

Boletín de la Cámara de Comercio, Industria y Servicios de Caracas

N° 75



Cámara de Comercio, Industria y Servicios
La Cámara de Caracas

RIFJ-31175605-1

BOLETIN

DE LA

CÁMARA DE COMERCIO DE CARACAS

SEGUNDA EPOCA

AÑO IX CARACAS: (VENEZUELA) 1º DE FEBRERO DE 1920 NUMERO 75

Valor del número, Bs. 1,50.

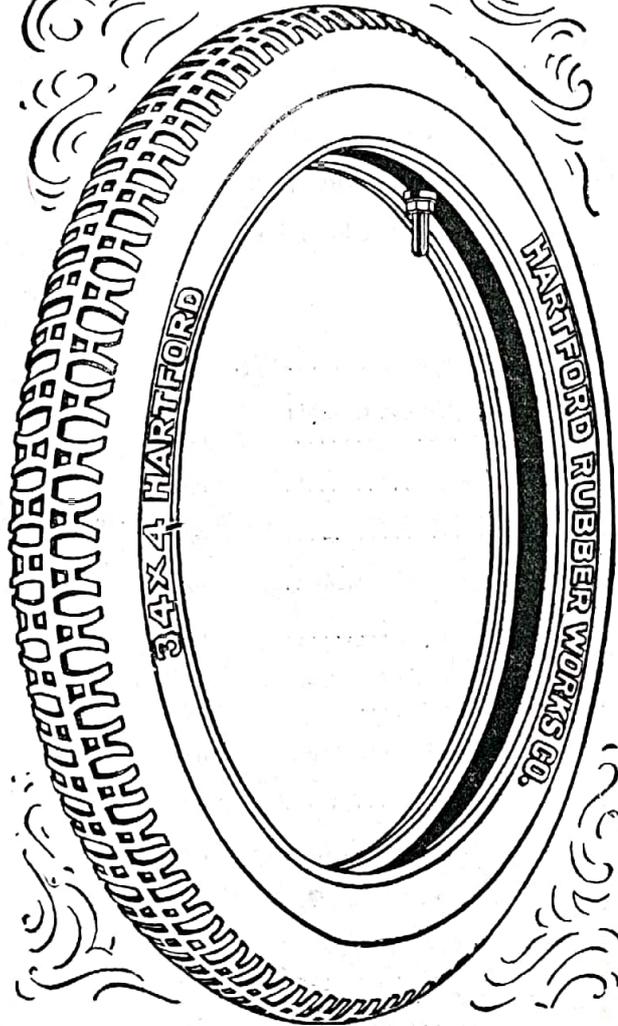
— Se reparte gratis a los miembros de la Cámara.

CONTENIDO

<i>Nuevos Miembros de la Cámara de Comercio de Caracas.....</i>	<i>Pág. 665</i>
<i>Apuntes sobre la riqueza mineralógica de Venezuela por Dr. Germán Jiménez</i>	<i>665</i>
<i>Participaciones de constitución de firmas mercantiles ..</i>	<i>672</i>
<i>Estadística.....</i>	<i>672</i>
<i>Información sobre algunas materias primas que produce Venezuela...</i>	<i>675</i>
<i>La Compañía del Ferrocarril Central de Venezuela.....</i>	<i>675</i>
<i>Una invitación a los compradores, visilantes españoles e hispano-americanos.....</i>	<i>675</i>
<i>Distribución del comercio francés durante una parte del año de 1919..</i>	<i>676</i>
<i>Sección de Correspondencia.....</i>	<i>676</i>
<i>Materias primeras latino-americanas.....</i>	<i>677</i>
<i>La cosecha de café de Sao Paulo.....</i>	<i>677</i>
<i>Informe de la Oficina de Comercio Exterior de "The Merchants' Association of New York".....</i>	<i>677</i>
<i>Aforo.....</i>	<i>678</i>

EMPRESA EL COJO
CARACAS 1920

Hartford



Santana & Cia. Sucs.

Agentes Exclusivos en Venezuela

SANTANA & CIA. SUCS.

Por contrato con los fabricantes, somos AGENTES EXCLUSIVOS para Venezuela de los inmejorables NEUMATICOS para automóviles marca.

En la fabricación de NEUMATICOS la marca HARTFORD es lo más acabado hasta ahora conocido: su solidez y resistencia no tienen rival.

Hemos recibido gran surtido de estos NEUMATICOS y de sus CAMARAS DE AIRE, en los siguientes tipos y medidas:

LISOS
 30 x 3
 22 x 4
 34 x 4

ANTIRRESBALADIZOS
 30 x 3½
 32 x 4½
 34 x 4½
 36 x 4½

CORD
 32 x 3½
 33 x 4½
 35 x 5

Grandes Almacenes de Quincallería y Ferretería Teléfonos 107 y 126

BANCO DE VENEZUELA

SOCIEDAD ANONIMA

CAPITAL: BS. 12.000.000

FACILIDADES PARA EL COMERCIO

Se recuerda a los Señores comerciantes las facilidades que presta este Instituto con el descuento de Efectos de Comercio o de Facturas comerciales, lo que hace a un tipo de interés módico de 8% para plazos cortos y cuyo servicio le facilita el *gran número de Agencias que tiene establecidas en toda la República.*

Es oportuno recordar que este ramo establecido con éxito en el Banco, ha sido motivo para que los pequeños capitales se puedan movilizar mayor número de veces y extender sus negocios en mayor escala descontando en el Banco las ventas que hagan a plazo.

Caracas: 27 de setiembre de 1919.

S. PLAZA M.

Casa fundada por F. de Montemayor en 1851

Consignación y Comisión
en General

Agentes de Aduana para la
Importación, Exportación
y Cabotaje

Negociante en Cacao, Café,
y Artículos del País

Calle del Comercio, N° 23 Teléfono 53.

LA GUAIRA -- VENEZUELA

Dr. J. E. Sánchez Afanador

ABOGADO

Cuidad Bolívar

Venezuela

Gestiona toda

clase de asuntos

CIVILES Y MERCANTILES.

“LA INDIA”

Acaba de recibir por vapor “Bologna” los siguientes artículos: Turrónes de Jijona, Alicante, Masapán, Cádiz y Yona, Almendras cubiertas de superior calidad, Avellanas cubiertas, Pinones cubiertos, Garrapiñadas, Torrat de Anis, Peladillas de Alcoy, Frutas heladas, cristalizadas y glasadas, Bombones de Pasta de frutas y de Pasta de Almendras. Gran surtido en Cofres Japoneses y Cesticas propias para regalos.

Helados de Crema, de Mantecado y de Frutas, los mejores de la Capital.

Antes de comprar sus muebles, solicite Precios, Calidad y Condiciones de SUCRE PAREDES & Ca. Suc.

SOCIEDAD A CAMEJO 18

TELEFONO Núm. 1.326

FABRICANTES DE LAS CAMAS DE ALAMBRE

Económicas Americanas Cunas y Bastidores

Representaciones en Venezuela, Sud-América

Teléfonos: 43 y 433.
Dirección Cablegráfica
ALAMOYBARRA
Códigos: A. B. C. 5ª Ed.
Mejorada: Lieber's y
Bentley's

ALAMO-YBARRA & CA.

Apartado Número 56,
Este 4, Número 27,
Caracas, Venezuela

Gerente:
J. L. BRITO DOMINICI.

Solicitamos representaciones de firmas extranjeras, preferentemente, manufactureras.
Referencias: Commercial Bank of Spanish America, Ltd., afiliado al Anglo-South American Bank Ltd.; Royal Bank of Canada; National City Bank of New York; Mercantile Bank of the America, Inc.; Banco Venezuela y Cámara de Comercio de Caracas.

BOLETIN DE LA CAMARA DE COMERCIO DE CARACAS

CAMARA ACTIVA

Presidente, Vicente Lecuna.
Primer Vicepresidente,
J. M. Herrera Mendoza.
Segundo Vicepresidente,
Juan Manuel Díaz.
Tesorero, Carlos Braun

Secretario, Julio Planchart

VOCALIBS

Aq. Pecchio
Leopoldo de Rojas
F. L. de Montemayor
D. T. Pardo
Santiago Sosa

SUPLENTES

Luis Vaamonde
Hugo Pam
Claudio Souchon
C Hellmund
Jorge Behrens

SEGUNDA EPOCA

AÑO IX

CARACAS: (VENEZUELA) 1º DE FEBRERO DE 1920

NUMERO 75

Valor del número Bs. 1,50

Se reparte gratis a los miembros de la Cámara

Nuevos Miembros de la Cámara de Comercio de Caracas

En la Asamblea General del 14 de enero último, fueron propuestas para miembros del Instituto, y aceptadas, las firmas comerciales e industriales siguientes: Eduardo Berrizbeitia & Ca. (Valencia); - Ernesto L. Branger (Valencia); Compañía del Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia; - García Hermanos & Ca. (Barquisimeto); - G. M. Henríquez (Coro); - Lahoud & Ca. Sucs. (Caracas); - Eduardo Lindheimer & Ca. (Barquisimeto); - Manuel J. Malaret (Cumaná); - J. M. Miranda Ferrer (Cumaná). - I. A. Senior e hijo (Coro).

Apuntes sobre la riqueza mineralógica de Venezuela por el Dr. Germán Jiménez

(Tomado de "Proceedings of the Second
Pan American Scientific Congress").

MINERIA DE LAS SUSTANCIAS NO METALICAS II. MINAS DE ASFALTO

(Conclusión)

Estos yacimientos de asfalto no parece que hayan sido desconocidos de los antiguos habitantes de aquellas regiones. El nombre de «La Brea», dado a muchos lugares en el antiguo Estado Bermúdez indica que los actuales depósitos de asfalto fueron conocidos muchos años antes de la explotación de este lago.

Es difícil decir hoy cómo fuera descubierto en su principio, para el mundo civilizado, pero no lo fue sin duda antes de que el Sr. A. H. Carner, acusador de la mina, guiado por unos indios en 1888 hiciese tal descubrimiento, conociéndose desde entonces su importancia comercial. En esta época, el asfalto del lago de Trinidad comenzó a ser usado en grande escala en el pavimento de calles, por lo cual, el descubrimiento de otro depósito 10 veces mayor que el de Trinidad apareció de gran valor, aún te-

niendo en cuenta las dificultades de su explotación.

El lago de asfalto de Guanoco es una gran superficie plana, de forma irregular que tiene como 3 kilómetros de norte a sur y 1½ de este a oeste, limitado en todos sus contornos por terrenos cenagosos, existiendo solamente al norte una pequeña colina, que es el comienzo de la serranía que se extiende allí de este a oeste. Su área es de 450 hectáreas, más o menos, (1.110 acres), y su altura sobre el nivel del mar es sólo de 1,80 metros, igual a la de los terrenos circunvecinos. Está cubierto, casi en su totalidad, de vegetación, yerba vigorosa y débiles arbustos, existiendo además pequeños bosquecillos de trecho en trecho formados por la palma moriche. Quien ve por primera vez este lago experimenta una sorpresa, pues en vez de encontrar una superficie negra y lisa, como era de esperarse, preséntase ante sus ojos un gran campo cubierto de yerbas, con un pequeño espacio libre en el centro, desprovisto de vegetación y llamado por tal motivo «La Pelona»; sitio este último que es el principal manantial del asfalto, de donde brota para desparramarse luego por toda la sábana. El material está generalmente bajo una capa de agua que, en la época de las lluvias, llega a 15 y hasta 30 centímetros de espesor, circunstancia que naturalmente hace más difícil y costosa su explotación.

Cuando el asfalto brotó de los manantiales al través del terreno, cubriéndolo, evidentemente manaba caliente y en forma semi-líquida, extendiéndose de modo gradual en una capa delgada hacia los alrededores, la cual, por correr dentro del agua, se fué enfriando poco a poco hasta perder completamente su fluidez, al llegar a alguna distancia de la fuente y depositarse definitivamente en la sábana. Este trabajo, continuado por centenares de años, incrementó más y más el espesor del asfalto y aumentó progresivamente la superficie cubierta, hasta llegar al estado que presenta en la actualidad; hoy mismo

puede observarse el asfalto blando manando en el centro del lago y corriendo lentamente hacia las orillas.

Semejante formación explica el pequeño espesor del asfalto en este lago; espesor que en algunos sitios llega a ser sólo de 0,60 metro debajo de las impurezas, pero que generalmente es de 1,20 a 2 metros, y aún de cerca de 3 metros en la proximidad de los manantiales. En los morichales, donde aquellas impurezas forman una gruesa capa vegetal, el asfalto está frecuentemente a 1,50 metro debajo de la superficie.

La corriente del asfalto caliente destruyó sin duda la vegetación primitiva, de la cual quedan aún como vestigios algunos troncos de árboles de no pequeña magnitud. Como hemos dicho ya, esta vegetación ha desaparecido casi por completo en las cercanías de los manantiales. La poca consistencia del asfalto en estos sitios hace a veces algo dificultoso el tráfico por la superficie del lago, lo que sucede asimismo en otros lugares, a causa del reblandecimiento del material expuesto a los rayos solares. Es fácil también observar, aún a la simple vista, que la fuerza ascensional del asfalto en los manantiales ha producido allí pequeñas elevaciones de nivel con respecto al del resto del depósito, lo cual da a la superficie el aspecto de un casquete esférico de gran base.

Como la masa semi-líquida que brota en diferentes lugares contiene gases inflamables, generalmente hidrógeno sulfurado, es muy verosímil que se hayan producido allí en repetidas ocasiones grandes incendios. Así lo atestigua el hecho de aparecer el lago, en gran parte de su extensión, cubierto por una capa de escoria o asfalto quemado. La circunstancia de no estar éste mezclado al conjunto de la masa es probablemente debida a que, durante muchos años, todo el asfalto producido estuvo debajo del agua y a que fue solamente cuando el depósito sobresalió fuera que ocurrieron estos incendios. Quizá los primeros hayan sido producidos por el rayo; mas, se sabe hoy que los indios los provocaban también con mucha frecuencia, con el propósito de aprovecharse de ellos para la caza de morrocayos, muy abundantes en aquellos lugares.

De lo expuesto se deduce fácilmente que este depósito es muy distinto del que existe en la isla de Trinidad. El de Bermúdez es simplemente una inundación de asfalto blando, proveniente de varios manantiales, sobre el ancho espacio de sabana, teniendo por consiguiente muy poco espesor en la mayor parte de su extensión, mientras que el segundo parece más bien el ancho cráter de un volcán que se hubiese llenado completamente con asfalto, y en cuyo centro los sondeos han acusado más de 40 metros de profundidad. Por lo demás, este último depósito tiene una extensión mucho más reducida, pues sólo abarca una superficie de 51 hectáreas, siendo de 42 metros su altura sobre el nivel del mar. Otras diferencias notables se observan en los productos de ambos lagos, que haremos

notar en el curso de la presente exposición, toda vez que en el mundo industrial el producto de Trinidad es considerado como el asfalto típico, adecuado para los trabajos de pavimentación de las vías públicas.

Nos concretaremos por ahora, a la descripción de las instalaciones y de los métodos de explotación que ha implantado la «New York & Bermúdez Company».

En primer lugar, mencionaremos los establecimientos existentes en los alrededores de las oficinas de aquella compañía, a saber: un muelle sobre el caño Guanoco para el embarque del material, almacenes, planta de luz eléctrica, aserradero y espacios habilitados para depositar el asfalto. De allí parte una vía férrea hacia la mina, que tiene hoy una longitud de cerca de 13 kilómetros, destinada a trasportar el asfalto desde el lago hasta las propias embarcaciones. La construcción de este ferrocarril fué una obra verdaderamente difícil, debido a la naturaleza del terreno, sin consistencia alguna y en su mayor parte cubierto por las aguas.

A menos de un kilómetro del muelle, a lo largo de la vía férrea, se hallan instaladas las viviendas de los empleados de la compañía, las oficinas, la habitación del médico y la fábrica de hielo; y a 60 metros, más o menos, de esta serie de edificios, se ha levantado una gran construcción para el servicio de los geólogos, empleados actualmente en la explotación de las fuentes de petróleo.

Siempre a lo largo de la línea, y a 3 kilómetros de Guanoco, existen otras colinas a pocos metros del ferrocarril, que son de formación esquisita y producen el único balasto que en el lugar puede obtenerse.

En las orillas del lago, que dista como 10 kilómetros de Guanoco, la compañía ha levantado una planta de refinación y de almacenaje, que no funciona permanentemente sino sólo el tiempo necesario para dar evasión a las órdenes que se reciben de los Estados Unidos. La refinación del asfalto no consiste realmente sino en la expulsión del agua que contiene el material crudo (que en nuestro caso es de 30 por ciento más o menos); la capacidad de esta instalación refinadora es de 50 toneladas diarias.

El antiguo método de extracción del asfalto, tal como se empleaba en la parte del lago contigua a la refinación, era el siguiente: sobre un lecho formado de trozos de madera se colocaba una vía portátil, desde la línea principal del ferrocarril hasta el punto de la extracción, y cada obrero conducía su carro de mano por los rieles a un sitio conveniente, cercano al lugar donde debía ser cortado el asfalto. El obrero procedía entonces a preparar el lugar, previamente a la extracción del material, quitando la yerba y el asfalto quemado en un área de 100 pies cuadrados, y aprovechaba estas materias para formar una represa alrededor de la superficie limpiada. Como dichas materias contienen siempre una buena porción de asfalto, se forma un dique casi impermeable, que permite al obrero echar

fuera la mayor parte del agua y practicar su trabajo más o menos en seco. Colocado el asfalto en los carros, es conducido a Guanoco por el ferrocarril.

Este antiguo método de explotación limitaba necesariamente la producción, toda vez que era imposible conseguir un número suficiente de obreros que estuviesen dispuestos a trabajar dentro del agua la mayor parte del tiempo. Además la construcción de las represas traía la imposibilidad de excavar por debajo de ellas y, por consiguiente, quedaba siempre un área de la cual no se podía sacar asfalto. Se calcula que, siguiendo este procedimiento, sólo se obtenía como la mitad del asfalto que pudiera extraerse del área trabajada.

La «New York & Bermudez Company», con el objeto de incrementar la producción y de explotar todo el asfalto utilizable, decidió cambiar semejante método por otro más eficiente: construyó 3 kilómetros más de ferrocarril, a través de los terrenos anegadizos, y concentró la explotación en una parte del lago de la cual ningún asfalto se había extraído hasta entonces, construyendo alrededor de ella un grueso dique de circunvalación. Este dique fue formado con escorias y materia vegetal y se le dió una altura suficiente sobre el lago, realizándose así un doble beneficio: la remoción de todas las materias inútiles que cubrían la superficie y la facilidad de la explotación. Como complemento de estas obras, la compañía instaló potentes bombas, de capacidad suficiente para extraer toda el agua que pudiera afluir por filtraciones o lluvias al recinto cercado, y extendió dentro de éste varias líneas de vía portátil, concurrentes todas a un punto cercano a la vía principal, donde se instaló una plataforma a conveniente altura. La operación es entonces muy sencilla: cada obrero está provisto de un carro que puede contener como media tonelada de asfalto y que él puede conducir a mano hasta el lugar que se le designe en el trabajo; el corte del asfalto se hace del mismo modo que anteriormente, sin tener, por supuesto, que construir ahora cada obrero su represa y sin la incomodidad del flujo del agua, que antes había de ser achicada constantemente. Cargado cada carro, el obrero lo lleva hasta un punto próximo a la plataforma arriba mencionada, lo deja allí y regresa al sitio del trabajo con un carro vacío. Cuando hay varios carros cargados, se acoplan convenientemente y son tirados por un cable de acero movido por una máquina izadora, que los remonta por un plano inclinado a la plataforma de carga situada a mayor altura que la de los cajones colocados sobre los carros-plataformas del ferrocarril. El asfalto es entonces arrojado de los carros de mano a los cajones, y cuando está lleno un número suficiente de éstos, el tren los lleva a Guanoco, donde se vacían en el barco o en una superficie preparada al efecto.

Bajo el antiguo método de explotación, en que el producto diario era limitado, se hacía indispensable tener en Guanoco un gran depósito de asfalto, del cual los wagones pudieran

hacer prontamente su carga. En el día, la producción es tal que los barcos se cargan directamente del lago, sin que haya necesidad de esperar que el material se acumule en un depósito, aunque se tienen siempre en reserva 7.000 toneladas de asfalto, para el caso de cualquier accidente que pudiese ocurrir en el ferrocarril o en las bombas.

Se ve por lo expuesto, que los principales inconvenientes de esta explotación estriban en la necesidad de expulsar el agua que inunda los yacimientos durante la mayor parte del año. Quizás sería indicado, para obviar esta dificultad, la apertura de un canal de desagüe de 4 a 5 metros de anchura y de algunos kilómetros de longitud (tal vez 7 a 10), entre el lago de asfalto y el caño San Juan, directamente, para lo cual parece que hay un desnivel suficiente; sin embargo, la compañía ha considerado más práctico y económico el establecimiento del dique de circunvalación.

El asfalto de Guanoco es un bitumen casi puro y, en consecuencia, posee el brillo característico de este material; su fractura, a baja temperatura, es algo concoídea, a diferencia de la fractura sin filos del asfalto de Trinidad; sin embargo, tomado aquél en el centro del depósito, se ve que su consistencia es menor que la del segundo, tomado también en el centro de su lago, lo cual proviene, sin duda, de la cantidad de arcilla que este último contiene.

Los demás caracteres físicos de este material, refinado, son los siguientes: peso específico de la sustancia original, seca, a 78° Fahrenheit o sean 25,6° centígrados — 1,06 a 1,08—considerablemente menor que la densidad del asfalto de Trinidad en las mismas condiciones, que es de 1,42 por término medio; estructura uniforme, con pequeñas partículas diseminadas de materia vegetal; consistencia, de 22° a 26°, según la graduación convencional de la máquina de penetración de Bowen, a 25,6° centígrados; temperatura de reblandecimiento, de 71° a 77° C., y de fusión, de 77° a 82° C.

He aquí el análisis del asfalto de Guanoco: (por ciento): Bitumen soluble en sulfuro de carbono, 64,39; agua, 30; materia inorgánica, 2,08; materia orgánica, 3,53.

El bitumen de este asfalto tiene una composición casi idéntica al bitumen del asfalto de Trinidad, según se deduce de los siguientes análisis elementales, que tomamos de la importante obra de Richardson. (1)

	Bitumen del asfalto del lago de Guanoco	Bitumen del asfalto del lago de Trinidad
	Por ciento	Por ciento
Carbono	82,88	82,33
Hidrógeno	10,79	10,69
Azufre	5,87	6,16
Azoe	0,75	0,81

(1) The Modern Asphalt Pavement, por Clifford Richardson, New York, 1910.

Sustancias, como se ve, caracterizadas por un alto porcentaje de azufre y por la presencia del ázoe.

Aunque los bitúmenes que constituyen la base de ambos materiales son casi idénticos de su composición elemental, al hacer la comparación de los asfaltos, tales como se obtienen en los respectivos lagos, se observan diferencias notables. Suponiendo extraída el agua, que en uno y otro alcanza un porcentaje como de 30 por ciento, la comparación de los materiales secos da las cifras siguientes:

	Asfalto del lago de Guanoco	Asfalto del lago de Trinidad
	Por ciento.	Por ciento.
Bitumen	96	57
Materia mineral (arena, arcilla, etc.)...	2	36
Diferencia	2	7
	100	100

El material así seco, o refinado, es el que se usa en la industria de la pavimentación.

Es sabido que para la construcción del pavimento de asfalto en capas, generalmente el empleado en las calles de las ciudades, se acostumbra mezclar el bitumen con cierta cantidad de arena y polvo mineral, con el objeto de hacer la masa más densa y firme y menos atacable por las aguas. La proporción-tipo de esta mezcla puede fijarse así: Bitumen: 10,5 por ciento; arena, 76,5 por ciento; polvo, 13 por ciento.

Es evidente que, para la construcción de esta clase de pavimento, el asfalto ideal sería aquel que originariamente contuviese esta proporción de bitumen, de arena y de polvo, y que el será tanto más adaptable a tales usos, cuanto más se acerquen las relaciones de sus componentes a la proporción tipo. Tiénese aquí la explicación de la superioridad del asfalto de Trinidad sobre el de Guanoco, cuando se trata de trabajos de pavimentación: la cantidad de arena y de polvo (*filler*) que es necesario adicionar al primero es mucho menor de la que requiere el segundo, teniendo aquél la ventaja de contener ya una cierta porción de materia mineral íntimamente ligada al bitumen, trabajo difícil de alcanzar artificialmente en el mismo grado de perfección realizado por la naturaleza. En cambio, el asfalto de Guanoco, mucho más rico en bitumen, puede producir, unido a cantidades convenientes de arena y de polvo, mayor superficie de pavimentación, siendo además mucho más apropiado para todos aquellos usos industriales en que la pureza del bitumen sea una condición esencial, y especialmente para el moderno pavimento de carreteras, conocido con el nombre de macadam asfáltico, sistema que abrió inmenso campo a la aplicación industrial del material de Guanoco.

Gran parte del «filler» natural del asfalto de Trinidad está compuesto de arcilla. La circunstancia de haber dado siempre tan buenos resultados este material para los trabajos de pavimentación, hizo pensar al principio que a arcilla sería la sustancia más apropiada para constituir un buen «filler», mas, después que se han aplicado numerosas clases de materias a este uso, se ha visto que los terrenos calcáreos son excelentes, y aún más el cemento romano, no quizá por sus propiedades hidráulicas sino por la finura de su grano y por su capacidad para absorber el bitumen y adherirse a él. En Caracas podría ensayarse para el caso, el polvillo existente en gran cantidad en el subsuelo de las vegas del río Guaire, material de grano muy fino, compuesto generalmente de sílice, feldepasto, mica y algo de arcilla.

Una cualidad del asfalto de Trinidad que no tiene el de Guanoco en el mismo grado, es la gran uniformidad en su composición, cualquiera que sea el sitio del lago de donde haya sido extraído, lo cual permite establecer reglas fijas acerca de su empleo y manipulación. En el asfalto de Guanoco hay una amplia variación en el porcentaje de materias extrañas al bitumen, constanding éstas, en su mayor parte, de materias orgánicas provenientes de la conversión en escorias de parte del asfalto y, sobre todo, de raíces de yerbas y arbustos. Resulta de aquí que el material de Trinidad es de más fácil manejo para los trabajos de pavimentación de calles, pues el de Guanoco exige análisis repetidos de cada cargamento y mayores conocimientos y destreza en la ejecución de las obras.

Debido seguramente a la circunstancia arriba anotada,— la íntima unión hecha por la naturaleza, de un buen «filler» con el bitumen,—los pavimentos construidos con asfalto de Trinidad son menos susceptibles a los cambios extremos de temperatura que se experimentan en las zonas templadas; y absorben menos agua, resistiendo por consiguiente mejor a la acción destructora de esta última. En comprobación, tomamos de la obra de Richardson (1) las siguientes pruebas de resistencia al choque, hechas en Nueva York, de superficies construidas con los dos asfaltos, tres meses después de estar expuestas al agua corriente:

	Resistencia al choque	
	Asfalto de Guanoco	Asfalto de Trinidad
Densidad de la mezcla.....	2,24	2,24
Número de golpes, material original....	16-14	21-20
Después de tres meses de exposición al agua corriente.....	13	20
Agua absorbida, libras por yarda cuadrada.....	157	129

(1) Richardson, Obra citada.

El asfalto de Guanoco fue empleado por primera vez en la pavimentación de las calles en Detroit, Michigan, Estados Unidos, el año de 1892, y luego en Washington, etc.; pero, en vista de sus condiciones de pureza, su natural aplicación ha consistido en la manufactura de productos industriales, tales como telas impermeables para techos, etc., y, en particular, desde el año de 1909, en la construcción del macadam asfáltico de las carreteras, empleo este último que ha hecho incrementar la demanda del artículo hasta el punto de haber tenido la Compañía que mejorar sus instalaciones para ensanchar la explotación. (1)

Ya en 1908, en el Congreso Internacional de Caminos reunido en París, se reconoció explícitamente que el macadam ordinario era insuficiente para resistir con éxito al tráfico de automóviles, el cual, ejerciendo una especie de succión del «filler» del macadam, producía una gran cantidad de polvo, a la vez que la completa desagregación del pavimento. Desde entonces se indicó la necesidad de ocurrir a un material cementante de carácter bituminoso que previniese tan grave mal, y se comenzaron a ensayar multitud de sustancias o preparados, tanto para el riego o petrolización superficial (que, aunque aceptable y económico en muchos casos, no es de carácter duradero), como para la cementación interna del material mismo que constituye el pavimento.

Entre los primeros, podríamos citar el aceite a base de asfalto, residuo de la destilación del pretróleo extraído de los pozos de Trinidad, y que es conocido comercialmente con el nombre de «Asfalto líquido de Trinidad». Empleado desde 1911 para la petrolización superficial, sus ventas se han aumentado notablemente como se ve por las siguientes cifras que tomamos de reciente Informe de la «General Asphalt Company». (2)

Años	Toneladas vendidas de asfalto líquido de Trinidad	Número de yardas cuadradas de camino tratadas	Número de millas tratadas de caminos de 15 pies de anchura
1911.....	4.653	3.512.498	400
1912.....	18.902	13 664 247	1.550

Al segundo sistema pertenece la aplicación del propio asfalto como material cementante de los caminos, comenzada con el asfalto de Guanoco en 1909, y que ha tenido tan grande éxito que la compañía ha fundado en sus oficinas un departamento especial para tal servicio, cuyo desarrollo es cada día mayor, a pesar de ser este procedimiento más costoso que el de petrolización superficial. Del mismo informe citado extractamos los datos siguientes:

(1) An historical and restrospective review of the asphalt industry, por Clifford Richardson, 1913.

(2) Annual Report to the Stockholders of the General Asphalt Company for the fiscal year ending April 30, 1913.

Años	Toneladas de asfalto de Guanoco empleadas en la construcción del macadam asfáltico	Número de yardas cuadradas construidas	Número de millas construidas de caminos de 15 pies de anchura
1909.....	1.500	173 760	20
1910.....	6.918	907.840	104
1911.....	20.479	2 699.762	247
1912.....	31 289	4.083.200	464

La supresión del polvo de las carreteras y la adaptación de ellas al tráfico de automóviles es un asunto de tan vital importancia que ha constituido, durante algunos años, uno de los temas palpitantes en el mundo científico e industrial, toda vez que la solución satisfactoria del problema envuelve la propia existencia del sistema de pavimento más usado en las vías de comunicación modernas. Aquí mismo, en Caracas, donde el automovilismo apenas comienza a desarrollarse, ya se palpa la acción destructora que los vehículos automotores ejercen sobre nuestras carreteras de macadam, y la necesidad de poner un remedio pronto y eficaz que, a tiempo que impida la rápida destrucción de las vías, ponga cese a las nubes de polvo que en ellas se forman, con todos los prejuicios consiguientes desde el punto de vista de la comodidad y de la higiene.

Para terminar esta exposición, diremos aún algunas palabras acerca de la parte comercial de las explotaciones de Guanoco.

La exportación de asfalto por la Aduana de Caño Colorado, determina indudablemente la magnitud de estas explotaciones, pues que no hay actualmente en el lugar otro productor del artículo. Las estadísticas del Ministerio de Hacienda arrojan las cifras siguientes:

Años	Exportación de asfalto por la Aduana de Caño Colorado	Valor comercial del asfalto exportado.	Años	Exportación de asfalto por la Aduana de Caño Colorado	Valor comercial del asfalto exportado
	<i>Toneladas</i>	<i>Bolívares</i>		<i>Toneladas</i>	<i>Bolívares</i>
1905....	26.642	664.500	1910....	32.732	865.032
1906....	22.201	576.739	1911....	48.638	1.221.688
1907....	37.950	986.500	1912....	50.050	1.533.300
1908....	37.400	972.400	1913....	81.231	2.918.257
1909....	27.524	715.581	1914....	57.354	1.491.405

Las embarcaciones usadas para exportar el asfalto son vapores de carga de 3.000 a 4.000 toneladas de capacidad. No se podrían emplear vapores más grandes, debido a la poca profundidad de las aguas en la barra de Maturín y a la dificultad de manejar grandes vapores en el caño de Guanoco. Sólo durante la marea alta pueden transitar los grandes vapores por este caño, pues durante la baja no hay aguas suficientes, y entre las dos mareas la corriente es demasiado fuerte.

Un hecho particular, digno de mencionarse aquí, es el régimen de las mareas en estos caños tributarios del golfo de Paria, que permite la navegación, hasta muy al interior, de vapores de gran calado. En la mayor parte de las costas de Venezuela, la diferencia entre la marea alta y la baja es, más o menos, de 2 pies; pero, al internarse en el golfo de Paria, este régimen cambia completamente, y dicha diferencia va aumentando más y más, a medida que se avanza hacia el interior del golfo; así en Cristóbal Colón (Macuro) es ya de 4 pies, en la barra de Maturín de 7, y en Guanoco de 10 a 14 pies. De modo que un vapor de regular calado que navegue con facilidad por aquellos caños durante la marea alta, puede quedar completamente varado en el momento de la baja marea. (1)

Del informe presentado en 20 de marzo de 1914 al Ministerio de Fomento por el Doctor Oscar A. Machado, Inspector General de Minas, tomamos los siguientes datos, relativos a las explotaciones de Guanoco: el precio de costo de la tonelada de asfalto, puesta a bordo en Guanoco, es de 21 bolívares, sin contar el impuesto de 4 bolívares por tonelada explotada que se paga al Gobierno Nacional. El monto de este impuesto no debe bajar nunca de 100.000 bolívares anuales. La compañía paga además anualmente 9.000 bolívares por impuesto superficial. (2)

Con respecto a la formación geológica de la localidad donde está situado este lago, de asfalto dice el señor Lewys J. Proctor, actual representante en Caracas de la «New York & Bermudez Company», que la compañía «no ha hecho un estudio especial de ella, porque dicho lago está situado en un gran pantano y su explotación es completamente superficial y sencilla; pero que, sin embargo, se están practicando allí algunas perforaciones que, al estar terminadas, quizá puedan dar una idea sobre la formación del lago». (3)

III.—MINAS DE PETROLEO

Nos limitaremos en esta exposición a dar noticia de las dos compañías que actúan hoy en Venezuela como explotadoras de concesiones petrolíferas, a saber: la empresa americana «The Caribbean Petroleum Company» y la inglesa «The Venezuelan Oil Concessions».

La primera obtuvo en 1912 una concesión del Gobierno Nacional que fijaba en una de sus cláusulas el plazo de dos años para la selección de las áreas que la compañía considerase conveniente retener para su explotación. Al efecto, esta empresa hizo practicar el estudio geológico de casi toda la parte norte de Venezuela, escogió las áreas, comprendidas en la región estudiada, que

(1) El lago de asfalto de Guanoco, por el Doctor Germán Jiménez, 1913.

(2) Memoria del Ministerio de Fomento, 1914.

(3) Informe del señor Lewys J. Proctor al Ministro de Instrucción Pública, 1915.

a su juicio pudieran contener petróleo, e hizo la mensura y deslinde de los lotes o porciones escogidos.

Las exploraciones para el levantamiento geológico de la parte septentrional de Venezuela fueron llevadas a cabo por un personal de 35 geólogos extranjeros y de 10 ingenieros civiles venezolanos. Tales exploraciones tuvieron por objeto, en primer lugar, descartar del territorio abarcado por la concesión, todas aquellas áreas cuya geología indicaba la imposibilidad de obtener allí petróleo, y luego, estudiar mejor las que, por su edad y formación, presentaban indicios favorables. Con estos datos se ha construido el «Plano geológico de la parte norte de Venezuela».

Copiamos de seguida algunos párrafos de un informe elaborado por el representante de la compañía, en octubre de 1915.

«La selección de las áreas y el levantamiento de los planos fueron terminados al finalizar los años mencionados, quedando deslindados y dibujados por la compañía los 1.028 lotes de a 500 hectáreas cada uno, que fueron presentados al Ministro de Fomento. Estos lotes fueron:

Estados—	Lotes.	Estados—	Lotes.
Zulia	707	Táchira	5
Monagas	188	Nueva Esparta.	4
Sucre	45	Territorio Del-	
Mérida	28	ta-Amacuro.	2
Falcón	25		
Trujillo	24	Total....	1.028

«Al terminar la selección de estos lotes, se procedió inmediatamente a tomar las medidas necesarias para la explotación. Los primeros trabajos se llevaron a cabo cerca de San Timoteo, Estado Zulia, en el sitio denominado Mene-grande, donde hasta la fecha se han perforado 6 pozos, habiendo llegado todos ellos hasta la estrata petrolífera. Estos pozos son más o menos productivos; pero no es posible apreciar esta producción mientras no estén instaladas las tuberías y concluidos los depósitos de acero que están actualmente en construcción.

«En la parte occidental del Estado Zulia se han perforado también tres pozos, pero sólo uno con resultados positivos. Por el mismo motivo indicado anteriormente no es posible apreciar de antemano su producción.

«Se han construido varios caminos y se han enviado maquinarias perforadoras a diversos puntos de nuestra zona; de tal modo que, para el primero de enero próximo, esperamos tener en explotación un número mucho mayor de pozos, para fomentar intensamente nuestros trabajos del año entrante.

«El sistema empleado para la perforación es el «Standard Cable Tool System», generalmente conocido, aunque también hemos usado en uno o dos pozos poco profundos la «Star Drilling Machine». Poseemos igualmente, en todas nuestras zonas máquinas de «Rotary System», para el caso de que fuese necesario recurrir a ellas.

«La compañía instala actualmente 16 millas

de tubería para llevar el petróleo del Mene-grande a la orilla del lago de Maracaibo, y para el embarque ha construido un muelle en el sitio nombrado «San Lorenzo»; tiene en construcción seis vapores-tanques para el transporte del petróleo; y ha pedido el material necesario para la construcción de una refinería y de una fábrica de envases, de suerte que los productos tales como la gasolina y el kerosene podrán ser vendidos en Venezuela. Actualmente se están armando los tres primeros depósitos de acero, con una capacidad de 55.000 barriles cada uno, necesarios para el almacenaje del petróleo crudo.

«Lamentamos que nuestros trabajos no hayan progresado lo suficiente para dar informes más concretos sobre la producción, calidad del aceite, etc». (1)

Un hecho curioso ocurrido en uno de los pozos de esta compañía, perforado en Mene-grande, fue su incendio ocasionado por un rayo, pues la circunstancia de existir ya un gran depósito de petróleo alrededor de la torre, hizo sumamente difícil la extinción del fuego.

Refiriéndonos ahora a la compañía inglesa «The Venezuelan Oil Concessions», sólo diremos que ella posee dos concesiones en el Estado Zulia, que suman una extensión de 3.000 millas cuadradas y que comprenden los Distritos Maracaibo y Bolívar de aquel Estado.

La estructura geológica de estas localidades no está bien conocida, no sólo por ser las regiones costaneras del lago de Maracaibo poco favorables para esta clase de investigaciones, a causa del denso bosque que las cubre en casi todas partes, sino también por la ausencia de rocas estratificadas que dieran alguna luz en el particular, en la mayor parte del litoral de dicho lago. Por lo demás, hace ya mucho tiempo que se han observado indicios en el Distrito Maracaibo de la existencia de un *anticlinal* con depósitos de petróleo, lo cual se evidencia por las emanaciones de gases y de aceite que se observan constantemente en las aguas de aquel puerto, y por la circunstancia de haberse hecho un taladro en la ciudad, 25 años atrás, en solicitud de agua potable, el cual hubo de ser abandonado al llegar a 300 o 400 pies de profundidad, por haber dado señales evidentes de existir allí un depósito de aceite. (2)

Esta compañía ha hecho dos perforaciones, ambas en la parte oriental del lago de Maracaibo, en sitios donde se ven señales de petróleo en las aguas vecinas, en las orillas del lago y aún a algunas millas hacia el interior. Estas señales son el origen del nombre «El Mene», sitio donde se ha perforado el pozo número 2, pues el aceite crudo se conoce en el lugar con este nombre.

En el pozo número 1, situado en Santa Bárbara, se encontró el aceite a una profundidad de 950 pies, y la extremidad del taladro está ya a 1.444

pies, en una capa de arena petrolífera cuyo espesor no se conoce. El taladro pasó primero a través de 141 pies de arena con aceite, en la cual el gas no tenía suficiente presión para hacer brotar el petróleo; pero pasada una capa estéril de 196 pies, se llegó a una nueva capa de arena donde la presión del gas fué bastante para lanzar el líquido a una altura de 80 pies; habiéndose obstruido luego el taladro con la misma arena. Este yacimiento parece ser semejante al que existe más al sur, en el Mene-grande, descubierto por la «Caribbean Petroleum Company».

Las características de este petróleo son las siguientes: Peso específico a 60° F., 0,947 a 0,956; poder calorífico, 18,425 a 18,300 British thermal units; azufre, 1,98 a 2,065 por ciento.

La capa de arena en la cual se encuentra este petróleo contiene de 20,65 a 22,18 por ciento de aceite, y se presume que pueda extraerse la mitad, es decir, el 10 por ciento del volumen de la arena. Se deduce de aquí que una altura de 140 pies de arena petrolífera será capaz de producir una capa de aceite de 14 pies de espesor. Para apreciar la cantidad de aceite que pueda dar este pozo, será necesario conocer naturalmente, antes de todo, la extensión del yacimiento, para lo cual es indispensable hacer taladros de exploración en los lugares circunvecinos.

El taladro número 2, situado en el «Mene», al norte de Santa Bárbara y siempre del lado oriental del lago de Maracaibo, ha llegado a una profundidad de 1.530 pies, sin haber alcanzado aún la capa de arena petrolífera.

Terminamos aquí estos apuntes, en los cuales apenas hemos bosquejado someramente las condiciones actuales de las principales minas, que están hoy o han estado en explotación en el territorio de la República; prescindiendo de la multitud de yacimientos de diversos minerales, descubiertos en el país, y que sólo esperan, para constituir nuevas fuentes de riqueza, la acción beneficiosa del explotador. De las instalaciones aquí descritas, sólo hemos visitado las minas de carbón, de asfalto y las antiguas minas de cobre de Aroa; los pormenores concernientes a las demás no emanan pues de observaciones personales del autor, sino de documentos oficiales, o de las respectivas compañías y de diversas obras que en seguida mencionamos.

BIBLIOGRAFIA

Apuntes Estadísticos del Estado Guayana, 1876.

La Exposición Nacional de Venezuela en 1883, Doctor Adolfo Ernest.

Gisements aurifères du Caratal (Guyane Vénézuélienne), G. Naissant, 1882.

A contribution to South American Geology, J. Atwood, 1879.

Guide pratique pour la recherche et l'exploitation de l'or en Guyane française, E. D. Levat, París, 1898.

Cicpra, Celestino Peraza.

Recopilación geográfica, estadística e histórica de Venezuela, por Manuel Landaeta Rosales; 1889.

(1) Informe del señor Lewys J. Proctor al Ministerio de Instrucción Pública, octubre de 1915.

(2) The Venezuelan Oil Concessions.—Report of Proceedings of Meeting of Shareholders, held October 29, 1914.

Ministerio de Hacienda, Venezuela, Estadística Mercantil y Marítima. Boletín del Ministerio de Obras Públicas, Venezuela, 1891.

Anuario estadístico de Venezuela, 1891.

Revista técnica del Ministerio de Obras Públicas, Venezuela, 1912.

Memoria del Ministerio de Fomento, Venezuela, 1914.

L'or en Guyane vénézuélienne, Norbert Paquet, 1902.

Excursion dans l'El Dorado, Dr. Lucien Morisse, 1904.

Informe de la Sala Técnica de Minas, Venezuela, Doctor Oscar A. Machado, 1914.

Minas de carbón del Estado Anzoátegui, Venezuela, Doctor Germán Jiménez, 1912.

Exposición de la Junta Directiva de la Compañía Lo Increíble a los accionistas, 1915.

Noticia general sobre las minas de cobre de Aroa, Doctor Adolfo Ernest, 1891.

Informe sobre las minas de Aroa, Titiara norte y sur, Pozones y Cumaragua, pertenecientes a la compañía inglesa The Quebrada Railway Land & Copper Company Limited, Doctor Miguel E. Palacio, inspector técnico de minas, 1891.

Minas de carbón del Estado Falcón, Venezuela, Doctor Germán Jiménez, 1912.

Contribuciones al estudio geográfico de una sección de la Cordillera oriental, comprendida entre los 4° y 5°, latitud norte, del meridiano de Bogotá, Doctor Nicolás Sáens, Bogotá, 1878.

El carbón mineral en Venezuela, Doctor Adolfo Ernest, 1883.

Escursioné geologiche al Venezuela, Ingeniero E. Cortese, 1901.

Boletín de la riqueza pública de Venezuela, 1892.

Informe de los Ingenieros Arthur L. Pearse y John Roberts, sobre los yacimientos de carbón de Naricual, 1892.

Informe del Ingeniero T. E. Richards, superintendente de las minas de carbón de Barcelona, 1891.

Memoria del Ministerio de Obras Públicas, Venezuela, 1892.

Informe sobre las minas de carbón de la compañía inglesa «The Guanta Railways, Harbour and coal Trust Company Limited», Doctor Miguel E. Palacio, inspector técnico de minas.

Traité de métallurgie, M. L. Gruner.

The Modern Asphalt Pavement, Clifford Richardson, New York, 1910.

El lago de asfalto de Guanoco, perteneciente a la «New York & Bermudez Company», Doctor Germán Jiménez, 1913.

An historical and retrospective Review of the Asphalt Industry, Clifford Richardson, 1913.

Informe del señor Lewys J. Proctor, representante en Venezuela de la «New York and Bermúdez Company», 1915.

Annual report to the Stockholders of the «General Asphalt Company» for the fiscal year ending April 30, 1913.

Informe del señor Lewys J. Proctor, repre-

sentante en Venezuela de la «Caribbean Petroleum Company», 1.915

The Venezuelan Oil Concessions, Report of Proceedings of Meeting of Shareholders, held 29 October, 1914.

Informe del señor Ingeniero W. J. C. Scrutton, Gerente de «The South American Copper Syndicate», Limited, 1915.

Informe que presenta el director gerente de la compañía minera «La Cumaragua» a la junta directiva de la misma compañía, 1914.

Venezuela, esbozo geográfico, recursos naturales, legislación, condiciones económicas, desarrollo alcanzado, prospecto de futuro desenvolvimiento, N. Veloz Goiticoa, 1904.

Anuario estadístico de Venezuela, 1914.

Participaciones de constitución de firmas mercantiles

Durante los meses de diciembre de 1919 y de enero del año en curso, la Cámara de Comercio de Caracas ha recibido las participaciones de las firmas, que a continuación se expresan, de su constitución para explotar diversos ramos mercantiles.

Gimón & Morales (Caracas). Representación de Casas extranjeras, Consignación, Importación y Exportación.

Manrique & Ramírez Angel. (Caracas). Editorial «Victoria». Edición de toda clase de libros nacionales y extranjeros.

Aguerrevere & Guruceaga. (Caracas). Tipografía «Vargas».—Tipografía e imprenta en general y sus diferentes ramos anexos.

Otero & Díaz. (Caracas) Compra y venta de frutos del país.

La Trading Engineers, Inc. Exporting, Importing & Engineering Manufacturers' Agents. También participa a la Cámara su establecimiento en Venezuela.

Esta Cámara incita a los comerciantes que se establezcan en el país a que le envíen la participación de la constitución de sus firmas para insertarlas en este Boletín.

Estadística

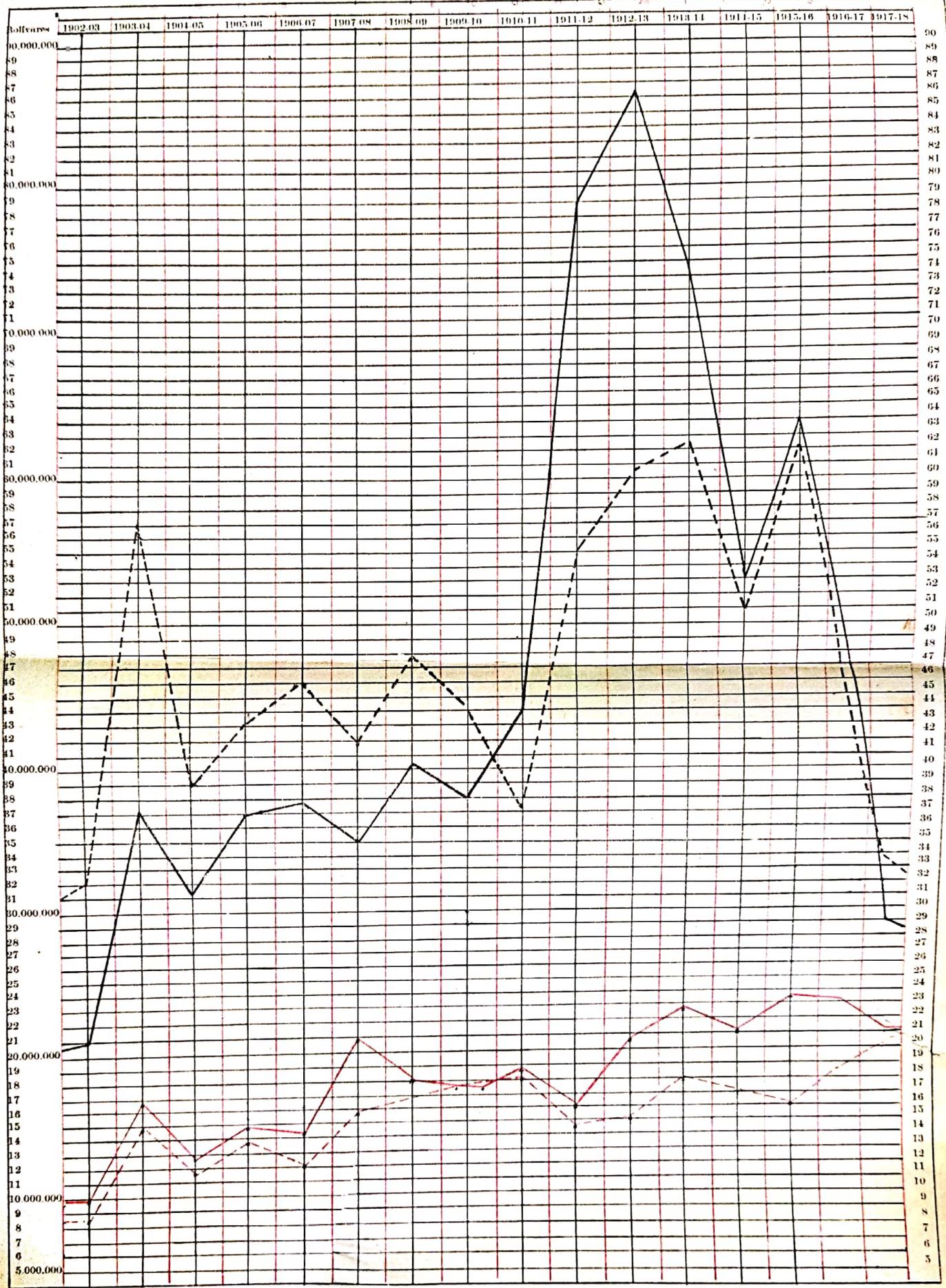
La Cámara del Comercio de Caracas ha venido trabajando, como lo ofreció en su circular de 10 de abril del año pasado, en la estadística de los productos de Venezuela. Hoy publicamos la de exportación del café y el cacao desde los años de 1902 a 1918, que continuaremos en cuanto se completen las estadísticas oficiales de 1918 a 1919. También se está trabajando en la de años anteriores al punto en que ésta comienza, para establecer la estadística de exportación de largos períodos de tiempo. También se seguirá publicando la de exportación de todos los productos del país.

	1902-1903				1903-1904				1904-1905			
	Cacao		Café		Cacao		Café		Cacao		Café	
	Kilogramos	Bolivares										
La Guaira.....	5.568.947	6.139.310	7.265.824	5.572.682	7.929.646	9.137.562	9.460.588	7.429.263	6.535.818	6.864.837	6.326.079	5.450.809
Puerto Cabello...	661.159	971.202	5.289.463	3.430.502	953.819	1.163.028	17.959.295	12.029.337	761.446	996.745	9.600.482	8.394.414
La Vela.....			401.246	205.822			39.330	23.660			215.581	146.027
Maracaibo.....	74.636	90.122	19.177.096	11.530.126	342.833	299.354	28.977.228	17.666.844	135.898	170.791	22.734.055	16.676.638
Carúpano.....	2.211.647	2.548.813	45.400	21.670	3.957.570	4.613.916	175.712	110.158	2.901.221	3.318.817	76.119	32.664
Puerto Sucre....	31.896	30.500	119.802	67.000	1.545	1.650	94.600	48.867	3.200	2.800	284.938	178.516
Ciudad Bolívar..							831	442	53.028	62.059	53.579	36.613
Guanta.....					400	400	71.032	35.538			1.860	930
Pampatar.....									2.504	3.726	81.966	43.029
Porlamar.....					201.757	170.725	128.604	62.888				
Güiria.....					1.278.108	1.277.988	56.025	36.045	869.486	869.486	26.181	14.900
Cristóbal Colón..					11.534	10.700			398.157	378.178	39.174	25.810
Caño Colorado...												
	8.548.285	9.779.947	32.298.831	20.827.802	14.677.212	16.675.323	56.963.245	37.443.042	11.660.758	12.667.439	39.440.014	31.000.350
	1905-1906				1906-1907				1907-1908			
	Cacao		Café		Cacao		Café		Cacao		Café	
	Kilogramos	Bolivares										
La Guaira.....	7.489.392	7.922.380	6.412.189	6.090.355	6.503.505	7.594.626	9.065.428	7.513.877	5.932.823	9.075.864	6.517.959	5.896.093
Puerto Cabello...	941.916	1.260.862	12.518.633	11.207.365	957.000	1.263.098	10.879.143	9.095.819	3.612.175	4.128.175	11.456.573	10.104.072
La Vela.....			275.242	159.218			356.238	232.182			89.242	73.890
Maracaibo.....	247.753	300.268	22.998.578	19.210.307	242.517	301.959	24.402.386	20.921.344	277.645	422.816	22.193.543	18.712.980
Carúpano.....	3.004.604	3.108.333	145.656	92.109	3.112.974	4.052.155	81.131	54.403	3.438.237	4.883.522	261.859	179.150
Puerto Sucre....	625	600	289.313	207.774	1.550	1.000	123.248	86.140			292.080	223.000
Ciudad Bolívar..	89.859	99.762	72.528	72.646	48.517	52.325	15.390	15.024	38.055	58.346	938	746
Guanta.....			40.920	25.274			27.070	14.730	1.085	947	11.317	7.950
Pampatar.....			21.990	16.550	796	263	11.684	9.760			30.484	18.969
Güiria.....	1.538.784	1.538.752	5.881	2.947	630.040	630.040	1.737	1.408				
Cristóbal Colón..	295.358	282.862	177	160	241.582	233.998	19.675	10.900	276.092	185.792	14.822	11.858
Caño Colorado...	168.294	142.167	24.457	19.746	205.825	185.398	13.212	10.570	2.173.676	2.173.676	33.247	9.284
Barrancas.....					14.456	14.356						
Tucacas.....							400	220			7.300	4.750
	13.776.585	14.655.986	42.805.564	37.104.451	11.958.762	14.329.218	44.996.742	37.966.377	15.749.788	20.929.138	40.909.364	35.242.742
	1908-1909				1909-1910				1910-1911			
	Cacao		Café		Cacao		Café		Cacao		Café	
	Kilogramos	Bolivares										
La Guaira.....	6.868.411	7.883.723	8.977.594	7.586.091	7.979.584	8.443.966	6.605.359	6.182.099	7.177.307	7.784.006	5.778.973	6.966.019
Puerto Cabello...	2.645.872	2.697.042	13.665.521	11.736.024	2.172.388	2.439.908	11.375.482	11.138.857	2.779.947	3.501.758	10.466.785	13.415.248
La Vela.....			61.038	33.230			129.847	54.018			79.913	60.869
Maracaibo.....	305.369	496.362	23.558.916	20.515.546	179.976	277.307	23.486.870	18.969.941	244.386	313.586	19.971.989	21.893.844
Carúpano.....	4.413.096	4.392.159	267.404	166.661	4.433.923	3.834.013	221.017	140.293	4.684.665	4.290.320	169.789	117.202
Puerto Sucre....	300	160	544.190	388.900			651.119	505.150			506.774	496.879
Ciudad Bolívar..	104.224	116.215	1.074	550	10.282	9.359	43.816	44.557	869	831	91.553	90.294
Guanta.....			26.350	16.500			50.378	23.980			34.208	31.410
Pampatar.....	40	36	23.360	15.800			12.466	7.510	234.278	169.240		
Cristóbal Colón..	2.126.494	2.104.519	56.849	31.180	2.299.520	2.299.520	55.473	37.418	2.566.082	2.200.187	54.612	39.269
Caño Colorado...	91.511	91.511	4.190	1.602	120.850	120.550	460	300	351.439	344.804		
Tucacas.....												
San Antonio.....												
Imataca.....												
Barrancas.....												
	16.555.317	17.781.727	47.186.486	40.492.084	17.196.523	17.424.623	42.632.287	37.104.123	18.038.973	18.604.732	37.154.596	43.111.034

	1911-1912				1912-1913				1913-1914			
	Cacao		Café		Cacao		Café		Cacao		Café	
	Kilogramos	Bolivares	Kilogramos	Bolivares	Kilogramos	Bolivares	Kilogramos	Bolivares	Kilogramos	Bolivares	Kilogramos	Bolivares
La Guaira.....	5.348.080	6.032.678	11.303.343	13.729.791	7.262.849	10.367.388	7.122.884	10.112.734	7.228.359	9.423.600	9.660.205	12.476.247
Puerto Cabello...	3.040.980	4.162.044	16.591.743	26.865.182	2.693.490	4.541.889	19.400.703	28.967.386	3.393.322	5.228.642	18.975.179	23.196.259
La Vela.....			49.941	66.544			62.242	87.705			77.564	80.813
Maracaibo.....	142.442	202.036	25.586.343	36.833.531	228.845	365.976	33.326.683	45.595.396	292.976	474.587	32.497.997	37.290.648
Carúpano.....	3.330.370	2.972.115	399.288	383.497	2.607.674	3.468.402	186.424	203.778	3.829.574	4.526.672	438.250	373.313
Puerto Sucre.....			1.163.092	1.261.294			660.503	748.176			1.048.048	1.062.794
Ciudad Bolívar...			100.504	125.855	178	170	74.788	134.309			68.623	98.979
Guanta.....	2.266	2.955	23.300	36.780	450	200	6.738	8.004			3.000	2.600
Pampatar.....	227.230	204.410			82.510	77.355	230	200	139.000	139.000	1.920	1.920
Cristóbal Colón...	2.067.186	2.008.186	11.332	11.510	1.620.750	1.620.350	23.206	23.960	2.401.258	2.464.378	26.125	27.155
Caño Colorado...	335.867	327.618			262.940	262.940	100	200	486.606	486.606	276	276
San Antonio.....	11.975	22.400			42.745	87.440			24.970	58.660	78.165	68.740
Imataca.....	2.000	2.000			2.502	2.056			2.138	2.056		
	14.508.396	15.936.442	55.228.886	79.313.987	14.804.933	20.794.166	60.864.501	86.881.848	17.798.203	22.804.201	62.875.352	74.679.744
	1914-1915				1915-1916				1916-1917			
	Cacao		Café		Cacao		Café		Cacao		Café	
	Kilogramos	Bolivares	Kilogramos	Bolivares	Kilogramos	Bolivares	Kilogramos	Bolivares	Kilogramos	Bolivares	Kilogramos	Bolivares
La Guaira.....	8.962.727	11.767.405	7.554.736	8.482.899	8.370.523	13.343.019	9.447.379	10.815.402	8.166.470	10.207.224	7.847.119	8.496.395
Puerto Cabello...	2.033.887	3.149.663	14.149.131	13.519.752	1.877.642	3.130.952	15.553.922	17.083.773	2.695.022	4.316.206	11.977.822	12.834.730
La Vela.....			129.927	106.070			59.266	60.651			145.851	127.629
Maracaibo.....	171.649	268.922	28.216.428	28.621.715	407.303	591.884	36.834.379	35.476.630	347.268	629.012	24.300.863	24.198.165
Carúpano.....	3.573.716	4.062.784	287.229	256.130	3.175.795	4.472.275	726.477	711.769	3.573.999	4.369.983	407.699	481.935
Puerto Sucre.....	730	730	397.285	392.046			551.850	494.801			42.735	41.048
Ciudad Bolívar...	2.946	3.138	31.720	40.912			21.318	17.254	1.531	2.449	42.525	42.525
Guanta.....			9.983	8.295			850	850			4.530	6.515
Pampatar.....	32.900	33.480	365	122	47.550	47.550	15.166	18.209			31.070	36.462
Cristóbal Colón...	2.013.311	1.961.139	15.684	13.648	1.808.739	1.808.585	26.093	22.362	2.943.352	2.943.352	22.139	24.234
Caño Colorado...	45.908	45.908										
San Antonio.....	6.450	11.200	23.690	21.144	4.100	6.800	12.190	8.480				
Imataca.....	2.325	1.675										
Barrancas.....	71.801	69.569			329.479	409.889			556.666	604.073	100	64
	16.918.350	21.375.613	50.816.178	51.462.733	16.021.131	23.810.954	63.248.890	64.710.181	18.284.308	23.072.299	44.822.753	46.289.711
	1917-1918											
	Cacao		Café									
	Kilogramos	Bolivares	Kilogramos	Bolivares								
La Guaira.....	12.319.977	12.241.714	6.288.083	6.145.587								
Puerto Cabello...	2.171.791	2.665.980	8.358.735	7.660.114								
La Vela.....			189.589	186.456								
Maracaibo.....	387.620	687.610	19.097.880	15.015.265								
Carúpano.....	3.100.550	3.202.798	25.696	24.394								
Puerto Sucre.....			67.882	62.242								
Ciudad Bolívar...			30.800	30.800								
Guanta.....			8.772	8.496								
Pampatar.....			24.558	24.558								
Cristóbal Colón...	2.048.861	2.048.861	22.149	24.250								
Caño Colorado...												
Río Caribe.....	229.537	205.085	3.680	3.680								
Barrancas.....	22.529	18.933	4.921	4.500								
Tucacas.....			400	280								
	20.280.865	21.070.981	34.123.145	29.190.622								

NOTA: Los datos que sirvieron para hacer este cuadro son oficiales, tomados de la Estadística Mercantil y Marítima publicada por el Ministerio de Hacienda.

Gráfico de la Exportación de Café y Cacao por los puertos venezolanos desde 1902-03 hasta 1917-18



Café: Kilogramos - - - - -
 Bolívares ————
Cacao: Kilogramos - - - - -
 Bolívares ————

NOTAS: Esta Estadística se refiere a años económicos, es decir desde el 1º de Julio de un año hasta el 30 de Junio del siguiente.
 La línea de puntos negros señala el peso de café exportado tomando por unidad el millón de kilogramos.
 La línea negra, señala el valor de café exportado tomando por unidad el millón de bolívares.

Información sobre algunas materias primas que produce Venezuela

Damos los siguientes datos sobre algunas materias primas que produce Venezuela, provenientes de un informe de la Cámara de Comercio de Liverpool.

Las conchas de nácar se importan a Inglaterra de Australia, Manila, Tahiti, Bombay, Japón y Egipto, en cajas, y su valor varía bastante. En una subasta pública en Londres (en noviembre de 1919) se efectuaron ventas a los precios siguientes:

de Australia, de £ 9.5.0. a £ 18.5.0 según la clase de Manila. " " 6.5.0. a " 13.2.6 " " "

Es imposible indicar un valor firme. En cuanto al nácar de Venezuela, se recomienda sea enviada una pequeña consignación que sirva de tipo para futuros negocios. Estos se efectúan en Inglaterra valiéndose de corredores que comisionan las casas importadoras.

Para importar el huano, si procede de pájaros, es menester que las muestras lleguen conservando su humedad natural, por lo cual deben enviarse en vasos herméticamente cerrados. Por lo general va en sacos.

La cola de pescado se importa en Inglaterra de Maracaibo en fardos, y los precios realizados en noviembre, fueron:

Rojo seco 3 a 3½ por lb.

Oscuro oleoso..... 1½ a 2½ por lb.

La Compañía del Ferrocarril Central de Venezuela

Complácenos insertar, tomado de «The Economist», de Londres, número del 15 de noviembre último, el informe presentado a la Asamblea de la Compañía del Ferrocarril Central de Venezuela, a fines del año último, porque en él se ven los progresos de esa Compañía:

En 11 de noviembre de 1919 tuvo lugar la asamblea de la Compañía Limitada del Ferrocarril Central de Venezuela, en el Winchester House, Londres. Presidió Mr. Cecil L. Reed.

El Secretario Mr. H. M. Shefford, declaró el objeto de la reunión y dió cuenta del informe de los Revisores.

El presidente promovió la adopción del informe y en el curso de sus observaciones, dijo: Durante el presente año ha habido un aumento en las entradas en bruto, pero debido a lo anormal de los altos gastos ocasionados por el alza en el trabajo, ha habido de consiguiente una pequeña disminución en las entradas netas para el mismo año. Sin embargo, la Directiva ha podido aumentar el tipo de interés sobre los primeros bonos hipotecarios de un 3% a un 6%; y así ésto ha dado un aumento de £ 8.500 a £ 12.744. Los primeros nueve meses del presente año, en los ingresos en bruto hay una merma de £ 3.297, debida a dos causas:

la huelga general en el mes de Julio y la suspensión parcial del tráfico durante el mes de setiembre a causa de los derrumbes. Siempre que no se presenten otras circunstancias imprevistas. La Directiva cree que en lo que resta del presente año la disminución habrá desaparecido, y, en consecuencia, no ven la razón por qué no han de estar en condiciones de hacer una parcial distribución de los dividendos, a principios del próximo año.

Le ha sido concedido a la Compañía, por el Gobierno de Venezuela, un considerable aumento en las tarifas generales de pasajes y fletes.

Para el comienzo de la guerra faltaban en la línea solo nueve kilómetros para llegar a su término, que es Ocumare, Capital del Estado Miranda. El Gobierno de Venezuela participó a la Compañía que sus más grandes deseos eran que la línea fuese concluida prontamente hasta Ocumare. La Directiva esta tomando todas las medidas posibles a fin de mejorar el servicio en la línea, y proveer los fondos necesarios que cubran estos gastos, ella fué autorizada por los accionistas para aumentar el capital a £ 500.000, (y el permiso para emitir las 300.000 acciones extras fué concedido por la Tesorería del Comité de Nuevas Emisiones), en el sentido de ayudar a la Compañía a completar los trabajos tan urgentemente requeridos y de comprar el material rodante. Un contrato para completar la línea a Ocumare se ha llevado al cabo con una firma del comercio de Londres, la cual espera que durante el próximo año podrá ofrecer esta sección al tráfico del publico. El resultado de la terminación hasta Ocumare, será considerable, y el gerente general en Caracas cree que habrá un inmediato aumento en el monto total de los ingresos a razón de £ 20.000, por año. Esta suma debe aumentar en lo sucesivo a medida que el tráfico se vaya desarrollando, y según los resultados de la línea en el presente y cuando se halle debidamente equipada con locomotoras de aceite, La Directiva espera poder hacer una distribución sobre los bonos de ingreso (una distribución completa montará a £ 8.050). Así que tan pronto como la línea esté abierta a Ocumare, habrá un gran sobrante para ser distribuido entre los accionistas ordinarios.

El Sr. W. Braikenridge secundó la resolución, la cual fué unánimemente aprobada.

Una invitación a los compradores, visitantes españoles e hispano-americanos.

En *La Prensa*, diario español e hispano-americano que se edita en New York, aparece un aviso que se intitula con el mote que encabeza estas líneas. En él se invita cordialmente a todos los que lleguen a New York a que envíen al periódico dicho, en su departamento de Servicio Extranjero, sus nombres y direcciones ya por correo, ya por teléfono.

La Prensa puede ayudar al comprador y a los visitantes españoles e hispano-americanos, a po-

nerse en contacto con comerciantes manufactureros de reconocida seriedad, conseguirles hoteles y casas de pensión respetables, mostrarles los puntos de interés en la ciudad, ponerlos en contacto con compañías de vapores, ferrocarriles y transportes, y garantiza que al prestar esos servicios no percibe ni acepta pagos ni comisiones, que, con sus servicios gratuitos, solo desea prestar su concurso al desarrollo comercial y honrado, y evitar los abusos de que suelen ser víctimas los visitantes hispanos.

Nos hacemos eco de este aviso por creerlo de conveniencia para los compradores y visitantes venezolanos y porque *La Frensa*, por su interesante lectura y sus condiciones, muestra ser un periódico serio y útil a los intereses que le atañen.

Distribución del comercio francés durante una parte del año de 1919

Tomamos de «L' Exportateur Français», interesante revista comercial, que se publica en París, los siguientes datos acerca de la distribución del comercio francés durante los meses de enero a octubre de 1919.

Francia compró en los Estados Unidos por valor de 6.127 millones de francos, y vendió por valor de 356½ millones.

Compró en Inglaterra por valor de 5.414 millones y vendió por valor de 1.025 millones.

Compró en Bélgica por valor de 450 millones y vendió por valor de 667 millones.

Compró en España por valor de 840 millones y vendió por valor de 166½ millones.

Compró en Suiza por valor de 271 millones y vendió por valor de 293 millones.

Compró en Italia por valor de 584 millones y vendió por valor de 344 millones.

Compró en el Brasil por valor de 606 millones y vendió por valor de 60½ millones.

Compró en la Argentina por valor de 803½ millones y vendió por valor de 96½ millones.

Compró en Rusia por valor de 16½ millones y vendió por valor de 12½ millones.

Compró en Argelia por valor de 715½ millones y vendió por valor de 491 millones.

Compró en Marruecos por valor de 192½ millones y vendió por valor de 103½ millones.

Sección de Correspondencia

D. S. Rossi.—Salita S. Matteo.—Génova, Italia.—Desea relacionarse con el comercio de Venezuela. Se ocupa en comisiones y representaciones.

Automóviles M. Berliet.—Sociedad Anónima.—Lyon, Francia.—Envía catálogos del camión C. B. A., 4 toneladas, y del nuevo coche turista 15 H. P. Dice que el C. B. A. es un buen tipo modelo de camiones de peso, y que el ejército francés lo utilizó durante la guerra; y que el 15

H. P. es un coche práctico para el hombre de negocios y para el turista.

Andrés Vivo P.—Importador y Exportador.—Calle Santa Lucía Alta, N° 32.—Santiago de Cuba, Cuba.—Ofrece sus servicios de importaciones, exportaciones y comisiones en general al comercio venezolano. Desea obtener representaciones de casas del país.

S. M. Timiraos.—Mercaderes 37, Altos.—Apartado 22.—Habana, Cuba. Se ofrece al comercio de Venezuela, por si alguna firma desea entablar negocios de exportar productos a esa República.

Judson Freight Forwarding Co.—517 Central Building.—Los Angeles, California, E. U. de A. Están interesados en establecer relaciones de amistad y comercio entre los países latino-americanos y los Estados Unidos. Se ocupan especialmente de negocios de importación y exportación, pero no como comisionistas.

Consulado Americano, La Guaira 12 de febrero de 1920

La International Commerce Association, 108 South La Salle Street, Chicago, Illinois, — Representantes de fabricantes de efectos eléctricos, de ferretería, de quincallería, de máquinas de varias clases, de muebles, de pianos y de accesorios para automóviles, desea comunicar con importadores de esas mercancías en este país.

Cycle Trades of America, — 377 Broadway, New York, desea corresponder con comerciantes en bicicletas.

The Argos Corporation. — 27 William Street, New York, quiere corresponder con importadores de máquinas para agricultura y para fábricas, y de ferretería y quincallería.

Morgan, Hastings & Co. — 817-821 Filbert Street, Philadelphia, Pensilvania, ha mandado a este consulado un catálogo de efectos para dentistas.

La National Papeterie Company — Springfield Massachusetts, ofrece a los importadores buenas marcas de papel fino y de sobres.

Hans Heidner, — 1270 Broadway, New York, ofrece al comercio una nueva clase de cepillos patentados para dientes.

Hilton, Weinberg & Waaser — 2-4 Stone Street, New York, se anuncian como agentes para fabricantes de máquinas de todas clases y ofrecen sus servicios a los importadores.

La Hamilton Motors Company — 25 Beaver Street, New York, busca un agente para camiones.

La Electric Appliances Company — 408-414 Canal Street, New Orleans, Louisiana, ofrece a las empresas de cinemas un aparato para máquinas que usan lámparas de carbon al uso de lámparas incandescentes.

La Missouri Belting Company, St. Louis, Missouri; ofrece correas de transmisión para toda clase de maquinaria.

The Inter-Continental Co. — Bridgeport, Connecticut, agentes de fabricantes exportadores, buscan un agente en este país.

La Keystone King Goods Corporation, Reading Pennsylvania, fabricantes de medias y calcetines, ofrecen sus productos al comercio de Venezuela.

El Consulado se permite llamar atención al gran número de catálogos sobre todas las mercancías que se exportan de los Estados Unidos que se reciben continuamente de los fabricantes y que pueden verse en este consulado.

Estamos siempre ansiosos prestar nuestros servicios a todos los que deseen extender sus negocios con los Estados Unidos en los ramos de exportación o de importación.

H. C. VON STRUVE.

Cónsul Americano

MATERIAS PRIMERAS LATINO-AMERICANAS

Extractamos del Suplemento Comercial de The Times de Londres este artículo, así como la noticia sobre la cosecha de café de San Paulo, que va de seguidas.

I. ACEITE DE NUECES

Hay actualmente en los mercados del mundo entero, sobre todo en los de las grandes poblaciones de Europa, una escasez alarmante de aceites comestibles.

Algunos países latino-americanos abastecen aceites comestibles finos, en cantidades relativamente pequeñas. Si esta industria fuese organizada en escala grande aumentarían enormemente las exportaciones, pues en las regiones tropicales y sub-tropicales de Centro y Sur-América, hay bosques llenos de árboles y plantas cuyo aceite podría llenar todas las necesidades de los mercados.

Varias empresas extranjeras han tratado de desarrollar la exportación del aceite de nueces, pero no han podido nunca vencer las dificultades que impiden el desarrollo sistemático de tan importante negocio. En muchas de las regiones más prolíficas, el clima no sienta a los europeos, las dificultades de transporte son casi insuperables y es muy difícil encontrar peones disciplinados. Añádase a ésto que, por lo general, los extranjeros no hablan el idioma del país y desconocen por completo las costumbres de los habitantes.

Sin embargo, estos obstáculos, que suelen paralizar los esfuerzos de los comerciantes extranjeros, no presentan dificultades insuperables para los habitantes de la América tropical.

Hoy día el aceite es cotizado a precios sumamente altos y los pedidos de los mercados mundiales aumentan incesantemente. El aceite de la palma *Ucuhuba* de los bosques al Norte de Sur-América, ha sido cotizado a sesenta libras por tonelada en Liverpool, y el aceite de las nueces *Babassú* del promontorio Brasileño, exportadas principalmente por conducto de Maranhão, ha alcanzado el precio de cuarenta y cinco libras por tonelada. El aceite de coco ha sido cotizado a precios aún más elevados, entre noventa y ciento tres libras por tonelada.

Los comerciantes latino-americanos tienen, ahora, más que antes, una oportunidad excelente para mejorar esa industria riquísima, desarrollando las plantaciones de coco en varias regiones propicias de la América tropical. Para desarrollar el comercio de aceite de coco es necesario hacer plantaciones científicas y esperar cinco o seis años antes que las palmas comiencen a producir nueces. Pero las demás palmas no necesitan ser cultivadas. El trabajo se reduce a recoger las nueces, trasportarlas a un punto central, romper las cáscaras y exprimir el aceite para la exportación.

En Centro-América, Colombia y Venezuela la abundancia de palmas oleaginosas es extraordinaria.

Se ha tratado en repetidas ocasiones, en Méjico, en Honduras Británica, en la República de Honduras y en otros países de la América Central, así como también en Colombia, Venezuela y el Brasil, de explotar comercialmente las palmas productoras de aceite, pero, por las razones indicadas arriba, ninguno de estos esfuerzos ha resultado en la organización de una industria importante y, exceptuando las exportaciones del Brasil, el comercio de aceite en la América Latina se encuentra en las mismas condiciones que antes de la guerra.

En Colombia y Venezuela hay reservas inmensas de nueces productoras de aceite.

La cosecha de café de Sao Paulo

En los últimos informes referentes al café en San Paulo, al Sur del Brasil, se estima que se cosecharán unos siete millones de sacos. En 1918 y 1919 las plantaciones del Sur, perjudicadas seriamente por la escarcha, han sufrido pérdidas que representan once millones de sacos.

Informe de la Oficina de Comercio Exterior de "The Merchants, Association of New York"

De la Memoria de 1919 de esta Asociación extractamos los puntos que van de seguida, relativos al comercio exterior, porque ellos encierran enseñanzas convenientes, y porque indican los servicios que prestan las asociaciones mercantiles al comercio.

«Los principales servicios de la Oficina fueron ya de naturaleza indirecta con relación a problemas, generales, ya de provecho para todos los importadores y exportadores o de beneficio para cada miembro especialmente.

El último informe anual registra un aumento en el número y complejidad de las restricciones de la Directiva del Comercio de guerra. Durante la primera parte de 1919 la Asociación estuvo dando informes a sus miembros de las decisiones de la Directiva, a las cuales frecuentemente se hicieron enmiendas. A aquella se propuso reglamentos que resguardaban los intereses de los comerciantes americanos. Esto se llevó al cabo mediante la correspondencia y conferencias con la Directiva del Comercio de Guerra. Ésta, muchas veces antes de hacer

participaciones oficiales, sometió a la Asociación los borradores de muchas decisiones.

A menudo la Asociación instó a la Directiva de Embarques que concediese a los embarcadores, para los cargamentos del comercio inter-oceánico, tarifas y servicios iguales a las de otros países. Los esfuerzos de la Asociación en este sentido fueron mucho mayores después de la firma del Armisticio.

La interrupción del servicio marítimo y ferroviario, la censura y la restricción y retardo de las comunicaciones cablegráficas y del correo extranjero, produjeron dilaciones y pérdidas en la correspondencia. Tales inconvenientes fueron indicados a las personas a quienes correspondía subsanarlos; lo que produjo una innovación en el servicio. Una intervención semejante ha tenido la Asociación en lo que se refiere al comercio de los bultos postales internacionales.

El servicio cablegráfico comercial fue insuficiente durante la guerra. Para mejorarlo se hizo, entre otras proposiciones, la de un plan sistemático para que las compañías cablegráficas devuelvan el valor de los cables que no han sido transmitidos. La Asociación estuvo en constante correspondencia con la censura, transmitiendo comprobantes y opiniones de negociantes referentes a los cables demorados y perdidos. En varias ocasiones se pidió a muchos miembros de la Institución, informes acerca de los modos de corregir los inconvenientes cablegráficos; y los informes recibidos fueron transmitidos al Jefe de la censura.

La Asociación se opuso ante el Congreso a un proyecto de Ley a favor de una marca de fábrica nacional, apoyada por el Departamento Federal de Comercio, y se cree que la iniciativa de la Asociación contribuyó en gran parte al fracaso del proyecto.

La inmunidad de las zonas libres se ha defendido también por la Asociación durante este tiempo, y en ello se ha obtenido éxitos sustanciales en la opinión pública. Después de un estudio hecho por su Comité de Comercio exterior, la Asociación aprobó los proyectos de Ley de Sanders y de Sheppard, que autorizan los puertos libres, y les prestó su apoyo en el Congreso.

En vista de las pérdidas de los pagos sobre seguros se conferenció con los embarcadores, las compañías de seguros, agentes y corredores, con respecto a los buenos métodos de evitar tales pérdidas; y fue la opinión general de que se hiciesen los cheques para los premios de seguros, pagables a las compañías de seguros mismas, y no a los agentes. Fueron varios los actos directos de la Asociación a favor de sus miembros, entre los cuales pueden citarse: la reglamentación de la Directiva del seguro contra los riesgos de guerra, en su relación con los cargamentos comerciales; reclamos de pérdidas y daños resultantes de la guerra; informes relativos a las condiciones mercantiles e industriales de ciertos países europeos; pérdidas de órdenes extranjeras canceladas inmediatamente después del Armisticio.

Los servicios individuales a los miembros se hacen en la forma de manifestación de oportunidades para el comercio exterior, o de advertencias y asistencias en problemas particulares.

A causa de los obstáculos producidos por la guerra, los trabajos de la Oficina a propósito de las oportunidades del comercio exterior disminuyeron mucho en el año de 1919. Con la firma del Armisticio y el estímulo de la libertad, mayor cada vez, en las restricciones gubernativas, y con el aumento del tráfico internacional y la normalización de los negocios, han comenzado estos trabajos a aumentar de nuevo considerablemente. Es éste uno de los ramos verdaderamente importantes de la Asociación; el cual estimula grandemente el comercio con el extranjero (1). En el momento en que se escribía el informe que extractamos, la Oficina se componía de un Gerente, un Sub-Gerente, un Secretario y ocho oficiales de los cuales seis dedican su trabajo al comercio de oportunidades. La Asociación dedica parte de sus actividades a la asistencia a firmas individuales. En materia de publicidad, la Administración ha suministrado muchos informes y artículos descriptivos al «Greater New York» y a periódicos extranjeros. El informe extractado está firmado por el señor W. H. Mahoney, Gerente de la Oficina de Comercio Exterior.

(1) La Cámara de Comercio de Caracas ha inaugurado este servicio con la publicación de la Sección de Correspondencia en este Boletín, y con la contestación cuidadosa a todas las casas y personas extranjeras que se dirijan a ella.

A f o r o

Estados Unidos de Venezuela. — Ministerio de Hacienda.—Dirección de Aduanas.—Caracas, 30 de enero de 1920.—110° y 61°

Resuelto:

En uso de la facultad conferida al Ejecutivo Federal por el artículo 16 de la Ley de Arancel de Derechos de Importación y de acuerdo con el estudio practicado por este Ministerio, el Presidente Provisional de la República ha tenido a bien disponer que se suprima el aforo correspondiente al Número 117 de la Ley de Arancel de Derechos de Importación, y que el Número 163 de la misma Ley se modifique en la forma siguiente.

Nº 163.—Papas.... Primera Clase más 50% específico.

La presente Resolución se hará efectiva en las Aduanas de la República desde el 1º de marzo de 1920.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROMÁN CÁRDENAS.

EDO. & ANTO. SANTANA A., SUCS.

CARACAS

QUINCALLERIA,

FERRETERIA, VIVERES
Y ARTICULOS DEL PAIS.

CONSIGNACIONES.

CASA FUNDADA EN 1885.

DIRECCION CABLEGRAFICA:

"DORAUDE"

CODES: A. B. C. 4A. Y 5A. ED.

LIEBER'S

GRACIAS A NUESTRAS GRANDES EXISTENCIAS

PODEMOS SIEMPRE DAR PRECIOS EXCEPCIONALES

SERVICIO BANCARIO MUNDIAL

The National City Bank of New York

Por medio de sus sucursales y corresponsales en todo centro comercial de importancia en el globo, ofrece facilidades excepcionales para abrir créditos, hacer pagos y ayudar la exportación.

Sobre depósitos en Caja de Ahorros abonará intereses al tipo de 4 p^o anual, que se liquidarán trimestralmente.

Información sobre Comercio Extranjero

Su departamento de información sobre Comercio Extranjero está en capacidad de dar informes de todos los mercados del mundo y ayudar a formar las mejores relaciones comerciales.

Sucursal de Caracas

MONJAS A SAN FRANCISCO N^o 7

BANCO DE VENEZUELA

SOCIEDAD ANONIMA

CAPITAL B. 12.000.000

Operaciones de Cambio, créditos comerciales.

Descuentos de efectos de comercio.

Giros telegráficos con tarifas reducidas
por medio de sus 27 Agencias.

Venta de giros sobre el exterior en las Agencias al mismo precio
que en Caracas. — Pignoraciones de frutos.

Cartas de crédito sobre el exterior.

También se encarga el Banco de la cobranza de giros y demás
efectos de comercio provenientes del exterior y del interior del país.

Cobro de cupones de Compañías Anónimas y de Deudas
Interna y Externa.

Cómpra y venta de valores públicos.

L. PEREZ DIAZ

CASA FUNDADA POR PEREZ & MORALES EN 1884

CALLES DE COMERCIO Nos. 8, 10 Y 12 Y BOLIVAR Nos. 9, 11 y 13

LA GUAIRA - VENEZUELA

IMPORTACION: Víveres en general, ferretería gruesa y artículos navales.

EXPORTACION: Cacao, café, cueros, cebadilla, tabaco, etc. etc.,

Deposito de Jabones elaborados en la JABONERIA MODERNA por el conocido y competente maestro, don Manel Peñarrocha, bajo las acreditadas marcas: "LAS TIJERAS", "CORONA", "VENCEDOR" y "SAETA".

Depósito de velas esteáricas fabricadas por L. Moreau & Co., bajo la marca: "EL NUEVO DIA".

J. M. MONTEMAYOR & Co,



QUINCALLA
-y-
FERRETERIA

Camejo a
Santa Teresa 38

TELEFONO 455



E. ARANAGA HIJO, SUCS.

La Guaira

COMISIONISTAS

Despachos de Aduana
Despacho de Buques
Consignación de toda clase de Frutos
y Producciones del Pais.

CABLE: ARANAGA
Código en uso: A. B. C. 5a. Edición
Teléfonos Nos. 83 y 93.

Urdaneta & Van Beelen

LA GUAIRA-VENEZUELA.

Consignación de Buques.—Venta de
frutos por mayor.—Consignación.—
Comisionistas en general.

Teléfonos Nos. 31. y 27.

SILVA & Co.

Importadores de Drogas,

MEDICINAS PATENTADAS,
PRODUCTOS QUIMICOS
CARACAS--CARUPANO

ACEPTAN
REPRESENTACIONES
EXCLUSIVAS EN
PRODUCTOS DE SU RAMO

APARTADO 189



EL CARPINTERO MODERNO

FABRICA DE MUEBLES

—DE—

JUAN PADRON

Monturas de Cuadros de todas clases, Cañuelas, Grabados, Bromuros, Cromos, Vidrios planos y Lunas de todos tamaños.

Tela preparada para pintar al óleo. Tapicería, Colchonería y un bien montado taller de Espejería.

29-MERCADERES A SAN PABLO-29

CARACAS

TELEFONO NUM. 1052

HORMAS PARA PAPELON

VENTA POR
MAYOR



LIVERPOOL

GRAN

ALMACEN DE MODAS

EL DETAL MAS ACREDITADO
DE CARACAS

ROBERTO GONZALEZ & CA.

TELEFONOS 802 y 814



ESTE 2. Num. 10

MIEMBROS DE LA CAMARA DE COMERCIO DE CARACAS

- Sal. Alvarez Michaud & Ca.—Caracas—Almacén de Medicinas—Importación de drogas, productos químicos, medicinas patentadas & C.
- American Trading Co. of Venezuela—Caracas—Exportación e Importación de mercancías extranjeras y productos de Venezuela.
- Angeli Hermanos—Caracas—Importadores—Exportadores—Almacén de mercancías secas y víveres—Fabricantes de Jabón y Velas—Casa en Carúpano.
- Anzola Afiez & Ca.—Caracas—Depósito y venta por mayor de licores.
- Eduardo Aranguren — Caracas—Fábrica de Cigarrillos «Los Aliados».
- J. N. Arocha & Ca.—Caracas—«Empresa Guttenberg»—Tipografía de Lujo.
- Banco de Venezuela — Caracas—Sociedad Anónima—Capital B. 12.000.000—27 Agencias en el interior de la República.
- Banco Caracas—Caracas—Compañía Anónima—Capital B. 6.000.000.
- Banco Mercantil Americano de Caracas—Banqueros—Sociedad Anónima—Capital Autorizado B. 10.400.000—Capital suscrito y pagado B. 2.600.000
- The Royal Bank of Canada—Caracas—Compañía Anónima Bancaria—Capital pagado B. 77.116.000—Reservas B. 82.945.200—Activo B. 2.167.860.000.
- The National City Bank of New York—Fundado 1812—Sucursal de Caracas—Capital y sobrante: B. 400.000.000—Total de recursos: B. 5.000.000.000.
- Commercial Bank of Spanish America Ltd.—Sucursal de Caracas—Banqueros.
- P. R. Bastardo—Caracas—Farmacia—Mayor y Detal—4 Sucursales.
- Behrens & Ca.—Caracas—Almacén de Drogas y Medicinas—Casas en La Guaira, Puerto Cabello y Ciudad Bolívar.
- M. Behrens—Caracas—Gabinete Optico.
- J. M. Benarroch—Caracas—Almacén de Mercancías y Zapatería—Casa fundada en 1887.
- Luis Benedetti—Caracas—Importadores y Exportadores—Importación de víveres y licores—Casa en Río Caribe.
- Bendrihen & Ca., Sucr.—Caracas—Detal de telas.
- Benzerri, Benmergui & Ca.—Caracas—Importadores y Exportadores.
- J. M. Benzo—Caracas—Pintura, Barnices, Cañuelas, Lunas azogadas, Cromos, Papel de tapicería.
- Eduardo Berrizbeitia & Ca.—Valencia.—
- Blohm & Ca.—Caracas—Importadores y Exportadores } Casas
Blohm & Ca.—La Guaira— " " " " }
en Barquisimeto, Ciudad Bolívar, Maracaibo, Puerto Cabello y Valencia.
- J. Boccardo & Ca.—Caracas—Fábrica de Calzado y Artículos de Talabartería—Casas en Adicora, Coro, Ciudad Bolívar, La Guaira y Maracaibo.
- Boggio Yanes & Ca., Sucr.—Caracas—Importadores—Mayor—Mercancías Secas & Quincallería y Ferretería—Detal, &.
- H. L. Boulton & Ca.—Caracas } Importadores—Exportado-
H. L. Boulton & Ca.—La Guaira } res—Agentes de Vapores—
Casas en Puerto Cabello, Maracaibo y Valencia.
- Ernesto L. Branger—Valencia—Telares de Carabobo, Fábrica de aceite de algodón, ajonjolí, etc., Fábrica de pieles al Chromo, etc.
- Braun & Ca.—Caracas—Casa fundada en 1837.—Farmacia y Droguería—Mayor y Detal—Casa en La Guaira.
- Mariano Cabrera, Sucr.—Caracas—Importadores—Comisionistas y Fábrica de Licores.
- F. Caracciolo—Caracas—Importador de carbón mineral y Coke, Gasolina, Aceites Lubricantes y Grasas—Representante de varias casas extranjeras.
- Castañy, Arnau & Ca.—Caracas—Importadores y Exportadores.
- The Caribbean Petroleum Company—Caracas—Exportación, Refinación y venta de Petróleo y sus derivados.
- Cervecería Venezolana de Maiquetía — Maiquetía — Capital: B. 1.500.000—Fábrica de Cerveza y Hielo—Compañía Anónima.
- Compañía Anónima Cervecería Nacional. — Caracas — Capital: B. 1.410.000—Fábrica de Cerveza y Hielo.
- Compañía Anónima Venezolana de Navegación—Caracas—Capital: B. 3.000.000.
- Compañía Anónima Limitada Bazar Americano—Caracas—Capital: B. 1.000.000—Agentes de fabricantes, importadores de Máquinas de escribir, Automóviles, Pianos y demás maquinaria similar. Sucursales en Maracaibo, Barquisimeto y Valencia.
- Compañía Anónima Nacional de Fibras y Cordeles—Caracas—Capital: B. 400.000—Fábrica de hilo acarreto, mecate, sacos, &.
- Compañía Nacional Anónima de Seguros «La Previsora»—Caracas—Capital: B. 6.000.000—Reserva: B. 455.229,68.
- Compañía Anónima de Telares de Caracas y Valencia—Caracas—Capital: B. 4.010.000—Fabricantes de Hilados y Tejidos de Algodón blancos y de color y de Tejidos de géneros de Punto.
- Compañía Anónima La Industrial Cigarrera—Caracas—Capital: B. 1.000.000—Fábrica de Cigarrillos—Exportadores de tabaco en rama y de cigarrillos.
- Compañía Anónima Tranvías Eléctricos de Caracas.
- Compañía Anónima La Electricidad de Caracas — Caracas — Capital: B. 7.000.000.
- Compañía Anónima Telares e Hilanderías Orientales—Caracas—Capital: B. 3.000.000—Fábrica de Tejidos e Hilados de algodón.
- Compañía del Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia.
- Compañía Anónima la Sucesora de «La India» de Fullié & Ca. Caracas—Fábrica de Chocolate y Cacao—Capital: B. 500.000.
- National Match Factory of Venezuela Ltd—Fabrica de Fósforos—Caracas.
- Venezuela Telephone And Electrical Appliances Company Limited—Caracas.
- Venezuela Electric Light Co., Limited—Caracas.
- Venezuela Commercial Company—Caracas—Representantes Exclusivos de W. R. Grace & Co.—Oficina Principal New York y de sus Sucursales y Compañías subsidiarias—Exportadores—Importadores—Agentes de Buques y Vapores—Viveres, Mercancías secas, productos del país—Consignaciones—Casas en La Guaira, Puerto Cabello, Carúpano, Maracaibo y Ciudad Bolívar.
- Compañía Trasatlántica Española—Caracas—Agencia de Vapores.
- Curacao Trading Company, Branch Perret & Co.—Caracas—Viveres, frutos del país y Comisión—Agentes de la Mala Real Holandesa.—Casa Principal en Amsterdam—Sucursales Puerto Cabello—La Guaira Maracaibo y Coro,
- José Ma. Correa—Caracas—«Latonería Moderna»—Latonería en general e importación de artículos de su ramo, en especial renglón sanitario.
- Cubría & Ca., Sucr.—Caracas—«La Elegancia»—Camisería y Sombrerería—Mayor—Detal—Perfumería y Artículos para caballeros.
- E. Daboin—Caracas—Casa fundada en 1876—Almacén de Medicinas—Importación Universal—Droguería—Ventas por Mayor—Ventas al Detal.
- Delgado & Ca.—Caracas—Importación y Consignación general de frutos.
- Juan Manuel Díaz & Ca.—Caracas—Importadores de mercancías secas para ventas al por Mayor.
- E. Domínguez L. & Hnos.—Caracas—Importadores.
- Elias J. Ettedgui—Caracas—Fábrica de Camisas—Artículos para caballeros—Mayor y Detal.
- Roberto Eduardo & Ca.—Caracas—Comisionistas. Importadores.
- Esayag Hermanos & Ca.—Caracas—Importadores y Fábrica de alpargatas.
- F. Eraso—La Guaira—Comisionista.
- R. Escobar h. & Ca., Sucr.—Caracas—Comisionistas—Departamento de Representaciones de Casas extranjeras y del país—Agentes de Aduana para la Importación, Exportación y Cabotaje—Consignación de frutos—Casa en La Guaira.
- José Farage & Hno.—Caracas—Importadores—Gran Detal de artículos de fantasía—Taller de sombreros—Venta por Mayor.
- Julián Ferris & Ca.—Caracas—Importadores—Quincallería y Ferretería.
- Ferrocarril Central de Venezuela—Caracas.
- Gran Ferrocarril de Venezuela—Caracas.
- Fdo. Franchi—La Guaira—Importación—Exportación—Comisión.
- Franceschi & Ca.—Caracas—Importadores y Exportadores.—Casa en Carúpano
- Gallegos Rivero & Ca.—Caracas—Importadores y Exportadores Consignación de frutos del país. Productores del azúcar «El Marqués»

Continuación de la página anterior

- S. García Hnos.—Caracas—Importadores—Fábrica de Bebidas Gaseosas.
- García Hermanos & C^a—Barquisimeto—Importadores y Exportadores. Casa fundada en 1893.
- Gathmann Hermanos—Caracas—Joyería. Relojería.
- Hely Galavís & Ca.—Caracas—Consignación de Ganados.
- Nicolás Gavotti—Caracas—Importación y Consignación.
- Luis F. Guevara, hijo—Caracas—Fábrica de Velas—Importador y Exportador—Casa en Ciudad Bolívar.
- Guinand Frères—Caracas—Almacenes de Quincalla, Ferretería, Muebles, Máquinas—Implementos agrícolas—Representantes de Casas extranjeras—Casa fundada en 1848.
- A. J. de Gurrucaga, Sucs.—Valencia—Mercaderías. Alpargatería. Tenería. Agencias y Representaciones.
- Juan S. González—Caracas—Importador—Fábrica de calzado.
- C. Hellmund & Ca.—Caracas—Importadores y Exportadores.—Casa en la Guaira.
- Rafael Henríquez—La Guaira—Ferretería y Víveres.
- G. M. Henríquez—Coro.
- Hnos. Benacerraf & Ca.—Caracas—Importadores y Exportadores—Casa en Ocumare del Tuy.
- C. Hernández e hijo—Caracas—Suela—Nácar—Perlas.—Casa en Porlamar.
- Hernández, Schacht & Ca.—Caracas—Sociedad en comandita por acciones—Capital: B. 200.000—Joyería, Relojería, Objetos de arte—Mayor y Detal.
- Herrera Irigoyen & Ca.—Caracas—Empresa «El Cojo»—Tipografía Especial—Fábrica de Sobres, de Sellos, de Libros en blanco, de Clisés—Encuadernación—Papelería—Perfumería—Artículos de Fantasía—Artículos de Escritorio—Materiales de Encuadernación—Artículos para damas, caballeros y niños—Cristalería—Joyería.
- Ildefonso Herrera—Caracas—Importador—Exportador—Viveres Representaciones y Consignación—Casa en Cúa.
- Invernizio & Souchon, Sucesor—Caracas—Importadores y Exportadores.
- Clementina Joud & Ca.—Compagnie Française—Caracas—Importadores de mercancías secas—Talleres de trajes y de sombreros.
- E. Kossmann, Sucs.—Caracas—Importadores de mercancías secas francesas e inglesas por mayor.
- Ernesto Krogh—La Guaira—Comisionista y Despachador de Aduanas.
- Lander & Wannoni, Sucr.—Caracas—Importación de mercancías especialmente quincallería y ferretería, mayor y detal.
- Lahoud & C^a Sucs.—Caracas—Fabricantes de jabones, polvos y perfumes.
- Lasry & Ca.—Caracas—Importadores—Fábrica de calzado.
- Eduardo Lindheimer & C^a—Barquisimeto.
- A. Lucca e hijos—Caracas—Importadores—Exportadores—Almacén de mercancías secas—Casa en Carúpano.
- Luria & De Sola—Caracas—Ferretería y Quincallería.
- Manuel J. Malaret—Cumaná.
- Luis A. Martínez M.—Caracas—Expendedor de papeles de Tapicería y pinturas &, &.
- Manuel Martínez Z. & Ca.—Caracas—Consignación—Viveres—Compra y Venta de frutos del país.
- Eduardo G. Mancera—Caracas.—Hacendado—Comerciante.
- Ed. Marturet & Ca., Sucs.—La Guaira—Agentes Comisionistas —Despacho de Aduanas—Consignación en general.
- Mendoza & Ca., Sucs.—Caracas—Fabricantes de Jabón y Velas.
- J. M. Miranda Ferrer—Cumaná—Mercaderías y Viveres—Especialidad en el ramo de Aguardiente—Compra y venta de frutos del país.
- J. M. Montemayor & Ca.—Caracas—Ferretería—Quincallería.
- Mondolfi & Ca.—Caracas—Importadores—Exportadores—Comisionistas—Agencias de Fábricas Italianas e Inglesas.
- Montauban & Ca.—Caracas—Importadores—Industriales en Panadería, Fábrica de Galleticas y Pastas Italianas.
- Carlos Osfo—Caracas—Comisionista e Importador.
- A. Odoardo & Hermano—La Guaira—Mercaderías secas y objetos de Fantasía—Quincallería.
- Arturo Ochoa & Ca.—Caracas—Casa fundada en 1870—«El Casillero»—Tren de Moliendas—Viveres—Frutos—Mayor y Detal.
- Domingo Otati—Caracas—Botiquín y Confeitería Venezolana.
- E. Padula & Ca.—Caracas—Joyería y Relojería.
- Palenzona, Binda & Pilo—Caracas—Importación de Viveres—Ferretería—Quincalla—Consignación—Agencia de Vapores de La «Trasatlántica Italiana».
- David T. Pardo—Caracas—Agencias.
- Pariente & Coriat—Caracas—Antigua casa de Pariente Hermanos—Importadores y Fabricantes de Perfumería.
- Paúl & Ca.—Caracas—Fábrica de Calzado.
- Adriano Pechho & Ca.—Caracas—Exportadores—Comisionistas —Importadores—Casa en La Guaira.
- J. A. Pérez & Ca., Sucs.—Caracas—Importadores de mercancías secas por mayor.
- H. & M. Pérez & Ca.—Caracas—Importadores—Sombrerería.
- L. Pérez Díaz—La Guaira—Importadores y Exportadores principalmente del ramo de víveres—Exportador de Café, Cacao, &.
- Celedonio Pérez F. [La Guaira]—Importación y Exportación—Consignación de frutos—Despacho de Buques.
- W. H. Phelps—Caracas—Importador—Representante de diversas Compañías manufactureras americanas—Representante de G. Amsinck & Co. Inc. New York y New Orleans—Casas en Maracaibo—Ciudad Bolívar.
- P. Prosperi & C^a—Caracas.—Importadores—Mercaderías secas, ferretería, víveres—Exportadores—Café, cacao y otros productos del país. Casas en La Guaira, Puerto Cabello
- B. Pujol—Caracas—Joyería—Mayor y Detal.
- Máximo Quiróz—Caracas—Confeitería de las familias—Importador—Detal y Venta por Mayor.
- Farsen Ramia—Caracas—«El Gallo de Oro»—Mercaderías secas.
- Charles R. Röhl—Caracas—Representante de Casas Extranjeras—Importador.
- E. Roche & Ca.—Caracas—Mayor de Mercaderías secas—Detal de los artículos para caballeros—Agentes de la «Compagnie Gle. Transatlantique».
- Pablo Rojas—Caracas—Fábrica de Sombreros e Importador.
- Bernardino M. Ruiz—Comisionista—La Guaira
- Sabal, Hermanos Benaim—Caracas—Importadores de mercancías secas y artículos de Zapatería.
- Salas & Marquiz—Caracas—Representaciones extranjeras—Automóviles y accesorios—Hacendados—Exportadores.
- Santana & Ca., Sucs.—Caracas—Importadores en los ramos de Ferretería y Quincallería.
- Santana Hermanos & Ca. Sucs.—Caracas—Importadores de mercancías secas—Comisionistas de Café.
- Edo. y Anto. Santana A., Sucs.—Caracas—Quincallería—Ferretería—Viveres y artículos del país—Consignaciones—Casa fundada en 1885.
- Pius Schlageter—Caracas—«Litografía del Comercio»—Tipografía Encuadernación, Fabrica de Sellos, de Libro en blanco Clichés.
- I. A. Senior e hijo Coro.
- Silva & Ca.—Caracas—Importadores de Drogas. Productos químicos y Medicinas patentadas. Artículos de Goma e Instrumentos de Cirugía—Casa en Carúpano.
- Elbano Spinetti—Caracas—Importador. Representaciones. Agente Exclusivo de los Automóviles Cadillac, Chevrolet y de las firmas siguientes: National Paper y Type Co. Washburn Crosby Co. (Harina Gold Medal) y Usuelli Allemandi & Co.
- Santiago Sosa & Ca.—Caracas—Consignación de frutos del país.
- Sucre Paredes & Ca., Sucesores—Caracas—Fabricantes de Muebles—Importadores de Papeles de Tapicería y Pinturas.
- Taurel Hermanos Benacerraf—Importadores—Exportadores—Fábrica de Calzado.
- C. Terife & Ca.—Caracas—Importadores—Talleres tipográficos —Encuadernación—Fábrica de Sellos de Caucho—Fábrica de Libros en blanco—Detal de Artículos de escritorio.
- Felipe S. Toledo & Ca.—Caracas—Exportadores—Casas en Maracaibo—Puerto Cabello.
- Travieso Hermanos & Ca.—Caracas—Mercaderías secas—Consignación de Café—Importadores.
- Urdaneta & Van Beelen—[La Guaira]—Consignación de Buques —Venta de frutos por mayor—Consignación—Comisionistas en general.
- Constanzo Vanzina—Caracas—Óptica Científica.
- P. Valery Ríquez & Ca.—Caracas—Importadores de papeles satinados, cartones, tintas, cartulinas y todo lo relacionado con el ramo de Imprenta—Fábrica de Sellos de Caucho —Fábrica de Sobres—Detal de Artículos de Escritorio.
- Julián Vera León—Caracas—Quincallería—Ferretería.
- R. Vidal G. e hijos—Caracas.—Fábrica de pólvora
- West India Oil Company—Caracas—Petróleo y sus productos.
- Leopoldo Yanes & J. Tirado, hijo—Caracas—Almacén de Mercaderías en general—Mercaderías secas—Quincallería y Ferretería—Productos químicos, Drogas y especialidades farmacéuticas—Piel y materiales para calzado—Perfumería—Dulces y conservas alimenticias.
- Carlos Zuloaga—Caracas—Fábrica de Bebidas Gaseosas y de Hielo.

