette, casó en 1840 con un hijo de Francisco de Miranda, Leandro Miranda y Andrews (1803 – 1886), quien se desempeñaba entonces como

Dalla Costa, padre, enviudó en 1833 y volvió a casarse dos años después, en 1835, con Belén Fortique (nacida en 1812), una prima de su primera esposa y sobrina del diplomático Alejo Fortique (1797 – 1845). De ese matrimonio, también sobrevivieron 7 hijos. Iniciador de una verdadera dinastía que se ha perpetuado en el país hasta la actualidad, Dalla Costa, además de su indiscutible sagacidad y comprobada honorabilidad en términos de negocios, había sabido utilizar a cabalidad los vínculos matrimoniales para consolidar su posición dominante en el comercio de Angostura. A fin de cuentas, cuando lo visitó el teniente Collier en julio de 1843, su ex-cuñado Carlos Soubllette se había encargado, pocos meses atrás y por segunda vez, de la presidencia de la República¹⁵.

Es precisamente este acceso a fuentes privilegiadas de información, en la persona de Juan-Bautista Dalla Costa¹⁶, que les confiere a los « Apuntes » preparados por Collier sus toques de originalidad con respecto a otros documentos de contenido similar que le eran más o menos contemporáneos¹⁷. Las precisiones que aporta con respecto al comercio de ganado, al suministro de café o de tabaco para la exportación, así como sus recomendaciones para efectos de abrir nuevos mercados con las Antillas francesas permitan enfocar el fenómeno del intercambio comercial desde una perspectiva de « dinámica cotidiana ». Se puede también apreciar plenamente una relación de intercambio con un número limitado de materias primas, de un lado ; y de prácticamente todo lo demás, del otro : una situación que no ha cambiado del todo más de siglo y medio después.

Pero en verdad, como suele pasar con cierta frecuencia, el informe de Collier no logró cambiar la situación comercial de Angostura o Ciudad Bolívar con respecto a Francia y a sus posesiones antillanas. La crisis que afectó las economías de Europa occidental desde mediados

director del recién creado Banco Colonial Británico, primera institución bancaria fundada en Venezuela. Bartolomé Tavera Acosta, *Anales de Guayana* (Caracas : Auyantepuy, 1954.), pp.462-463.

Véase también : <http://www.efemeridesvenezolanas.com/sec/his/id/329/?show=1>,

<http://www.sologenealogia.com/gen/getperson.php?personID=I9185&tree=001>

<https://www.geni.com/people/Teresa-Dalla-Costa-Soubllette/6000000006190940299>

¹⁵ Otra de las hijas del primer matrimonio, Isabel Dalla Costa Soubllette, se había casado en 1838 con el vice-cónsul de Francia en Angostura, Eugène Thirion (1813 – 1879) quien intentaría en 1846, aunque sin éxito, alcanzar las fuentes del Orinoco. Véase : Eugenio Thirion, *Viaje por el Orinoco, de Angostura a Río Negro, República de Venezuela, frontera con Brasil, 1846* (Caracas : Oficina Central de Información, 1968).

¹⁶ Dalla Costa, muy probablemente, dominaba el francés y pudo conversar directamente en ese idioma con el teniente de navío al mando de *La Gazelle*.

¹⁷ Véanse, por ejemplo, las fuentes citadas en Briceño de Bermúdez, *op. cit.*, pp . 47 – 67 y en Cunill, *op. cit.*, pp . 2.095 – 2.110 y pp. 2.158 – 2.178.

de la década de 1840 impuso otras prioridades. El relativo estancamiento de la región guayanesa habría entonces de seguir hasta los descubrimientos auríferos del Yuruari un par de décadas más tarde, los cuales desatarían, efectivamente, una fiebre del oro que haría de Ciudad Bolívar una de las grandes puertas de acceso comerciales de Venezuela y asentarían la economía minera de toda la región.

La casa *Dalla Costa e Hijos*, hasta inicios del siglo XX, siguió dominando sus demás competidores de la plaza. Uno de los méritos, tanto de Juan-Bautista Dalla Costa, padre, como de su hijo, Juan-Bautista Dalla Costa Soublette, fue el haber logrado – a través de su influencia política – mantener la región guayanesa al margen de la Guerra Federal que se desataría en Venezuela unos quince años después de la visita de la goleta *La Gazelle*.

En cuanto al teniente Collier, después de recibir la legión de honor en diciembre de 1845, fue promovido el año siguiente al grado de teniente de navío de 1ª clase y prosiguió con una carrera que pareció marcar una cierta aceleración después de la revolución de 1848 que puso fin a la monarquía de Luis Felipe de Orléans. Capitán de fragata en 1849, pasó a ser capitán de navío en 1854, siéndole conferido el mando de la corbeta de guerra *La Capricieuse*, particularmente afectada a operaciones de reconocimiento en el sureste asiático¹⁸. Como comandante de *La Capricieuse*, le tocó entonces a Collier participar en los combates de la segunda guerra del opio que opuso la armada franco-británica a las débiles fuerzas militares del imperio chino y tener un papel destacado en la toma, en diciembre de 1857, del puerto de Cantón por la flota francesa al mando del almirante Charles Rigault de Genouilly (1807 – 1873). Sin embargo, ahí quedó prematuramente truncada su carrera, pues – poco después de haber cumplido los 48 años de edad – falleció de disentería en la misma Cantón, el 13 de febrero de 1858, y fue sepultado en el cementerio católico de la ciudad¹⁹.

He aquí entonces el contenido de los « Apuntes » de su visita a Venezuela.

A bordo de la goleta *La Gazelle*, 23 de julio 1843, en el Orinoco.

Apuntes sobre el comercio del Orinoco

¹⁸ « Les bâtiments ayant porté le nom de *La Capricieuse* », <http://www.netmarine.net/bat/patrouil/capricieuse/celebre.htm>

¹⁹ Una crónica del acontecimiento fue publicada en *Le Monde illustré* (París, 15 de mayo de 1885). « Expediente Jean Jules COLLIER », *op. cit.*

La República de Venezuela cubre una extensión de 35 951 leguas cuadradas (de 20 al grado) con una población que apenas alcanza la cifra de un millón de habitantes en la cual se encuentran incluidos 100 000 indios, sea independientes, sea sometidos pero habiendo conservado sus costumbres, y, por ende, inútiles, tanto para el consumo como para la producción. (A)

La inmensa provincia de Guayana, que no cuenta menos de 20 149 leguas cuadradas, ocupa toda la ribera derecha del Orinoco, con una población de 60 000 almas a lo sumo, de la cual una gran parte de indios independientes. No produce sino ganado, pero posee Angostura, almacén para el comercio de las provincias de Apure, de Barinas, y de una pequeña parte de las de Barcelona y de Cumaná : estas dos últimas sólo hacen comercio de ganado y, aunque se acuerde en no reconocer sino una sola calidad en toda la república, el de Barcelona, sin embargo, goza de un favor que debe, probablemente, a sus excelentes sabanas de pasto – poco distantes del Orinoco.

Comercio de ganado

Dije que no se reconocía sino una sola calidad de ganado y, en efecto, los caracteres externos propios en hacerlos reconocer son tan poco diferenciados que los propios hateros sólo pueden distinguir las distintas proveniencias a partir de los hierros – (marca a hierro rojo sobre la piel del animal). La calidad de la carne exportada depende enteramente de la fatiga que soportó el ganado para llegar al sitio de embarque ; de la travesía más o menos larga, y del grado mayor o menor de cuidados brindados durante la navegación. (B)

Las reses son llevadas del lugar de extracción al de embarque, por unos llaneros (o peones) ; algunos preceden el rebaño, otros lo siguen ; todos andan a caballo y armados con lanzas ; cuidan en dejar descansar a los animales durante los grandes calores del día ; es hasta preferible caminar de noche, cuando la oscuridad no impide a vigilancia. También hay que dejarle al rebaño unas horas, en la mañana o en la tarde, para poder pastar ; no come al medio día.

Una vez traído al lugar de embarque, está encerrado en un corral bastante estrecho donde no tiene otra comida que la hierba cortada que se le da : es ahí donde más le toca padecer de la negligencia de quienes lo conducen, y es muy importante que el comprador

provea entonces él mismo su alimentación, o que estipule con el vendedor que éste último, esperando el momento del embarque, cuidará de ello o dejará pastar los animales en las sabanas circundantes : lo que aumenta los gastos, al necesitar una gran vigilancia por parte de varios llaneros.

Después de las reses de Barcelona, que parecen colocadas en las mejores condiciones para la exportación, se mencionan las del cantón de Upata en la provincia de Guayana. Son generalmente muy grandes, muy bellas pero más salvajes que las de la primera de estas provincias. Tienen la ventaja de embarcarse 22 leguas por debajo de Angostura en el puerto de Las Tablas, cerca del confluente del Caroní, y tienen así un viaje menos largo por el río. Estas ventajas apenas compensan los inconvenientes que ofrece el lugar de extracción. Las reses provienen de 60 leguas hacia el interior, recorren un camino difícil ; carecen a veces de agua ; son mal conducidas ; con el temor de extraviarlas, los llaneros las reúnen ya desde las tres en el corral, donde les hace falta comida ; y sabemos que durante las horas de fuerte calor estos animales no comen ; finalmente, su estado más salvaje expone a que se pierda una mayor cantidad de ellos durante la navegación.

Los ganados del cantón de Angostura, o el de la provincia de Cumaná son más o menos los mismos.

Las estaciones ejercen también una gran influencia sobre el ganado. En la estación seca, mientras las sabanas de Barcelona están quemadas, las de Angostura son excelentes ; se debería entonces preferir las reses de ese cantón, pero sólo posee unos pequeños hatos que, si bien en algunos casos suministran animales menos fuertes, tienen la ventaja de entregarlos más cuidados y mucho menos salvajes. Pero se necesita la reunión de varios de estos pequeños hatos para lograr un cargamento, ir uno mismo al sitio a escoger el ganado : no se podría contar así con entregas importantes a períodos fijos – se menciona, sin embargo, a 10 leguas de Angostura, en la misión de San Francisco, a un hato de tamaño considerable que le perteneció a un francés, el Sr. Coursac (hoy fallecido). A calidad igual, las reses de Angostura son un poco más caras que las de Barcelona. El precio promedio en todas las provincias es de 18 a 20 pesos para las bellas reses ; al sólo valer el peso 4 francos, estamos hablando de 72 a 80 francos. Los buques que vienen con lastre para sólo embarcar ganado pagan un derecho único de 2,25 francos por cabeza : quedan exentos de otros derechos ; incluyendo los de pilotaje (C).

Los ingleses se abastecen casi exclusivamente con reses de Upata, en el puerto de Las Tablas ; es muy raro ver, en Angostura, a una nave inglesa. Las reses de Barcelona se embarcan en Soledad, frente a Angostura ; las de Cumaná en Barrancas, pero son pocas – algunas embarcaciones costeras venezolanas cargan en Angostura ; al salir del Orinoco, se dirigen hacia las islas inglesas, Barbados, St. Vincent, Tobago, etc. y no vienen a Martinica sino como último recurso, cuando las reses están ya tan cansadas que no lograrían deshacerse de ellas en los mercados ingleses. De ahí probablemente la mala reputación de las reses de Angostura. Varias de estas embarcaciones costeras, preferiblemente, vendrían directamente a Martinica donde tienen la ventaja de ser pagadas de contado, pero mientras venden sus reses 30 *gourdes* [la palabra *gourde* es una traducción del castellano *gordo*, término que se refería al peso, moneda de cambio aceptada en las colonias francesas e inglesas de las Antillas desde finales del siglo XVIII] en las colonias inglesas, sin pagar derechos, consiguen en Martinica un precio menos elevado y pagan derechos de 25 francos por cabeza. Un francés establecido en Soledad, el Sr. Gelly, me propuso abastecer reses de muy buena calidad que dan entre 400 y 500 libras de carne y traídas al lugar de embarque a un precio de 80 francos por cabeza. Las informaciones que obtuve me convencieron que el Sr. Gelly podía cumplir fácilmente con este compromiso, aunque se tratase de tomarle 1 200 o 1 500 cabezas por año, al recurrir a uno de sus parientes, el coronel Carpio, uno de los hateros más ricos de Barcelona : sus reses tienen la reputación de ser muy mansas y de acostumbrarse fácilmente al mar.

Comercio de exportación

Angostura no dispone de otro alimento para su comercio con el extranjero aparte de los productos del suelo de la provincia de Barinas, de los cueros secos de la de Apure y de las bestias de las cuales acabamos de hablar.

La provincia de Barinas envía a Angostura tabaco, café, algodón, añil, cacao, algunos cueros secos y pieles de venado : estos productos se embarcan en Nutrias sobre el río Apure ; después de un recorrido de 50 leguas, llegan al Orinoco, 55 leguas arriba de Angostura. El transporte se hace por medio de lanchas, botes llanos de una treintena de toneladas aparejados como balandras, pero sólo convelas cuadradas : bajan el río a fuerza de remo y lo remontan con vela, viento atrás. El tiempo de navegación varía según las estaciones ; comienzan a bajar

en mayo con la crecida del Orinoco y se demoran entonces menos de un mes : hacia mediados de agosto, cuando el río alcanza su mayor altura, hacen el mismo recorrido en 8 o 10 días. De enero a mayo, el Apure no es navegable más allá de San Fernando a 30 leguas por debajo de Nutrias – de ahí unas demoras inevitables pero que poca influencia tienen sobre el comercio porque su incremento no depende de la rapidez del recorrido, sino del estado de la agricultura.

El cultivo del café, del algodón y del añil estuvo muy descuidado este año ; se les prefirió el tabaco cuya producción requiere menos cuidados, muy pocos capitales et les da ocupación a todos los miembros de una familia. Pero el tabaco de Barinas ou *Varinas* es generalmente bueno sólo para la pipa cuyo uso disminuye cada día. Es poco probable que se pueda utilizar para puros ; la facilidad con la cual se rompe la hoja y se reduce en polvo, su gusto insípido aunque mezclado con un ligero amargor son de los tantos reproches que se le puede hacer : estos defectos probablemente desaparecerían con un mejor cultivo, pero es poco cuidado, quizás debido a las fuertes demandas y a los precios elevados que han aprovechado durante estos últimos años cualquiera haya sido su calidad. Si los negociantes de Angostura pagan a veces ese artículo más de lo que vale, es la consecuencia del comercio de intercambio, el único que hace Angostura ; es la necesidad de ingresar capitales adelantados en mercancías, al menos desde hace un año, a los negociantes de Barinas, y éstos a los cultivadores ; finalmente, la necesidad de operar retornos.

Desde hace tiempo, el Sr. Dalla Costa busca abrirse un nuevo mercado en Francia para los tabacos de Varinas, pero a falta de relaciones lo suficientemente poderosas, no pudo decidir la administración francesa del estanco a remitirle un pedido. Una casa de Guadalupe, por el intermedio de un corredor de París, tuvo mejor suerte qu él, y le vendió en el pasado de mes de noviembre 670 *pataques* (cestas de 120 libras aproximadamente) para llenar un contrato pasado con el estanco para un suministro de 26 000 kilos de tabacos de Varinas en rollos. Este tabaco fue escogido y el estanco debió quedar satisfecho. Si, en adelante, pedidos más importantes le fueran dirigidos, el Sr. Dalla Costa encontraría en estanueva salida abierta para los productos venezolanos, un poderoso motivo para aumentar las relaciones de comercio con Francia. El promedio de cada cosecha es de 18 000 quintales que representan un capital de un millón de francos del cual sólo Alemania (por vía de Bremen y Hamburgo) se ha aprovechado hasta ahora, al enviar, en retorno, el producto de sus fábricas y al utilizar sus propios navíos. El Sr. Dalla Costa recibe, por cuenta propia, la mitad de la cosecha. (D)

El café de Barinas viene en segundo lugar, podría también contribuir a darle más importancia a las relaciones con Francia, si fuera posible quitarle la fea apariencia que le dan la desigualdad de sus granos, su color casi blanco y la gran cantidad de granos negros y rotos, defectos que provienen del poco cuidado que se le aporta a su cosecha. Hay dos clases de café; una, cuyo grano es largo y se pone blanco rápidamente, proviene de las tierras calientes; el otro, que tiene un grano más pequeño, de un color verdoso aunque también se pone blanco, pero que conserva un aroma superior, crece en terrenos expuestos a una temperatura más fría.

El café de Barinas tiene muy buen sabor y se vendería fácilmente en Francia, si su apariencia no predispusiera en su contra. La cosecha promedia es de 8 a 10 mil quintales, casi enteramente exportados hacia los Estados Unidos. El Sr. Dalla Costa podría cargar unos 25 000 kilos en el buque correo del Sena inferior de Le Havre.

Es también hacia los Estados Unidos que se dirigen casi todos los cueros y pieles varias; se les designa con el nombre de « cueros de Angostura » o « del Orinoco »; han sido bien acogidos por los curtidores franceses; pero aunque sea el artículo más conveniente para un envío hacia Francia, no representa una espaculación ventajosa, porque sus precios están fuera de proporción con lo que se puede obtener en los mercados extranjeros. La cantidad promedio de las exportaciones es de unos 80 000 cueros al menos, de los cuales las 7/10 partes son para los Estados Unidos, sea directamente sea por vía de la isla de St. Thomas.

El añil se envía también hacia los Estados Unidos; podría ingresar, con un envío en los mercados franceses. Este artículo se vuelve escaso; la provincia de Barinas produce cada vez menos y le hace tomar otro camino que el de Angostura, La Guaira o Puerto-Cabello. No se recibieron durante estos últimos dos años más de 500 cerrones [la palabra francesa utilizada es *suron* y designa los paquetes cubiertos con una piel de res fresca con el pelo hacia adentro y con la cual se solía envolver una mercancía americana, como la cochinilla o en añil] de los cuales más o menos 100 fueron enviados a Francia por vía del almacén de Martinica.

Las pieles de venado eran, otrora, un artículo ventajoso, pero las cuantiosas importaciones de México en los mercados extranjeros, terminaron por causarles detrimento a los venados de Angostura. En 1842, la exportación de este artículo, sacado casi enteramente de la provincia de Apure, fue de 25 000 piezas.

El cacao es solicitado por España ; el comercio se hacía por el intermedio del puerto de Burdeos ; pero el establecimiento de aduanas (más severas) en la frontera española destruyó esta especie de intervención por parte del comercio francés. La producción de cacao disminuyó considerablemente, la cosecha anual no excede 1 800 quintales.

El algodón siepre fue de una venta muy difícil ; está muy mal preparado : su cultivo es el que más sufrió de la preferencia que se le dió al tabaco.

El comercio de bestias, hasta ahora, se había hecho casi exclusivamente para y por los ingleses. ; no es sino recientemente que Martinica estableció relaciones directas con Angostura. La exportación de mulas es poco considerable, sólo 400 el año pasado y 12caballos ; se les coloca difícilmente y, a veces, con pérdidas en las islas francesas o inglesas.

Hay que recordar que el comercio de Angostura no es sino un comercio de intercambios, en el cual una de las partes le confía a la otra la gestión de sus capitales, para no recibir de vuelta su valor equivalente sino un año más tarde. Los productos que llegan a Angostura están así comprometidos un año por adelantado. Esta circunstancia siempre impedirá que un vendedor de baratijas logre tener éxito, al menos completamente, pues aun admitiendo que pudiera vender prontamente sus mercancías, no podrá sino con mucha dificultad cargar algo para el retorno, al sólo poder y hasta verse obligadas las casas comerciales de la plaza de guardar sus productos sea para sus propios buques, sea para aquellos que mandaron fletar en Europa.(E.)

La cotización de los productos y otros objetos, aunque muy variable, puede establecerse de la manera siguiente.

MERCANCIA	PRECIO PROMEDIO	OBSERVACIONES
Cueros secos « en pelo »	De 50 a 52 francos por quintal	Sólo se rechazan los que se encuentran muy picados.
Cafés para la exportación	De 40 a 42 francos por quintal	Sin diferencia de calidad, a menos que se trate de una calidad muy inferior.
Algodón en fardos cuadrados de un quintal	De 42 a 44 francos por quintal	

Añil en cerrones	De 5 a 5,50 francos el paquete	Se clasifica de la siguiente manera : « flor », « flor media » : hay una diferencia de 25 cts.
Pieles de venado	De 1 a 1,50 francos por unidad	
Tabaco de Barinas en rollos o en cestas	De 56 a 58 francos por quintal	La cesta es de 120 a 140 libras
<i>Idem.</i> en hojas o en cestas	De 48 a 50 francos por quintal	La cesta es de 110 a 130 libras
Reses vivas	De 70 a 80 francos por unidad	
Mulas	De 280 a 350 francos por unidad	

Comercio de importación

Desde hace más o menos dos años, el comercio de Angostura busca liberarse de la tutela de las islas vecinas, es decir no abastecerse más en los almacenes de St. Thomas y de Trinidad. No se cuentan, sin embargo, sino dos casas principales que hayan efectuado sus compras directamente en Europa. Esta innovación le permitió a Francia ocupar rango entre las naciones que abastecen a Angostura. Dos cargamentos franceses llegaron en 1842, uno desde Le Havre, objetos de París ; otro desde Burdeos, vinos y productos alimenticios, etc. Este ensayo fue exitoso y podría dar lugar a negocios seguidos si los mercados franceses pudieran suministrarle un mercado ventajoso a los retornos, con la admisión de los tabacos de Barinas, por ejemplo.

Alemania abastece casi todos los paños de hilo, algunos productos alimenticios, lozas de barro, sábanas y telas para pantalones, quincallas, etc. Entre esos artículos, hay unos que podrían procurarse a menor costo en Francia o en Inglaterra, pero la dificultad de los intercambios hace necesario aprovechar los buques alemanes fletados para el transporte de los tabacos y uno está entonces obligado a renunciar a las ventajas de los mercados francés o inglés hasta que los productos de Venezuela encuentren ahí una salida lo suficientemente segura para permitir operar en grande como con Alemania. Algunos buques alemanes que llegan a Angostura cargan mercancías en Inglaterra, pero estas operaciones bastante costosas,

no solamente por el aumento del flete, sino también por las pérdidas debidas a la obligación que se tiene de saldar en Inglaterra letras de cambio sobre Alemania a cuenta de tabacos.

Las relaciones directas con los Estados Unidos son poco activas, tres o cuatro cargamentos al año, compuestos en gran parte de paños de algodón, de harinas, de productos alimenticios, de bebidas, muebles, hierros, etc.

St. Thomas y Trinidad abastecen casi toda la importación ; muchas indianas inglesas que se prefieren a las francesas a causa de su bajo precio : sin embargo estas últimas empiezan a ser pedidas y si se pudiera obtener de los fabricantes franceses que redujeran el ancho de sus telas, como los ingleses, y disminuyeran su precio, no hay duda que podrían, al menos, sostener la competencia con las calidades finas inglesas.

Matinia podría tabien suministrar su contngente en la importación de Angostura ; pero sus negociantes sólo acuerdan para el pago de sus mercancías un plazo bastante corto mientras que el St. Thomas los pagos se hacen a un año y cuadran así con los ingresos de las casas de Angostura.

Las mercancías importadas anualmente en Angostura pueden ser evaluadas en cerca de tres millones de francos. Los diferentes mercados figuran según su importancia en el siguiente orden :

St. Thomas

Trinidad

Bremen y Hamburgo

Los Estados Unidos.

Estos mercados reunidos constituyen las $\frac{3}{4}$ partes de las importaciones : el otro cuarto se divide entre Francia, Inglaterra, España y los Países Bajos.

COMPOSICIÓN DETALLADA DE LAS IMPORTACIONES	
Telas de hilo	350 000,00 francos
Telas de algodón	1 200 000,00 francos
Telas de lana	120 000,00 francos
Telas de seda	50 000,00 francos
Telas para velas y de embalaje	100 000,00 francos
Sábanas y casimires	20 000,00 francos

Artículos de mercería y modas	225 000,00 francos
Papel, objetos de oficina	15 000,00 francos
Sillas de montar, pieles curadas	10 000,00 francos
Armas de fuego	25 000,00 francos
Bronces, cobres dorados	10 000,00 francos
Quincalla, hierros	220 000,00 francos
Bisutería, orfebrería, relojería	15 000,00 francos
Sombrerería	35 000,00 francos
Vidrios y cristales	30 000,00 francos
Muebles, marquetería	75 000,00 francos
Porcelanas y lozas de barro	40 000,00 francos
Productos alimenticios	180 000,00 francos
Vinos, bebidas	100 000,00 francos
Aguardiente, licores	60 000,00 francos
Artículos varios	120 000,00 francos

Es muy difícil fijar el precio de venta de todos estos artículos, sea por la razón de la diferencia en las calidades, sea por las condiciones y términos que se les acordarían a los compradores: sin embargo, al calcular a partir de lo que se hace generalmente con los maercaderes del interior, es decir sobre un reembolso de las mercancías al final de un año, se puede dar el precio corriente siguiente para los artículos que se podrían importar desde los mercados franceses y que formarían el núcleo de un cargamento; se podrían completar ventajosamente con telas de algodón pintadas al estilo de Ruán, con mercería, y objetos de moda de París, artículos para los cuales es imposible determinar una cotización.

PRECIO APROXIMADO DE LAS MERCANCÍAS		
Vinos de cuesta (<i>vins de côte</i>) de calidad ordinaria	por barrica	de 80 a 100 francos
Vino rojo de Burdeos	por barrica	de 150 a 200 francos
Vino blanco de Graves	por barril de 90 litros (<i>tierçon</i>)	de 70 a 80 francos
Vino rojo en cajas	por 12 botellas	de 15 a 20 francos

Champaña	por 12 botellas	de 60 a 80 francos
Vinagre, doble blanco de Francia	por barrica	de 50 a 60 francos
Aguardiente	por pipa	de 900 a 1 000 francos
Aguardiente de coñac	por pipa	de 900 a 1 000 francos
Ginebra de Holanda	por cava	de 16 a 18 francos
Aceite de oliva en damajuana	3 ½ galones	de 12 a 14 francos
Aceite de oliva en cesta	por 12 botellas	de 23 a 24 francos
Aceite de oliva en cava	por 12 frascos	de 8 a 10 francos
Almendras dulces en barril	por quintal	de 50 a 60 francos
Jabón de Marsella	por caja	de 20 a 22 francos
Uvas moscatel	por caja	de 14 a 16 francos
Conservas en vinagre	por 12 frascos	de 14 a 16 francos
Quesos de bola de tipo holandés	por docena	de 35 a 40 francos
Quesos de pasta dura	por libra	de 1.25 a 1.30 francos
Bacalao seco	por libra	de 0.30 a 0.32 francos
Mantequilla	por libra	de 1 a 1.50 francos
Harina de Estados Unidos (1a calidad)	por barril	de 60 a 80 francos
Harina de Francia	Falta	Falta
Pastas de Italia varias	por caja de 25 unidades	de 60 a 70 francos
Cera blanca	por caja	de 3 a 4 francos
Candelas de cebo	por caja de 25 unidades	de 24 a 25 francos
Clavos de especia	por paquete	de 3 a 3.50 francos
Comino de Nápoles	por quintal	de 60 a 70 francos
Papel fino (<i>florette</i>) de buena calidad	por resma	de 12 a 16 francos
Plomo en lingotes	por quintal	de 35 a 40 francos
Plomo en hojas	por quintal	de 35 a 40 francos
Plomo para municiones	por quintal	de 48 a 50 francos
Cerveza de Le Havre	por cesta de 12 botellas	de 13 a 14 francos
Pieles de ternera enceradas	por 12 unidades	de 70 a 80 francos
Marroquines imitados	por 12 unidades	de 50a 60 francos

Frutas en aguardiente (de Burdeos)	por 12 unidades	de 24 a 26 francos
Frutas en aguardiente (de Marsella)	por 12 unidades	de 20 a 22 francos
Drageas en frascos comunes con tapón de corcho	por 12 libras	de 24 a 26 francos
Drageas en frascos finos con tapón esmerilado	por 12 libras	de 30 a 32 francos
Ciruelas de Burdeos en frascos	por 12 libras	de 56 a 60 francos

El establecimiento de almacenes en las Antillas francesas no ha dado el resultado que se podía esperar de ello ; he aquí, creo, la razón. La exención de todos los derechos para las naves que vienen con lastre únicamente para cargar bestias, es la causa de que ningún buque quiere tomar ni siquiera una parte de cargamento en mercancías, sea para la ida, sea para la vuelta ; es sólo cuando se presenta un barco cargado de mulas, obligado, por ende, de pagar todos los derechos, que se le puede aprovechar para el envío de algunos cerrones de añil, único artículo fácil de obtener en Angostura de un día para otro y de algún valor.

En cuanto a un flete para mercancías de importación, sólo un negociante al por mayor en baratijas estaría en condiciones de ofrecer una carga suficiente para compensar el aumento de los gastos de arancel, y ello rara vez se consigue. Es una lástima que así sea, ya que el comercio de las Antillas encontraría una salida fácil sobre todo para los productos alimenticios con los cuales se podría mantener constantemente el abastecimiento de esta plaza, al aprovechar para estos envíos los 20 y tantos buques que regresan vacíos desde las colonias, después de haber ido a llevar reses.

Notas adicionales

- (A) Los indios e indias usan por toda ropa un pequeño cuadrado de tela (a menudo provisto naturalmente por la palmera moriche) que les cubren las partes sexuales. Viven de pescado, de frutas, de un poco de carne y no le piden prestado nada a la civilización, de la cual se mantienen lo más alejados que les sea posible.
- (B) Cada propietario tiene sus hierros o su marca particular ; algunos llaneros conocen todas estas marcas. La manera de criar el ganado es la misma en todas las provincias ;

cinco o seis veces al año, más a menudo en el caso de los hateros más cuidadosos, quince o veinte llaneros a caballo reúnen todas las bestias de una sabana en el corral que se establece en el centro de la misma. Esta operación dura 5 o 6 días, más o menos tiempo según la extensión de la sabana. Ahí se efectúa la escogencia del ganado para exportar ; el comprador dispone de un hierro particular con el cual marca las reses que le convienen. Se lleva a cabo la castración de los becerros que tienen entre dos y tres años. Se revisan las marcas para asegurar que los animales de la vecina sabana no se han introducido en el rebaño. Se marca a los jóvenes becerros que no aún no han sido estampados ; se cuida a los animales enfermos ; se busca acostumar el rebaño a la vista del hombre ; luego se le suelta en toda libertad. Provee él mismo su comida, busca un refugio como le parezca, y entonces, después de uno o dos meses, se vuelve a empezar. Reses así criadas son necesariamente un poco salvajes ; lo son tanto más cuanto que se reúne con menor frecuencia el rebaño en el corral. Por lo general, es durante el recorrido del lugar de extracción al de embarque, y en el tiempo a bordo cuando las reses se familiarizan con la presencia del hombre.

Hay una variedad de ganado que es bueno dar a conocer, aunque sea bastante rara, se trata de lo que los llaneros llaman *torunos* o viejos toros capados a la edad de 5 a 8 años ; suministran una carne abundante y de mala calidad ; se distinguen fácilmente por el aspecto de toro que conservan, la cabeza fuerte, el cuello fornido, un volumen y un peso considerables.

Lo que nosotros llamamos la res salvaje es la res cimarrona de las sabanas de Venezuela ; castrada como los demás, evita la presencia del hombre ; se hace difícil reunirlos al rebaño : en el trayecto para ir hacia el lugar de embarque, como la mayoría de los animales salvajes, no puede soportar la dominación y muere prontamente a bordo, a veces hasta dentro del propio corral o debajo del aparejo de embarque.

(C) La estación más favorable para la exportación del ganado de Barcelona, es durante el invierno de junio a noviembre : es entonces cuando los pastos son los mejores : es también durante esa temporada cuando se baja más rápidamente desde Angostura hasta las bocas del Orinoco.

De noviembre a junio, por lo contrario, las sabanas de Angostura, de Upata y de Cumaná son las más bellas ; estos dos últimos lugares ofrecen además la inmensa

ventaja de estar colocados más cerca de la entrada del río, punto importante durante la época cuando se baja por el río muy lentamente. Las Tablas queda a 22 leguas por debajo de Soledad ; Barrancas, donde se embarcan las reses de Cumaná, a 40. En enero y febrero se remonta difícilmente hasta Angostura, a 15 leguas río abajo hay una barra donde no quedan sino 9 pies de agua.

- (D) Los tabacos de Varinas son muy solicitados por algunos fumadores, quienes los mezclan con tabacos más fuertes. El estanco los vende en Francia por paquetes ; su hoja no está picada como el tabaco para fumar ordinario, pero sólo rota en pequeños pedazos.
- (E) Tres o cuatro casas ejercen el monopolio del comercio en Angostura, y en vista de los compromisos contraídos con ellas por los negociantes y cultivadores de la provincia de Barinas, toda competencia se volvió, por así decirlo, imposible. El Señor Dalla Costa realiza él sólo la mitad de todo ese comercio ; tiene sus propios barcos, dos hermosos bergantines ; fleta otros cada año en Francia, en Alemania, y busca, por todos los medios, establecer relaciones, a gran escala, con Francia. Es a él a quien debo la mayor parte de los datos que pude recoger sobre Angostura y su comercio.

El Teniente de Navío, comandante de *La Gazelle*

Jules Collier

[Traducción : Nikita Harwich Vallenilla]