

***ESTUDIOS***

## RUTAS DEL COMERCIO DE BARINAS DURANTE EL PERIODO HISPANICO

Por VIRGILIO TOSTA

Aunque aparece material de carácter económico en los capítulos del tomo anterior —el IV de esta *Historia de Barinas*—, deliberadamente no incluimos en él toda la información que de tal índole tenemos, porque es propósito nuestro utilizarla al comienzo del presente tomo V, que hoy estamos iniciando. Es nuestro deseo aprovechar esa documentación para insertarla en el bosquejo histórico que vamos a trazar en torno al comercio de Barinas, con el objeto de permitirles a nuestros lectores, conocer mejor la evolución de esa actividad, desde los orígenes hasta nuestro tiempo. En consecuencia, tocaremos puntos que ya hemos desarrollado en los cuatro tomos anteriores; pero ahora lo hacemos de manera esquemática, que nos sirva de introducción o apoyo al análisis que vamos a realizar acerca del comercio barinés en el presente siglo.

Por razones de metodología y para facilitar la comprensión, trataremos el asunto tomando en cuenta las siguientes facetas o períodos:

I. - *Trueque con la ciudad de Mérida.* - En sus comienzos, Barinas sólo mantuvo relaciones mercantiles con la ciudad de Mérida. Tales contactos se inician en 1577, año de la fundación de Altamira de Cáceres, que fue el nombre original de la Ciudad de Barinas.<sup>1</sup> La expedición que culminó con el establecimiento de Altamira de Cáceres, vino de Mérida, y vecinos de esta ciudad fueron sus primeros pobladores. Aunque ostentaba el título de ciudad, Barinas fue en sus principios una población de poquísimos habitantes: una simple aldea o villorrio, y así continuó siéndolo por muchos años.

En los inicios, era absoluta la sujeción de Barinas a Mérida, y las relaciones de comercio entre ambos pueblos se limitaban al puro trueque. Recordemos el poder que le otorgaron en 1579 al señor Salvador Muñoz, Teniente de Gobernador de

---

1. La Ciudad de Barinas fue fundada el 30 de junio de 1577 por el Capitán español Juan Andrés Varela, con el nombre de Altamira de Cáceres, en la Sierra de Santo Domingo, en un lugar, según parece, cercano al sitio donde hoy se encuentra el pueblo de Altamira, en el distrito Bolívar. Altamira y Calderas son poblaciones nuevas, que se formaron en el siglo XIX, como consecuencia del auge del café.

Altamira de Cáceres, “los vecinos y estantes en esta ciudad”, para que el funcionario adquiriera “a plazos”, en Mérida, “ganado vacuno y puercos”, hasta por la cantidad de 100 pesos, que serían pagados, según el documento, con “ropa de la tierra, que se entiende en algodón, hilo, pescado, cera y mantas, cada cosa en su precio y valor”. La Ciudad de Barinas no había cumplido aún dos años de existencia.

Con el paso del tiempo, los vecinos de Barinas van diferenciándose, y comienzan a rebelarse un poco contra la dependencia de Mérida. Empieza de este modo a perfilarse un nuevo tipo de hombre, cada vez más identificado con las características del futuro habitante de Barinas, con propósitos e intereses distintos al vecino de Mérida, y en algunos casos, opuestos. En la adopción de esa nueva actitud, será determinante la actividad económica de carácter agrícola y pecuario que se propusieron realizar desde los orígenes.

Como sabemos, la economía barinesa giró siempre en torno al cultivo, beneficio y comercialización del tabaco; y aunque la cría de ganado vacuno tuvo notable desarrollo, sin embargo, jamás alcanzó la importancia económica del tabaco.

II. - *Relaciones con Moporo y Tomocoro al Este del Lago de Maracaibo, por la ruta de Trujillo.* - Una segunda faceta de la actividad comercial de la gente de Barinas, se refiere a las negociaciones directas efectuadas en los puertos de Moporo y Tomocoro, ubicados al Este del Lago de Maracaibo, en la Provincia de Caracas o Venezuela. Los barineses llegaban a estos sitios con sus tabacos, después de subir por la región de Calderas y Niquitato y bajar por tierras de Trujillo.

En una información judicial promovida en junio de 1626 en Moporo, por el Maese de Campo Tomás Gómez de Pedrosa, Procurador General de la Ciudad de Barinas, todos los testigos declararon que, desde “tiempo inmemorial”, era costumbre de los barineses conducir sus tabacos hasta Moporo y Tomocoro, donde eran negociados con los dueños de las embarcaciones. En semejante intercambio, seguía rigiendo el sistema de trueque, aunque no en forma absoluta.

El Capitán Juan Rodríguez de Olivencia, con más de 25 años de vecindad en Barinas, testimonió en la información mencionada que, “ordinariamente eran llevadas a Moporo y Tomocoro, más de 8.000 arrobas de tabaco”, que representaban para las cajas de la real hacienda, una suma superior a los 60.000 ducados, por concepto de impuestos. Como puede apreciarse, estas negociaciones habían sido perfectamente lícitas y, por tanto, permitidas por las autoridades españolas.

Para esta época, la Ciudad de Barinas no sólo se comunicaba con Mérida, como en sus orígenes, sino también con Trujillo y, naturalmente, con Pedraza, población que había sido fundada en 1591.<sup>2</sup>

III. - *Relaciones con el puerto de San Antonio de Gibraltar, por el camino de los Callejones, a través de la Sierra de Santo Domingo.* - Simultáneamente con la ruta de Trujillo, los barineses también conducían sus tabacos al puerto de San Antonio de Gibraltar, al Sur del Lago de Maracaibo, para lo cual utilizaban el camino

---

2. De la misma manera que sucedió con Barinas, las primeras relaciones de Pedraza fueron con la ciudad de Mérida.

de los Callejones en la Sierra de Santo Domingo. Gibraltar había sido fundado en 1592 por la Provincia de La Grita y Mérida.

Sucedió que en 1621, don Juan de Borja, Gobernador y Capitán General del Nuevo Reino de Granada y Presidente de la Audiencia de Santa Fe, en conjunción con los señores integrantes del “Acuerdo de Hacienda”, ordenó establecer en San Antonio oficiales reales que recabasen los derechos de almojarifazgo, así como las alcabalas en los diferentes términos del Corregimiento de Mérida; y dispuso que “todos los frutos y mercaderías” que saliesen de esta jurisdicción con destino a las naciones extranjeras, fuesen registrados, cargados y embarcados en dicho puerto de San Antonio, y asimismo, que fuesen descargados en él todos los objetos que viniesen de España y de los “diversos puertos de las Indias e Islas de Barlovento”, con destino a las poblaciones del Corregimiento.<sup>3</sup>

De esta manera, se hizo obligatorio para los habitantes de Barinas y Pedraza, llevar sus frutos a San Antonio de Gibraltar, al Sur del Lago de Maracaibo. Semejante medida molestó a los barineses, quienes alegaron que el camino que conducía a Gibraltar era “muy espeso por tener siete leguas de páramo”, y muy peligroso, al punto que las mulas cargadas de tabaco, solían caer en los barrancos; razón por la cual ya nadie quería alquilar arrias para este menester. En las profundidades del infernal camino de los Callejones —según los barineses— se perdían numerosas arrobas de tabaco, a lo cual se sumaba que morían en el viaje muchos indios y algunos negros, y enfermaban los españoles, pues, aquella vía atravesaba lugares insalubres.

Según lo dicho, hacia 1620, los barineses comercializaban su tabaco, conduciéndolo al Lago de Maracaibo, por dos rutas diferentes: la del camino de los Callejones, a través de la Sierra de Santo Domingo, hasta el puerto de San Antonio de Gibraltar, al Sur del Lago; y la del camino que ascendía por Calderas y Niquitao, y atravesando la región de Trujillo, llegaba hasta los embarcaderos de Moporo y Tomocoro, al Este del Lago.

Al principio, los barineses utilizaban ambas rutas. Los que poseían mulas o las alquilaban, solían hacer el viaje por los Callejones, a pesar de los riesgos señalados. Quienes no tenían arrias y eran dueños de pequeñas cargas de tabaco, preferían la ruta de Trujillo, en la que utilizaban a los indios como bestias de carga.

Al comienzo, el empleo de este par de caminos no originó conflictos ni molestias, porque no existían aún trabas establecidas por las autoridades, de modo que los barineses negociaban sus tabacos casi libremente. Pero esta situación cambió a partir de 1621, con la decisión de don Juan de Borja y el Acuerdo de Hacienda.

Dicha decisión fue tomada, en virtud de petición que formuló el Procurador General de la ciudad de Mérida, para que se estableciesen oficiales reales en Gibraltar, y los tabacos, cacao y harinas que se producían en los diferentes lugares del Corregimiento, no fuesen conducidos a las barbacoas de Moporo y Tomocoro; sino al puerto de San Antonio.

---

3. En 1607, la Provincia de La Grita y Mérida fue convertida en el Corregimiento de Mérida y La Grita, formado por las ciudades de Mérida, La Grita, San Cristóbal, Barinas, Pedraza y San Antonio de Gibraltar. El Corregimiento duró hasta el año de 1622, en que el Rey lo transformó en provincia.

En realidad, Mérida pretendía el fomento de Gibraltar y el logro de la recaudación completa de los derechos reales, pues, en Moporo y Tomocoro, era fácil para los negociadores ocultar parte de sus frutos y pagar solamente lo que deseasen, en detrimento del erario de la Corona.

Digamos que en 1621, era Corregidor y Justicia Mayor de Mérida el Capitán Juan Pacheco de Velasco.<sup>4</sup>

IV. - *Una ruta frustrada: la de Cartagena de Indias.* - Aquellos fueron años de mucha inquietud y actividad para los habitantes de Barinas. En mayo de 1620, había llegado a tierra firme el señor Diego Pinelo, designado por la Corona para llevar a cabo el estanco o asiento del tabaco, con residencia en Cartagena de Indias en el Nuevo Reino de Granada. Desde un principio, los barineses se opusieron al estanco. En documento de 1622, dejaron constancia de "no haber querido hacer asiento" con el factor de Su Majestad don Diego Pinelo, pues, ellos preferían quedarse con el tabaco, para llevarlo por su cuenta y riesgo a los puertos del Lago de Maracaibo; y suplicaron al Rey que les concediese la licencia necesaria, para seguir vendiendo sus tabacos como ellos deseaban.

Dicha súplica o solicitud fue tramitada por órgano de un apoderado que nombró el cabildo de la Ciudad de Barinas, para que realizase en la Corte de España las gestiones pertinentes. En efecto, el apoderado Alonso Nieto Dorantes precisó ante la Corona la petición formulada por la Ciudad de Barinas: esto es, que se suspendiese el estanco o asiento del tabaco, y que pudieran los vecinos vender su fruto libremente, previa satisfacción de los derechos reales.

Parece que Barinas logró sus propósitos, porque no se habló más del estanco ni de Cartagena; y los barineses continuaron llevando sus tabacos al Lago de Maracaibo. Por eso hemos hablado de la ruta frustrada de Cartagena.

De haber cristalizado entonces el asiento ordenado por el Rey, las cosas hubieran sucedido de este modo: el precio del tabaco habría sido pagado en Cartagena, residencia del factor Pinelo. Esto habría significado para los barineses la obligación de andar 180 leguas de viaje por mar, para ir a Cartagena, y otras tantas de vuelta, con riesgo para las vidas de las personas y de sus haciendas. Además de los peligros que implicaba navegar por un mar sembrado de enemigos, esta jornada suponía para los barineses, tener que ausentarse por seis meses de sus casas y estancias. Las fragatas cargadas de tabaco salían de Maracaibo para Cartagena por el mes de julio y retornaban en noviembre. Permanecer lejos de sus moradas y cultivos durante tanto tiempo, implicaba una ruina segura. Muchos de los labradores de Barinas eran personas pobres que cultivaban directamente la tierra, con ayuda de sus mujeres e hijos. Sólo cosechaban pocas arrobas de tabaco, que tenían por costumbre conducir a las barbacoas de Moporo y Tomocoro, al Este del Lago de Maracaibo, para venderlas y trocarlas "por ropa y otros efectos" para el vestido y sustento de sus modestas familias. Era absurdo pensar que esta infeliz gente tuviera que viajar hasta Cartagena de Indias con tan pequeñas cantidades de tabaco.

---

4. Juan Pacheco de Velasco fue nombrado Corregidor en febrero de 1620, y tomó posesión del empleo en julio de 1621. Fue el último de los Corregidores.

Por lo pronto, los habitantes de Barinas siguieron negociando sus frutos con las barbacoas de Moporo y Tomocoro, sin nuevas dificultades. Pero, restituida la antigua Provincia de La Grita y Mérida, la Corona de España nombró Gobernador de ella al Capitán Juan Pacheco Maldonado, quien tomó posesión del cargo en agosto de 1625. Este magistrado actualizó la obligación de que los barineses sacasen sus frutos por el Puerto de San Antonio de Gibraltar, y no por Moporo y Tomocoro. De nuevo la Ciudad de Barinas se opone a la medida, y eleva una queja muy bien razonada ante la Corona, con apoyo de una información judicial muy amplia, en la cual se demostraba la antigua costumbre de conducir los tabacos al Este del Lago de Maracaibo y no a San Antonio de Gibraltar. Esta es, precisamente, la información promovida en Moporo el año de 1626, por el Maese de Campo Tomás Gómez de Pedrosa, de la que antes hablamos.

V. - *Las distintas rutas del contrabando.* Si bien el Lago de Maracaibo no parece ser la salida más cómoda y natural para los frutos de Barinas, no podía ser otra la utilizada en los primeros tiempos, por estar comprendida entonces esta ciudad dentro de la jurisdicción de la Provincia del Espíritu Santo de La Grita y Mérida en el Nuevo Reino de Granada.<sup>5</sup>

Las relaciones de Barinas con la Gobernación de Venezuela o Caracas, a través de la cercana ciudad de Guanare, de Valencia o Puerto Cabello, no estaban permitidas. Y la salida hacia Guayana, con la utilización de ríos, como el Santo Domingo, el Apure y el Orinoco, era desconocida al principio, y muy peligrosa, debido a la presencia de los indios salvajes que poblaban esos lugares.

Las incomodidades del viaje hasta San Antonio de Gibraltar; la obligación de pagar los derechos establecidos por la Corona; así como las molestias del traslado a los embarcaderos de Moporo y Tomocoro; en una palabra, las dificultades que significaba llevar los tabacos hasta el Lago de Maracaibo; fueron las causas que obligaron a los barineses a buscar nuevas vías para la negociación de sus frutos, y no podían ser otras que las del contrabando o comercio ilícito, bien con la Provincia de Venezuela o Caracas, a través de Guanare o San Carlos; o negociando con los europeos que se introducían clandestinamente por los ríos Orinoco, Apure, Masparrero o Portuguesa, hasta lugares cercanos a Barinas, ayudados por los indios de la zona, expertos en navegación fluvial.

A partir de 1678, año en que la ciudad de Maracaibo se convierte en la sede de los Gobernadores de la Provincia, comenzó la ciudad de Mérida a perder la importancia política que había tenido.<sup>6</sup> En lo adelante, los enfrentamientos de Barinas van a ser con Maracaibo, y no con Mérida, como antes. El traslado de la capital de la Provincia para Maracaibo, acarreará a los barineses molestias de todo tipo: políticas, económicas, administrativas, geográficas, etc.

---

5. A lo largo del tiempo, esta provincia será llamada, igualmente, Provincia de Mérida y La Grita, de Mérida, de Mérida y Maracaibo, y finalmente, de Maracaibo.

6. Por Real Cédula expedida el 31 de diciembre de 1676, la ciudad de Maracaibo fue segregada de la Provincia de Venezuela o Caracas y anexada a la de Mérida. Por eso se hablará de Provincia de Mérida y Maracaibo, y finalmente, de Maracaibo, como dijimos en la nota anterior.

Esta nueva realidad aceleró las negociaciones ilícitas. De manera clandestina, era sacado ahora, por el Centro, hacia las costas de la Provincia de Venezuela o Caracas, el tabaco de Barinas. Una circunstancia que preocupó al Gobernador Diego Melo de Maldonado, hasta el punto de proponerle al Rey, en 1683, que fuese anexado el territorio de la Ciudad de Barinas a la Provincia de Caracas.<sup>7</sup> Don Diego manifestó a la Corona que, desde su arribo al gobierno de Venezuela, se había dedicado a la tarea de evitar el comercio con extranjeros, principalmente, el relacionado con el tabaco de la región de Barinas, que era sacado por las costas de Caracas. Que había tratado de castigar a los cómplices de ese contrabando; pero sin lograrlo, porque los culpables se refugiaban en la Ciudad de Barinas, que no pertenecía a la jurisdicción de Caracas, sino a la Gobernación de Maracaibo.

Con el paso de los años, aumentó el comercio ilícito practicado por los barinenses, en operaciones en las cuales solían verse envueltos hasta los miembros del cabildo. Así, en un juicio de residencia, se le imputó a los señores Francisco Traspuesto Salmón y Martín del Castillo Terán, quienes fueron alcaldes ordinarios de la Ciudad de Barinas en 1708, el haber dejado entrar géneros prohibidos provenientes de Caracas; y Juan Nicolás Colomo, alcalde ordinario en 1705, fue condenado a pagar 50 pesos de multa, "por no haber cumplido las cédulas sobre prohibición de comercio ilícito, y no rondar las calles para evitar los pecados escandalosos".<sup>8</sup>

Estas son pequeñeces, si las comparamos con otras actividades de los señores más importantes de la Ciudad de Barinas, respecto del comercio ilícito. Para mediados del siglo XVIII, los barinenses se habían familiarizado con la navegación de los ríos Santo Domingo, Portuguesa, Masparro y Apure, que facilitaban la comunicación con el Orinoco. Remontando este último, tratantes europeos se introducían en barcos holandeses, cargados con distintos géneros, hasta la zona de Barinas, donde hacían el trueque por tabaco.

Dos vecinos del pueblo de Obispos, como Luis Masones y Manuel Gil Palacios, resultaron reos culpables, por ser los principales introductores de efectos de comercio ilícito, y por negociar con traficantes extranjeros que penetraban a la jurisdicción de Barinas por el río Apure. En el expediente respectivo, aparecieron implicados hasta los miembros del Ayuntamiento de la Ciudad de Barinas, por el tácito consentimiento que había dado al comercio ilegal, pues nada hicieron para impedir tales negociaciones, ni para aprehender a los delincuentes. Quedó demostrado en el expediente, que un individuo de nombre Félix de Santiago, concurría con sus canoas cargadas de tabaco, para el trueque con las mercancías llegadas de Europa.

El Gobernador de la Provincia de Maracaibo, don Francisco Miguel Collado, condenó a Santiago a seis años de destierro de la jurisdicción de Barinas, y a no tener más embarcaciones para introducirse en el Apure; y todo por ingenuo, esto es, por dejarse engañar de Masones y Palacios, quienes, astutamente, le hacían creer que sus actividades y negocios estaban permitidos. El Gobernador Collado absolvió a los señores del Cabildo, y se limitó a hacerles saber que debían, en lo futuro,

7. El señor Melo Maldonado tomó posesión del Gobierno de Caracas o Venezuela, el 22 de diciembre de 1682, y permaneció en él hasta el 88.

8. Archivo General de Indias, Sevilla, "Escritanía de Cámara", legajo 793-B, pieza 5.

cumplir fielmente con las obligaciones de sus empleos, relativas a evitar, por todos los medios, el comercio ilícito<sup>9</sup>

En el expediente del caso, aparece que una *persona de confianza*, había informado al Gobernador Collado que, en la boca del río La Portuguesa, a 100 leguas de la Ciudad de Barinas, y en la jurisdicción de Guanare, en la Provincia de Venezuela, había cinco naves con 200 hombres, entre holandeses e indios aruacos y guaraúnos, todos armados de escopetas.

Lo que acabamos de relatar sirve para darnos una idea acerca de las nuevas rutas que encontraron los barineses para el comercio clandestino. Por una parte, con la Provincia de Venezuela o Caracas, aprovechando la situación de Guanare; y por la otra, con los europeos que penetraban por los ríos. Todo esto estimulado por la complicidad, por no decir connivencia, de los miembros del Cabildo de la Ciudad de Barinas, en la comisión de tales negociaciones. Unos caballeros que habían alcanzado mucha importancia, gracias al tabaco, como para que el Gobernador de Maracaibo no los tocase ni con el pétalo de una rosa.<sup>10</sup>

Por cierto que don Sebastián de Eslava, Virrey de la Nueva Granada, dibujó una imagen fiel de lo que estaba sucediendo entonces en Barinas. He aquí sus trazos: "Porque he llegado a entender la desenvoltura y arrojó con que los vecinos de la ciudad de Barinas y su jurisdicción, han vuelto al antiguo vicio de contrabandistas, favorecidos de la fácil navegación de los ríos Masparro y Apure, que desaguan en el Orinoco, en cuyas bocas están situadas las colonias holandesas, debo comunicar a Vm. estas noticias y la particular con que me hallo, de quedarse preparando una fuerte introducción por los citados ríos, para reducir los géneros de ella, a cambio del cacao y tabaco que produce aquel país".<sup>11</sup>

VI. - *La ruta de Maracaibo por el antiguo puerto de Moporo*. - Aparte de las diversas vías del contrabando, existió, a mediados del siglo XVIII, la ruta legal que conducía al antiguo puerto de Moporo, al Este del Lago de Maracaibo, ahora establecida por las autoridades españolas y funcionando con carácter legal. Por esta vía, eran llevados los frutos de Barinas a la ciudad de Maracaibo, para ser exportados a los países extranjeros.<sup>12</sup>

En la jurisdicción de la Ciudad de Barinas, se produjo en el lapso comprendido entre 1740 y 1745, la cantidad de 2.080 arrobas y 4 y media libras de tabaco; de las cuales, fueron embarcadas en Maracaibo 868 arrobas con destino a España; 12 arrobas fueron remitidas a las Islas Canarias, y 1.179 y 17 libras, sacadas para Curazao. Las 20 y media arrobas restantes fueron objeto de un comiso. La real

9. En el expediente del caso aparecen mencionados los siguientes miembros del cabildo: Los alcaldes ordinarios don Juan Francisco del Pumar y don José de Villafañe; los alcaldes de la santa hermandad don Carlos Bragado y don Luis Rodríguez Villegas, y el procurador general don Francisco Gómez Rubio; el alcalde don José del Pumar y el juez de comisos don Domingo Vega.

10. Recuérdese que la Ciudad de Barinas y su jurisdicción pertenecían entonces a la Provincia de Maracaibo.

11. Comunicación para el Gobernador de la Provincia de Maracaibo, fechada en Cartagena el 23 de agosto de 1749.

12. Estos frutos eran tabaco y cacao. El cacao se daba fundamentalmente en la zona de Pedraza.

hacienda percibió entonces por conceptos de almojarifazgo, armada, alcabala y nuevo impuesto, la suma de 1.682 pesos y 7 reales; y por arrendamientos, 1.781 pesos y 2 reales.

Ahora bien, de la viceparroquia de San Antonio de los Cerritos, fue conducida a Maracaibo, entre el 1º de enero de 1753 y el 31 de diciembre de 1757, la cantidad de 30.720 arrobas de tabaco; de las cuales, 17.656 arrobas y 21 libras fueron embarcadas en los navíos de la Compañía Guipuzcoana, según constaba en los registros correspondientes, "cuya producción de alcabala y nuevo impuesto fue de 9.446 pesos"; 10.000 arrobas se encontraban todavía en 1758 en los almacenes de la misma empresa, y 3.064 arrobas y 4 libras fueron desechadas, tal vez por inservibles.

Igualmente, fueron embarcados, con destino a Veracruz, 87.150 millares de cacao provenientes de la jurisdicción de Barinas, que produjeron al erario de la Corona, por conceptos de almojarifazgo, armada, alcabala y nuevo impuesto, la suma de 9.346 pesos, 6 reales y 3 cuartillos. Ya antes, en el quinquenio de 1740 a 1745, Barinas había llevado a Maracaibo 416 millares de cacao por año.<sup>13</sup>

Como dato curioso, merece destacarse que en ese entonces, el tabaco y el cacao que se cosechaban en la jurisdicción de la Ciudad de Barinas, eran conducidos a la aduana que se había establecido en el puerto de Moporo, casi como en los tiempos antiguos, o "tiempo inmemorial", como decían los barineses; sólo que ahora esos frutos no eran negociados directamente con los dueños de las canoas o barbacoas; sino con los navíos de la Compañía Guipuzcoana. Por lo visto, el tiempo le dio la razón a Barinas. No en balde sus moradores habían llevado en antiguos años, sus tabacos y cacao hasta los puertos de Moporo y Tomocoro, al Este del Lago de Maracaibo.

VII. - *La ruta de Puerto Cabello*. - Por esta vía del Centro, era conducido el tabaco barinés hasta Puerto Cabello, para su embarque a los mercados europeos. No se trata ahora de una de las rutas del contrabando. La comunicación de Barinas con Puerto Cabello se hacía por San Carlos y Valencia, en jornadas que duraban de 15 a 20 días. Se trataba de un camino muy escabroso, sobre todo en los meses de lluvias; con detenciones debidas a los ríos y caños; con extravíos de bestias y otras calamidades a lo largo del viaje, y con el natural menoscabo de los efectos y frutos que se trasladaban.

En octubre de 1786, recién encargado del Gobierno de la Provincia de Barinas, don Fernando Miyares dirigió una comunicación al Intendente de Caracas, para demostrarle las ventajas y beneficios que se derivarían, al reemplazar esta ruta por tierra a Puerto Cabello por el itinerario de los ríos Santo Domingo, Apure y Orinoco hasta Guayana, menos oneroso y molesto que aquélla.

Veamos los argumentos del Gobernador Miyares. Suponiendo una cosecha regular de 2.500 cargas de tabaco de a dos quintales cada una, su traslado a Puerto

13. En estos párrafos, se habla de los productos sacados desde la Ciudad de Barinas y la viceparroquia de San Antonio de los Cerritos. Para entonces, la Ciudad de Barinas se encontraba en el asiento de la mesa de Moromoy, actual sitio de Barinitas. San Antonio de los Cerritos se llamó la población para la cual fue trasladada oficialmente, en 1759, la Ciudad de Barinas, lugar donde ha permanecido hasta nuestros días.

Cabello acarrearía los siguientes gastos: la conducción de Barinas a Valencia costaría 17.500 pesos, a razón de 7 pesos por carga; y el flete de Valencia a Puerto Cabello, a 2 pesos por carga, 5.000 pesos más. Total: 22.500 pesos.

En cambio, el traslado por la ruta de los ríos hasta Guayana, resultaría mucho más barato. El flete de la misma cantidad de tabaco, a razón de 2 reales por carga, costaría desde Barinas al embarcadero de Torunos, 625 pesos; y su conducción de Torunos a Guayana, a 3 pesos por carga, 7.500 pesos más. Total: 8.125 pesos. En consecuencia, el transporte del tabaco a Guayana produciría un ahorro anual de 14.375 pesos. Ahorro que sería mayor a medida que las cosechas de este fruto aumentarían. Esto sin tomar en cuenta los gastos que era menester realizar en cueros para forrar las petacas destinadas a la conducción terrestre; ni los jornales que había que pagar a los hombres que se empleaban en esta faena. Semejantes gastos pasaban de 1.000 pesos.

A pesar de los razonamientos del Gobernador Miyares, el tabaco barinés fue llevado por tierra a los almacenes de Puerto Cabello, hasta el año de 1788; conducción realmente onerosa, conforme lo había señalado el gobernante barinés en su comunicación para el Intendente de Caracas.

VIII. - *La ruta de los ríos hasta Guayana.* - Muy tarde logró Barinas establecer relaciones comerciales con Guayana, mediante la utilización de los ríos. Una vía o salida que fue deseada por muchos barineses desde un pasado lejano; digamos desde 1647, año en que el Capitán Miguel de Ochagavía realizó su famosa expedición por los ríos Apure y Orinoco, hasta la ciudad de Guayana. Una aventura o acción que fue reforzada en 1651, con la fundación de la ciudad de San Miguel del Castillo, efectuada por el Capitán Ochagavía en las riberas del río Apure.

Pero fue mucho tiempo después, cuando se estableció el intercambio entre Barinas y Guayana, a través de los ríos. Por autorización del Virrey de la Nueva Granada, expedida en Santa Fe el 6 de marzo de 1775, se permitió a la Ciudad de Barinas exportar sus frutos por Guayana. Fue una medida provechosa para el comercio y la agricultura de la jurisdicción barinesa; pero pronto *el gozo se fue al pozo*; porque, en 1776, se creó en Caracas la Intendencia de Ejército y Real Hacienda, y fue nombrado para desempeñarla el terrible don José de Abalos, quien tomó posesión del empleo en octubre del año siguiente.

En el funcionamiento de la ruta de Guayana, va a cumplir un rol muy importante la ciudad de Nutrias, población que había sido fundada el año de 1774, como a una milla de distancia de la ribera izquierda del río Apure, porque empezó a desempeñar el papel de puerto, que no le fue permitido realizar a San Miguel del Castillo.

La gestión del Intendente Abalos repercutió negativamente en la región barinesa. Este funcionario tomó providencias que crearon un conjunto de trabas e impuestos para los frutos de Barinas, que debían ser satisfechos con antelación al traslado hacia Guayana. Esos frutos eran tabaco, cacao, ganado vacuno, mulas, carne salada, queso, sebo, pescado, panelas de dulce, etc.

A estos impuestos, trabas y requisitos, se sumó la prohibición del comercio de Barinas con Guayana, que ordenó el Gobernador de la Provincia de Maracaibo. En

verdad estas relaciones mercantiles tenían una importancia extraordinaria para los barineses. Sus negociaciones con las ciudades de Maracaibo y Puerto Cabello, resultaban tan onerosas, que ya no se justificaba continuarlas. Una carga de tabaco conducida a Maracaibo ocasionaba 15 pesos de gasto, por concepto de flete hasta la aduana, sin incluir el costo del traslado en barco por el Lago, ni los derechos de aduana y corretaje. La carga de tabaco costaba en Barinas 16 pesos, y se vendía en Maracaibo a 48 pesos, cantidad que se reducía a muy poca cosa, luego que se realizaban las deducciones correspondientes. Por otra parte, la conducción a Puerto Cabello salía a razón de 13 pesos y 4 reales por cada carga. En cambio, el transporte por los ríos Santo Domingo, Apure y Orinoco hasta Guayana, apenas costaba 3 pesos por carga.

El Ayuntamiento de la Ciudad de Barinas, por medio de su apoderado el señor Francisco Antonio Lindo, solicitó en Caracas, ante el Intendente Abalos, a fines de 1777, franquicia de comercio con Guayana, para los ramos del tabaco y el cacao, y con relación a otros productos, como queso y sebo, respecto de los cuales no debía pensarse en su conducción a Maracaibo, porque no alcanzaría ni para cubrir los gastos del traslado.

En verdad, las relaciones comerciales con Maracaibo no tenían justificación alguna, y menos ahora, que ya se había instalado la Compañía Guipuzcuana en Guayana. A lo cual se sumaba, que Barinas no dependía en esos momentos de Maracaibo, en lo tocante a la real Hacienda; sino de la Intendencia de Caracas.<sup>14</sup>

Tan sentida como vital aspiración de los barineses fue consagrada en la Real Cédula de Carlos III, expedida en El Pardo el 15 de febrero de 1786, en virtud de la cual fue creada la Comandancia o Provincia de Barinas, previa segregación del Gobierno de Maracaibo, al que se le dio en recompensa la ciudad de Trujillo. Esta Real Cédula consagró un punto de capital importancia para la recién creada Gobernación: "el libre y mutuo comercio con Guayana", en razón de las ventajas que ambas provincias ofrecían para las relaciones comerciales por los ríos Santo Domingo, Boconó, Meta y Apure, que llevaban sus aguas al Orinoco.

Con el paso de los años, la ruta de Barinas a Guayana adquirió mayor desarrollo. Además de Nutrias en el Río Apure, el sitio de Torunos se transformó en un importante embarcadero, situado en la ribera derecha del Santo Domingo, lugar donde fueron establecidos poco después los almacenes del tabaco. También contribuyó a mejorar la navegación por la ruta de Apure al Orinoco, el establecimiento de la Villa de San Fernando, llevado a cabo el 28 de febrero de 1788, por el Gobernador Fernando Miyares.

El intercambio comercial entre Barinas y Guayana se intensificó de manera notable. Durante el año de 1789, la Provincia de Barinas exportó hacia la de Guayana 10.000 pesos en plata, 375 trozas de madera, 2.547 arrobas de carne, 1.863 libras de añil, 18 mulas, 11.832 cueros de res, 290 cordobanes, 758 y media cargas de tabaco, 202 caballos, 500 petacas vacías, 432 arrobas de algodón, 464 arrobas de sebo, 40 arrobas de queso, 5 cargas de azúcar, 3 sillones, 74 arrobas y 6 libras de cascarillo, 12 arrobas de semillas de canelón, 30 pares de zapatos y 20 medias suelas.

14. Archivo General de la Nación, Caracas, "Intendencia de Ejército y Real Hacienda", tomo VI, folios 77 y siguientes. 2

A su vez, Barinas recibió de Guayana la suma de 9.071 pesos y 4 reales en efectos de Castilla; 1.411 fanegas de sal, 14 negros, 4 cajones de loza, 59 barriles de aguardiente, 12 arrobas de estopa, 10 arrobas de chapapote, 85 hachas, 16 quintales de hierro, 1 quintal de acero, 5 serruchos, 2 garlopas, 22 “perros” de carpintería, 24 formones, 12 limas, 3 martillos, 3 sierras, 1 quintal de brea, 5 quintales de alquitrán, y 150 libras de clavos.

Con la fundación de la Villa de San Fernando, repetimos, se ensanchó la navegación por la ruta de los ríos Apure y Orinoco, porque surgieron nuevos intercambios, producidos entre la Provincia de Caracas y las de Barinas y Guayana.

En marzo de 1800, llega a San Fernando de Apure el sabio Alejandro de Humboldt. Vale la pena insertar estos conceptos emitidos por el ilustre viajero: “La posición de San Fernando sobre un gran río navegable, cerca de la boca de otro que atraviesa la provincia entera de Barinas, es harto ventajosa para el comercio. Todos los productos de esa provincia, cueros, cacao, algodón y añil del Mijagual que es de primera calidad, refluyen por esta ciudad hacia las bocas del Orinoco. En la estación de las lluvias, remontan grandes navíos desde Angostura hasta San Fernando de Apure, y por el río Santo Domingo hasta Torunos, puerto de la ciudad de Barinas”.<sup>15</sup>

\* \* \*

Para 1810, las relaciones comerciales entre Guayana y Barinas eran fluidas y beneficiosas para ambas provincias. Ya no se trataba únicamente de los embarques efectuados en los puertos de Torunos y de Nutrias, en naves que, surcando las aguas del Santo Domingo, el Apure y el Orinoco, conducían los frutos de la Gobernación de Barinas hasta la Ciudad de Guayana. También los guayaneses, remontando el Orinoco, se relacionaban con las poblaciones barinesas. Primero llegaban a las bocas del Apure, y subiendo por este río, navegaban fácilmente hasta las proximidades de la Ciudad de Barinas.

De igual modo, podían los guayaneses relacionarse con Guanare, ciudad de la Provincia de Caracas, mediante el aprovechamiento de los cauces del Guanare y el Guanarito, que se comunicaban con el río Arichuna, y éste con el Orinoco. En la ciudad de Guanare se encontraban “los establecimientos del tabaco”.

También Guayana estableció contactos con Pedraza, zona productora de cacao, añil y algodón, utilizando además las corrientes del río Ticoporo. Con el pueblo de San Jenaro de Boconó, Guayana se comunicaba a través de las aguas del Boconó que, unidas a las del Guanarito y La Portuguesa, desembocan en el Apure.

Igualmente, Guayana llegaba a Ospino, importante villa de la Provincia de Caracas, navegando por el río La Portuguesa, afluente, como sabemos, del Apure. Las relaciones con el pueblo de San Miguel se lograban utilizando el cauce del Masparro, que también desagua en el Apure.

15. ALEJANDRO DE HUMBOLDT, *Viaje a las Regiones Equinociales del Nuevo Continente*, Caracas, Talleres de Artes Gráficas de la Escuela Técnica Industrial, 1941, tomo III, pp. 274 y 275.

Para el intercambio con las poblaciones de Obispos y Caroní, los guayaneses surcaban, además del Orinoco, los cauces del Apure, el Santo Domingo y el Ticoporo.

Toda esta diversidad de comunicaciones podía realizarse gracias a la existencia del “hermoso y ameno Orinoco”.<sup>16</sup>

“Esta circunstancia de vertientes navegables” fue de mucho provecho para las provincias de Barinas y Guayana. Fomentó el comercio entre ellas y desarrolló la agricultura barinesa. La gente de Guayana construyó “lanchas de gran cabida”, para navegar con mayor confianza por el Orinoco, e intercambiar productos con Barinas, con fletes a bajos costos. Los barineses conducían “sus frutos a Guayana por el equitativo precio de dos y medio a tres pesos fuertes”, por cada carga de añil, cacao, algodón o café, de 200 libras o dos quintales cada carga. Traslado que se hacía, generalmente, en ocho o diez días, igual que el retorno, sin riesgo alguno, y con la ventaja de “poder cargar y descargar los efectos” en las distintas poblaciones antes señaladas.

Aquella circulación de “vertientes navegables”, que ya vimos, contribuyó a mantener cierta *uniformidad de las operaciones* entre la Provincia de Barinas y la de Guayana, cuyos establecimientos mercantiles estaban ligados, de tal manera que los guayaneses para facilitar la introducción de los efectos de España y de otros países extranjeros y para su expendio en Barinas, fundaron inmediatamente “casas de giro” o sucursales en esta ciudad, dependientes de las de Guayana.<sup>17</sup>

\* \* \*

Vimos que, para 1810, las relaciones comerciales entre Guayana y Barinas eran fluidas y provechosas para ambas provincias. La verdad es que ya lo eran diez años atrás, según el valioso testimonio que citamos, emitido por el Barón Alejandro de Humboldt, en cuya obra, además, podemos leer estos otros conceptos: “El 9 de junio de 1800, al amanecer, encontramos un gran número de botes cargados de mercaderías, que remontaban el Orinoco a la vela para entrar en el Apure. Es una ruta comercial muy frecuentada entre Angostura y el Puerto de Torunos, en la Provincia de Barinas”. Testimonio que más adelante es ratificado por el ilustre viajero: “En cuanto al comercio interior, el de la Provincia de Barinas es el más activo. Esta provincia envía a Angostura mulos, cacao, añil, algodón y azúcar, para recibir *géneros*, es decir, productos de la industria manufacturera de Europa. He visto salir largas embarcaciones (lanchas) cuya carga se evaluaba en ocho o diez mil piastras. Estas embarcaciones remontan primero el Orinoco hasta Cabruta, luego el Apure hasta San Vicente, y finalmente el río Santo Domingo hasta Torunos, que es el embarcadero de la nueva Barinas. La pequeña ciudad de San Fernando de Apure, que he descrito más arriba, es el almacén de ese comercio de ríos, que podrá volverse mucho más considerable con la introducción de los barcos de vapor”.<sup>18</sup>

16. Hemos tomado estos datos de unos manuscritos que se encuentran en el Archivo General de Indias, Sevilla, producidos en 1812 y 1813. Ospino, lo mismo que Guanare, pertenecía entonces a la Provincia de Caracas o Venezuela, y San Miguel, también. Boconó pertenecía entonces a la Provincia de Barinas, al igual que las poblaciones de San Fernando de Apure, Obispos, Pedraza y Caroní.

17. *Idem.*

18. HUMBOLDT, *ob. cit.*, tomo IV, pp. 463 y 493.

IX. - *Las Rutas del Comercio ganadero*. - La preocupación por la cría ganadera está presente en los primeros pobladores de Barinas, al igual que el cultivo y beneficio del tabaco. Dos de los compañeros del Capitán Varela en la empresa de la fundación de la ciudad, Alonso de Velasco y Sebastián Hernández, además de haber sido encomenderos productores de tabaco, figuran entre los primeros criadores de ganado vacuno. Velasco estableció varios hatos de bovinos en las sabanas barinesas. También lo hizo una mujer, María de las Nieves, hija de Sebastián Hernández y esposa del Capitán español Miguel de Ochagavía, de quien enviudó al cabo de algún tiempo.<sup>19</sup>

De igual manera fundaron hatos en los Llanos de Barinas el Capitán Juan Rodríguez de Olivencia, Nicolás Manrique de Liberona, Tomás Gómez de Pedrosa, Francisco Vásquez de Villalinda, Alonso de Castañeda, Domingo Bragado, Juan Garrido Jiménez y don Plácido del Pumar, entre otros.

Para 1787, había en la Provincia de Barinas 534 hatos de ganado vacuno, en cuyas sabanas pastaban 504.779 cabezas, con una producción anual de 126.583 reses de hierra.<sup>20</sup> Con razón, expresó ese año don Fernando Miyares, que “la cría de ganado mayor” había tenido “rápido progreso”, desde el momento de la fundación original de la Ciudad de Barinas; lo que explica que sus ganados hayan servido de semillero para el establecimiento de hatos en las provincias de Maracaibo y Caracas.

En realidad, el ganado vacuno tuvo en Barinas menos valor que el tabaco. Hacia 1670, el precio de una vaca no pasaba de 4 reales o medio peso. Años atrás, en 1657, un novillo se vendía a 4 pesos. Un siglo más tarde, era difícil negociar una vaca en 2 y medio pesos o 20 reales, aunque algunos manuscritos hablan de que, hacia 1740, una res llegó a costar hasta 10 pesos, dato que nos parece realmente exagerado. Lo que sí luce como cierto es que se haya vendido entonces a 5 pesos cada res vacuna. Por esta época, un vecino de Caracas, llamado don Basilio de Tovar, compró en Barinas al Maestro Sebastián Fernández de La Riva, “una partida de ganado como de 3.000 reses”, a razón de 5 pesos la unidad, en moneda contante y sonante.<sup>21</sup>

El ganado llegó a devaluarse de tal manera, que hubo en 1779, negociaciones de grandes cantidades, a razón de un peso por res, y en remates, hasta por el ínfimo precio de 4 reales.

El 10 de junio de 1788, el Gobernador Fernando Miyares escribió a don Antonio de Valdés: “Como en esta Provincia no había otro fruto extraíble para el comercio de España, que el tabaco de cura seca en cuerda, y éste se hallaba destinado por Su Majestad a la negociación o contrata de Holanda, al mismo tiempo que

19. Estos son los padres del joven Capitán Miguel de Ochagavía, natural de Barinas, que en 1647, realizó la expedición por el río Apure hasta Guayana.

20. Ese medio millón de cabezas de ganado vacuno se hallaba distribuido de la manera siguiente: 285.524 reses en la parte de Apure; 192.786 cabezas en el sector de Barinas, y 26.469 en la zona portuguesa de Guanarito, Boconó y Morrones. Como sabemos, tal era el territorio que abarcaba entonces la Provincia de Barinas.

21. Manuscritos del Museo Británico, Londres, Egerton, 1806. Orden Ps. 4/7737. Papeles tocantes a la Provincia de Maracaibo.

el país está escasísimo de numerario, se dificultaba a los vecinos la compra de los efectos de Castilla, y al favor de esta fatal constitución, se veían obligados a sacrificar al arbitrio de los mercaderes, sus ganados, mular y vacuno, a los precios más ínfimos, dándose por bien servidos que se los admitieran, como único recurso para vestirse”.<sup>22</sup>

A pesar de todo, la ganadería fue, después del cultivo y beneficio del tabaco, el rubro más importante de la economía barinesa, durante el período hispánico.

Según el testimonio de don Miguel de Ungaro, en 1802, eran grandes los rebaños de ganado vacuno que se exportaban, por vía de Pamplona, hacia la Nueva Granada, con fines comerciales. En estas “sacas de ganado”, se incluían muchas reses hembras. A semejante comercio indiscriminado de bovinos por Pamplona, trató de ponerle coto, años atrás, el Gobernador Miyares, antecesor de Ungaro, con el propósito de que los hatos barineses se incrementasen en poco tiempo. Pero nada positivo logró don Fernando, porque chocó con los intereses creados: los señores dueños de hatos no estuvieron dispuestos a renunciar a sus beneficios presentes, en obsequio de unas ventajas y una prosperidad futuras. A lo que se agrega, que el Gobernador Miyares fue desautorizado y “reconvenido” por el Superintendente General de Real Hacienda, en circunstancias en las cuales, parece, que intervino o influyó el Virrey de Santa Fe. Al magistrado de Barinas se le ordenó categóricamente que “franquease las licencias para la extracción de los ganados por Pamplona”.

El Gobernador Fernando Miyares no estaba en desacuerdo con la exportación de ganado hacia la Nueva Granada; sino que se oponía al comercio indiscriminado, por razones análogas a las expresadas después por el señor Ungaro.

Don Fernando Miyares fue entusiasta promotor de comunicar la Provincia de Barinas con la de Tunja en el Nuevo Reino de Granada, y por eso, se interesó en el proyecto de unir a Barinas con Pamplona, sin necesidad de valerse del largo y penoso tránsito a través del camino de los Callejones.

Según Miyares, la ejecución de esta ruta traería como ventaja “dar un gran valor a los ganados” que se criaban en la parte de Arauca, en un “círculo de tierra inmenso y muy extendido al Sur” de la Provincia. Abierta la ruta de Pamplona, Barinas tendría “la oportunidad de sacar el ganado y queso por este camino para el Reino, donde se expende a buen precio”. Con la ejecución de esta vía, la Provincia contaría “en pocos años con un ramo fuerte de comercio”, por el cual Barinas recibiría a cambio de sus productos, no sólo lienzos, mantas y frazadas, que eran muy buenas y durables; sino también harinas y algún dinero.<sup>23</sup>

Los anteriores conceptos corresponden a una comunicación que, con fecha 9 de enero de 1787, dirigió el Gobernador Miyares al Intendente General de Hacienda don Francisco de Saavedra. Además de las anteriores ventajas, vendrían otras, a las cuales se refiere el magistrado barinés en el siguiente párrafo de su comunicación para el Intendente de Hacienda: “A esto se sigue que, como de aquí (Barinas) a Pamplona se ahorra la mitad del camino que hoy es preciso pasar por los Callejones, Mérida, La Grita, San Cristóbal y Cúcuta, con muy malos pasos, quedará reducido

22. Don Antonio de Valdés era entonces Superintendente General de Real Hacienda de Indias.

23. En esa época, Arauca pertenecía a la Provincia de Barinas.

el nuevo, según se considera, a cinco días de Pamplona al río Sarare donde empieza la tierra baja: tres o cuatro de allí a los primeros hatos de estos llanos: diez días del mismo paraje a esta capital, y menos si es por el río; siguiéndose la utilidad de ser mucho más breve y cómodo el camino a Santa Fe, de donde sólo hay a Pamplona doce jornadas”.<sup>24</sup>

Para la apertura de este camino, fue organizada una expedición formada “por 30 hombres, entre blancos y mestizos, 26 indios de la nación goajiba, y 13 lenguaraces o intérpretes de varios idiomas”. Estas 69 personas fueron distribuidas en divisiones de 8 individuos, dotadas de sus respectivos cabos. Todos llevarían como jefe principal a don Antonio de Useche, vecino honrado, práctico, prudente, y varón de espíritu y firmeza, como lo exigía una jornada semejante. Fray José Maecha, sacerdote dominico, iría en calidad de capellán de la expedición.

Esta gente salió el 4 de febrero de 1787 de la viceparroquia del Carmen de Guasualito, lugar en donde el señor Pedro José Ramírez de Santander, teniente de justicia mayor de Guasualito, la dotó con las “pocas armas que se encontraron, algunas municiones, víveres suficientes, medicinas y preservativos contra picadas de fieras ponzoñosas; así como instrumentos de caza y pesca”, y de todo cuanto pareció necesario y más urgente al logro de aquella empresa.

En 14 canoas ligeras, comenzaron la navegación “aguas arriba”, por el río Sarare. A las seis de la tarde del primer día, las embarcaciones “atrataron” sobre la margen derecha del Sarare, en la playa de Santa Rita. De aquí salieron a las cuatro de la mañana del 5 de febrero, y a las cuatro de la tarde de ese día, se arriaron a comer y pasar la noche en una playa, a la cual dieron por nombre Santa Agueda. El día 6 arribaron a otra playa, a la que denominaron Santa Dorotea. El 7 los alcanzó la noche en la playa de San Romualdo, rica en peces y animales de caza. Durante los siguientes días avanzaron sin novedad. El 14 de febrero tomaron “el río de la derecha”, que marcaba el rumbo hacia la ciudad de Pamplona. Al atardecer, se detuvieron en la playa de San Ildefonso. A medida que se acercaban a las “tierras altas”, empezaron a sentir el frío de aquella región.

El 15 de febrero, ante la fuerza de las corrientes del río, se vieron obligados a continuar el viaje por tierra. Por la tarde, llegaron “al pie de la serranía”, esto es, al lugar donde la expedición barinesa debía encontrarse con la que venía del Reino de Granada abriendo el camino en sentido contrario, conforme a lo convenido con las autoridades correspondientes. Durante día y medio la gente de Barinas continuó avanzando con dirección a Pamplona; pero no se encontró a nadie en aquellos parajes. Al mediodía del 17 de febrero emprendieron el regreso, y el 23 arribaron de nuevo a Guasualito.<sup>25</sup>

También las autoridades del Nuevo Reino de Granada tenían mucho interés en la apertura de la ruta de Pamplona. Una primera expedición que salió de Pamplona “erró la dirección”; pero aquellas autoridades estaban resueltas a lograr dicho

24. En el tomo I de la obra del Padre José Félix Blanco, *Documentos para la Historia del Libertador de Colombia, Perú y Bolivia*, publicado en 1875, pueden verse varios testimonios relacionados con el camino de Pamplona.

25. *Idem*.

cometido antes de que finalizara el verano. En comunicación del 30 de abril, el Gobernador Miyares expresó al Intendente de Hacienda: "...sólo resta que los de Pamplona penetren por la dirección que les sea más fácil, hasta salir al río de Sarare..." Miyares estaba seguro de que así ocurriría, y parece, que sucedió realmente de esa manera, porque la ruta existió y fue utilizada con provecho por los barineses, para el comercio de ganado con el Nuevo Reino.

Precisamente, a este camino se refiere, en 1802, el Gobernador Ungaro, cuando afirma que eran grandes los rebaños de ganado vacuno que se exportaban hacia la Nueva Granada por la ruta de Pamplona; cuyos lotes incluían muchas reses hembras; circunstancia que no agradaba al gobernante, por ser un "comercio indiscriminado" que atentaba contra el fomento y desarrollo de los hatos barineses.

Lo cierto es que las "sacas" de ganados de la Provincia de Barinas para la Nueva Granada, continuaron realizándose, aunque debieron paralizarse durante el período de la Guerra de Independencia. Casi al final del conflicto, en 1821, el General José Antonio Páez sacó ganado de Apure para hacerlo vender en la Nueva Granada.<sup>26</sup> En carta fechada en Achaguas el 9 de mayo, Páez le manifestó al prócer Antonio Nariño: "Apreciado amigo: Satisfecho de la amistad que Ud. generosamente me dispensó, me tomo la confianza de recomendarle al ciudadano Juan Hurtado, que va a esos valles encargado por mí de expender unos ganados de mi propiedad; y como tal vez puedan intentar embargarlos por cuenta del Estado, exijo en este caso su protección para que puedan venderse francamente, pues de otro modo quedará mi crédito en descubierto para con varios sujetos que han tenido la bondad de suministrarme para los intensos gastos que he tenido que hacer, sin contar con otros recursos que con mis propiedades, de que por primera vez dispongo ahora, por no haberme dado lugar la multitud de atenciones. Espero, pues, de Ud. que no dudará hacerme este servicio que le agradeceré eternamente".<sup>27</sup>

\* \* \*

Hubo también una vía terrestre para el envío de ganado de la Provincia de Barinas a la de Guayana. Así lo confirma el siguiente testimonio que nos dejó el viajero europeo Francisco Depóns: "En las orillas del Apure y de otros ríos que pierden en él sus aguas y su nombre, existen muchos hatos ricos en buen ganado. Hay en ellos novillos, caballos y principalmente mulas. La exportación de estos animales se hace naturalmente por Guayana, a causa de que pueden ir pastando hasta el Orinoco".<sup>28</sup>

Esta ruta por tierra existió realmente, y parece que funcionaba de manera simultánea con la vía fluvial, que ya conocemos.

26. *Archivo del General José Antonio Páez*, Bogotá, Editorial Kelly, 1957, tomo segundo, pp. 14 y 15. No debe olvidarse que entonces la zona de Apure pertenecía a la Provincia de Barinas, y la Nueva Granada se llamaba República de Colombia, conforme a los deseos del Libertador.

27. *Archivo de Páez*, citado.

28. FRANCISCO DEPONS, *Viaje a la Parte Oriental de Tierra Firme*, Caracas, Tipografía Americana, 1930, p. 475.

Por esa ruta terrestre, envió en abril de 1780, don José Ignacio del Pumar, un lote de 400 novillos para Santo Tomás de Guayana. Ya antes, en carta fechada el 1º de marzo, el señor Pumar, alférez mayor y regidor de la Ciudad de Barinas, le había manifestado al Gobernador de la Provincia de Guayana, don Antonio de Pereda, que le remitiría 400 novillos, para que se empleasen en el sustento de la tropa de la guarnición de Guayana, en vista de la situación bélica en que se encontraba España con Inglaterra.

El arreo de las 400 reses fue conducido por el caporal Valerio Hernández; pero sólo llegaron a su destino 314 novillos, porque 86 murieron en el tránsito, por falta de pastos y de aguas, en razón del riguroso verano que se estaba experimentando ese año. Las 314 reses llegaron a la ciudad de Guayana el 4 de mayo —según palabras del Gobernador Pereda— “ en estado fatal, tanto que fue preciso celebrar Junta de Real Hacienda, para deliberar qué debería hacerse con este ganado, y se determinó que se rematase a favor de ella, lo que se ejecutó en pública subasta, depositando lo producido en las reales cajas”, conforme lo había dispuesto el Intendente de Caracas, y hasta tanto su Majestad resolviese, si se admitía o no, el “voluntario donativo” que había hecho el acaudalado señor Pumar, “con motivo de la declaración de la guerra con la nación británica”.<sup>29</sup>

Finalizamos el presente capítulo con dos breves señalamientos: primero, diciendo que también fue utilizada la ruta de los ríos Apure y Orinoco, para llevar ganado vacuno y mular desde la Provincia de Barinas a la de Guayana;<sup>30</sup> y segundo, señalando que, con la fundación de la Villa de San Fernando de Apure, se intensificó la saca de ganados, por este sitio, hacia la Provincia de Caracas o Venezuela.<sup>31</sup>

---

29. Archivo General de Indias, Sevilla, legajos 806 y 319, de la Sección *Audiencia de Caracas*.

30. Según manuscritos de la época, hacia 1810, el ganado vacuno y mular que se enviaba de Barinas a Guayana “no bajaba de 6.000 cabezas anualmente”. Este ganado se *exportaba para las colonias extranjeras*, según dichos manuscritos.

31. En 1789, se sacaron de la Provincia de Barinas hacia la de Caracas, por la Villa de San Fernando, 13.798 cabezas de ganado vacuno, 280 mulas, 1.314 bestias entre caballos y yeguas y 2 burros. Por esa vía salieron otros productos: 933 cargas de queso, 63 cargas de pescado, 12 cargas de sebo y 12 cargas de morrocoyes.