

**EL VASCO OLAVARRIAGA,
UN ANALISTA ILUSTRADO
DE LA ECONOMIA VENEZOLANA
DEL SIGLO XVIII**

Gaizka de Uriarte y Uriarte

Amigo de Número de la RSBAP
(Comisión de Bizkaia)

Me ha parecido que en un seminario sobre las aportaciones de los miembros de la Bascongada a América, como el que la Comisión de Guipúzcoa de nuestra Sociedad va a celebrar en San Sebastián el próximo abril de 1991, no podía estar ausente la figura del vizcaíno ejemplar que fue don Pedro Joseph de Olavarriaga, precursor y primer director de la Real Compañía Guipuzcoana de Navegación a Caracas y autor de un interesantísimo informe sobre la economía venezolana de su época.

Bien es verdad que don Pedro José no fue Amigo de la Bascongada, pero es que no lo pudo ser porque vivió con anterioridad a la creación de la misma, ya que falleció en 1735 y el conde de Peñafloreda fundó la Sociedad más tarde, y hasta abril de 1765 sus estatutos no fueron aprobados por el Rey Carlos III.

Sin embargo podía haberlo sido, porque fue precursor de muchas de sus ideas prácticas y es indudable que él siempre *prefirió lo útil a lo agradable* y de ello buenas pruebas dio en sus trabajos en la Venezuela de los años 1720. Parece, pues, un deber de gratitud tener ahora y aquí un recuerdo para ese vizcaíno de Arrazua, que a sus muchos méritos como servidor de la justicia en tierras venezolanas une el que aquí quiero destacar: fue el promotor de la Compañía Guipuzcoana, de tantos merecimientos y, aspecto que me propongo tratar especialmente en este trabajo, fue también un fino analista de la economía venezolana del primer tercio del siglo XVIII, quedando este análisis magistralmente descrito en su «Instrucción General y Particular del estado presente de la Provincia de Venezuela, en los años 1720 y 1721». He tenido ocasión de manejar la edición que de este informe hizo la venezolana Academia Nacional de Historia, en la colección *Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela*, que reproduce el manuscrito de Olavarriaga, así como los planos y cartas en acuarela, dibujados por el colaborador de éste, el ingeniero militar don Juan Amador Courten. De este informe se ocupa también el prestigioso historiador venezolano Mario Briceño Perozo, en un libro, editado en Caracas en 1965, al que muy descriptivamente titula *Magisterio y ejemplo de un vasco del siglo XVIII*. Y este vasco no es otro, en efecto, que nuestro Olavarriaga.

Quién fue Olavarriaga

Pedro Joseph de Olavarriaga nació en Arrazua, Bizckaia¹, y fue bautizado en su iglesia parroquial de Santo Tomás Apóstol el 14 de noviembre de 1684, siendo hijo legítimo de don Francisco De Olavarriaga (hijo, a su vez, de don Prudencio de Olavarriaga y su esposa doña Ignacia de Izaguirre) y de su esposa doña Ana de Urquieta (hija, a su vez, de don Pedro de Urquieta y doña Ana de Urtubei). Falleció en la ciudad de Santiago de León de Caracas el 21 de mayo de 1735, «en gracia y comunión de Nuestra Santa Madre Iglesia Católica, Apostólica, Romana», según reza textualmente su partida de defunción.

242 Entre esa Arrazua de 1684 y ese Caracas de 1735 transcurrió una vida de 51 años, ciertamente corta según nuestros baremos actuales, quizá larga para aquella época, pero desde luego fecunda en proyectos y en realizaciones. En junio de 1720 llega a Caracas encargado, junto con su paisano don Pedro Martín Beato, de actuar como juez comisionario para investigar y reprimir el contrabando de mercancías que en las costas venezolanas practicaban los holandeses, ingleses y franceses, con grave quebranto de la Corona de España y de la propia economía de la entonces Capitanía General de Venezuela.

Y, resueltamente, se puso manos a la obra, convirtiéndose, con su colega, en el terror de «metedores» (contrabandistas) extranjeros y también de funcionarios corruptos de la Corona, que no sólo hacían ojos ciegos, sino también bolsas repletas, de ese comercio ilegal.

Este período proporciona a Olavarriaga no pocos sinsabores, debido al variable humor de los distintos gobernantes de la provincia, que incluso le llevó a pasar cierto tiempo en las prisiones de la colonia, habiendo sido luego rehabilitado con todos los honores. El virrey del Nuevo Reino de Granada, don Jorge de Villalonga, conde de la Cueva y caballero de la Orden de San Juan, le había encargado escribir una relación que pormenorizase la situación económica y financiera de Venezuela, sus recursos agrícolas y pecuarios, su movimiento comercial y la fortificación de sus costas y ciudades.

Olavarriaga se había dedicado intensamente a cumplir el encargo vi-reinal y, en sólo 18 meses, había conseguido emitir un informe que enviaría al virrey y éste remitiría al monarca español, a la sazón Felipe V. Cuenta con la colaboración del ingeniero militar Juan Amador Courten, que se encarga del dibujo de los planos y de la parte técnica relativa a la construcción de las fortalezas y también le aporta su colaboración el castellano de La Guaira don Alonso de Andrade y posiblemente más colaboradores, porque el empeño es ambicioso y complejo.

En un apartado posterior nos ocuparemos del contenido de la «Instrucción» de Olavarriaga con alguna mayor extensión. Veamos ahora, todo lo someramente que la de este trabajo permite, las relaciones que este vasco ejemplar tiene con la Compañía Guipuzcoana de Navegación de Caracas.

La Guipuzcoana de Navegación de Caracas

Es bien sabido que la Corona de España deseaba dotar de una fuerte estructura económica a su pujante Imperio de las Indias, al modo que marcaban los precedentes históricos holandeses e ingleses. Paralelamente, en las Indias había hombres con indudable visión de futuro. Y, precisamente, entre ellos se contaba nuestro Pedro José de Olavarriaga, cuyo informe, que hemos citado, «Instrucción General y Particular...», tenía como claro corolario la formación de una Compañía privilegiada de comercio con las Indias y, en especial, con la Capitanía General de Venezuela, cuya economía tan detalladamente expone.

Olavarriaga tenía por corresponsal a aquel gran ministro que fue don José Patiño y a él se dirigió insistentemente, interesándole en la empresa. Don José Patiño, que había nacido en Milán en 1666 y que, bajo el omnipotente primer ministro de Felipe V, cardenal Alberoni, ya había organizado los ejércitos y escuadras reales, fue ministro de Marina e Indias y después de Hacienda. Sirvió a su rey como ministro de 1726 a 1736, cuando ya había fundado, en tiempos de Alberoni, la Escuela de Guardias Marinas y el Arsenal de la Carraca, ambos en San Fernando, de Cádiz. Durante su época ministerial favoreció muy decididamente el comercio con ultramar y en esa línea sintoniza fuertemente con las ideas de su amigo y corresponsal en Venezuela, nuestro Olavarriaga.

Paralelamente a las ideas e inquietudes de Olavarriaga y Patiño, se produce la preocupación de los patricios y comerciantes vascos de la época por comerciar con América. Y de la conjunción de estas tres inquietudes va a surgir, como veremos, la gran empresa de la Guipuzcoana, que reportaría innumerables beneficios a Venezuela, a Guipúzcoa y a los intereses políticos y económicos de la Corona española.

Olavarriaga y los condes de Peñaflores

Hemos dicho que don Pedro José de Olavarriaga no pudo pertenecer al grupo de los «caballeritos de Azcoitia», que tanto había de extenderse por tierras americanas, por la sencilla razón de que el octavo conde, Xavier de Munibe, no la fundó hasta la Navidad de 1764 y Olavarriaga ya había fallecido en Caracas casi 30 años antes, el 21 de mayo de 1735.

Sí conoció, sin embargo, a ese otro prócer guipuzcoano que fue don Francisco de Munive, el séptimo conde, padre de don Xavier María, el fundador.

Sabemos que Olavarriaga volvió a su tierra en 1727 y quizás entonces pudo ver, en casa de su padre, al niño Xavier, que a la sazón contaba muy pocos años de edad.

El séptimo conde fue uno de aquellos caballeros, y no por cierto el menos importante, que, precisamente a requerimientos de Olavarriaga, fundó la Compañía Guipuzcoana. En efecto, Olavarriaga fue quien, informándoles sobre el enorme potencial económico de la provincia de Venezuela, les animó a su explotación, creando al efecto una compañía regular y privilegiada.

Los patricios vascos fundadores de la Guipuzcoana

Fueron don Francisco de Munive, don Felipe de Aguirre, don José Ramón de Arteaga, don José de Areyza, don Jerónimo de Lanuza y otros prohombres muy enraizados en la vida financiera y política vasca, los que, a semejanza de las compañías de comercio privilegia-

244 das holandesas e inglesas, que tanto hicieron por extender y consolidar los imperios coloniales de Holanda e Inglaterra, crearon la Guipuzcoana de Navegación de Caracas (o, como se decía en la época, «a Caracas»).

En efecto, uno de estos próceres, don Felipe de Aguirre, secretario de las Juntas guipuzcoanas, es quien trata con el ministro Patiño en Madrid sobre la constitución de la Compañía.

Aguirre encuentra en Patiño terreno abonado para la realización de este proyecto. No podía ser de otra forma, puesto que el ministro de Felipe V, don José Patiño y Castillo, apodado con justa razón el «Colbert hispano», era ya desde años antes, como hemos dicho, buen amigo y corresponsal de Olavarría desde su importante puesto de titular de la Secretaría de Marina e Indias. (Precisamente a su intervención debió Olavarría su liberación de la injusta prisión a la que le habían arrojado las insidias e intrigas del gobernador y capitán general de Venezuela.)

Provisto de la aquiescencia del poderoso ministro, regresa Aguirre a Guipúzcoa y, con sus amigos, crea la Comisión que redactaría las bases constitutivas de la Nueva Compañía, cuyo artículo primero, por cierto, la ponía bajo la advocación de otro vasco, «el fundador de la otra Compañía, que atendía al negocio de la salvación de almas, San Ignacio de Loyola», según escribe textualmente el bilbaíno Ramón de Baserra (*Los navíos de la Ilustración*).

Navíos a América

Y el proyecto pronto se convierte en una gozosa realidad: de Pasajes zarpan el 15 de julio de 1730 los tres primeros navíos rumbo a Venezuela, el *San Ignacio*, el *San Joaquín* y el *Guipuzcoano*, seguidos tres meses después por el *Santa Rosa*. Y ¿quién iba en la expedición primera? Pues nuestro Pedro José de Olavarría, en calidad de primer director de la Compañía. Se embarcaron también 561 soldados, que asegurarían la protección de las costas venezolanas contra esos «herejes y metedores» que amenazaban su pacífico comercio y a los que tan bien conocía y tanto había combatido Olavarría. Y al mando de este contingente humano pone el Rey al coronel don Sebastián García de la Torre, nuevo gobernador y capitán general de la provincia de Venezuela, que agrega a su título el muy significativo de «Conservador de la Real Compañía Guipuzcoana de Navegación a Caracas». Lo cierto es que el conservador y el director tuvieron después ciertas desavenencias, pero eso es otra historia, que en nada interesa a las breves líneas que aquí se dedican especialmente a destacar el papel del vizcaíno ilustre como analista económico.

Añadamos, por lo que se refiere a Olavarría y al padre del fundador de la Bascongada, que queda bien probado que ambos se conocieron, e incluso algún historiador llega a suponer un cierto parentesco consanguíneo entre ambos personajes (Vicente de Amézaga Aresti, en *Hombres de la Compañía Guipuzcoana*, Caracas, 1963).

Fue, pues, Olavarriaga director de la Compañía para pasar a ser un simple factor más tarde. Y valoraba estos títulos como auténticos timbres de gloria. Así, en la partida de bautismo de su hija Rosalía María Ana Josefa, de fecha 18 de octubre de 1732, el padre de la neófita es titulado «Factor General de la Real Compañía de Guipúzcoa» y, en la de su hija María Josefa Nicolasa, fechada el 12 de diciembre de 1734, aparece como «Director de la Real Compañía Guipuzcoana». Por fin, en su propia partida de defunción se le cita ya como «Factor» de la Compañía.

En efecto, ésta mantuvo un director en Caracas y cuatro factorías principales en Caracas, La Guaira, Puerto Cabello y San Felipe, además de otras factorías menores en Barquisimeto, Coro, Maracaibo, Barcelona, Cumaná, Guayana, e islas de Margarita y Trinidad. Y almacenes en España (San Sebastián, Madrid, Barcelona, Alicante y Cádiz).

Es curioso destacar que, aún hoy, subsisten dos edificios relacionados con la Compañía: la casa del Consulado donostiarra en el puerto viejo, cuya campana sonaba anunciando la llegada de sus barcos, y la factoría de La Guaira, precioso edificio de estilo colonial muy bien conservado, que hoy alberga las oficinas de Aduanas de este puerto de Caracas.

Y una reliquia más existe de la época: la estatua de plata de San Ignacio de Loyola, patrono de la Compañía, que ésta obsequió a la basílica azpeitiana.

No es éste lugar adecuado para glosar la primera historia de la Guipuzcoana que, por cierto, suscitó de inmediato las envidias y oposición de una parte de los criollos venezolanos.

La famosa rebelión del «zambo» Andresote, por ejemplo, acabó mal, pero no sin que nuestro Olavarriaga la sufriera en sus carnes.

Nos importa ahora analizar con algún detalle la obra escrita de Olavarriaga, su famosa «Instrucción General y Particular».

La «Instrucción General y Particular» y sus vicisitudes

La «Instrucción General y Particular del estado presente de la Provincia de Venezuela en los años de 1720 y 1721» la envía Olavarriaga, desde la prisión en que todavía estaba, con su colaborador el ingeniero militar Juan Amador Courten, al virrey Villalonga, quien dieciocho meses antes le había encargado su confección. La entrega se hizo el 16 de mayo de 1722, en Santa Fe (hoy Bogotá), sede del virrey. Recordemos que el virreinato de Nueva Granada (o más exactamente «Virreinato de Santa Fe, Nuevo Reino de Granada») había sido creado por Real Cédula dada en Segovia el 27 de mayo de 1717, por Felipe V, y Venezuela constituía una Capitanía General dependiente de dicho virreinato.

El virrey Villalonga, conde de la Cueva, recibe, y aparentemente estu-

día, el documento, antes de enviarlo al lejano monarca. Pero ni el virrey ni el Rey hacen nada respecto a los requerimientos de Olavarriaga en su escrito y éste pasa al Consejo de Indias y queda aparentemente olvidado en los archivos oficiales españoles hasta que una curiosa circunstancia lo saca de nuevo a la luz. Al parecer, es sustraído fraudulentamente del archivo español y vendido a la firma londinense «Maggs Brothers Limited» que, antes de sacarlo a subasta pública, lo ofreció, por 105 libras esterlinas, a la Academia Nacional de la Historia, de Venezuela, en el año 1938. Tardó algo el gobierno venezolano en formalizar su compra a esta casa inglesa especializada en el tráfico de documentos raros, pero es lo cierto que en año 1939 éste ya se encontraba en Caracas, en poder de la Academia. Esta intentó publicarlo ya desde 1946, cosa que no se pudo llevar a efecto hasta 1957. Y, desde entonces, está de nuevo el informe de nuestro vasco a disposición de los estudiosos de la historia y de la economía.

La «Instrucción» se compone de doce capítulos:

1. Venezuela. Situación.
2. Costa, desde Macuto hasta Punta de los Flamencos. Inventario.
3. Tierra adentro. Inventario.
4. Comercio y Contrabando.
5. Puerto de la Guaira y sus fortificaciones.
6. Puerto Cabello y Río Yaracuy.
7. Necesidad de fortificar ambos puertos.
- 8 y 9. Proyecto de reparaciones de ambos puertos.
10. Presupuesto de gastos para estas reparaciones.
11. Estado de la Real Hacienda en Venezuela.
12. Cómo ejecutar los proyectos.

Es ésta una memoria admirable para aquellos tiempos, pues no se limita a describir situaciones, sino que propugna remedios, soluciones y cómo ejecutarlas, con planos y cifras muy concretas.

Una conclusión de Olavarriaga no deja muy bien parada la laboriosidad de los venezolanos de entonces. Dice textualmente: «Se puede asegurar que la Provincia de Venezuela sería una de las mejores y de las más fértiles de todas las Indias Occidentales si fuera ella cultivada, pero la flojedad de sus vecinos es tan grande que, en medio de esta abundancia, apenas se halla lo necesario a la vida».

Luego estudia muy a fondo la producción de aquella provincia. Los 4.546.564 árboles de cacao por él inventariados (!) producen anualmente 67.123 fanegas, de las cuales menos de 4.000 se dedican al autoconsumo de la provincia y sólo salen en buques españoles 24.000, por lo que queda un resto muy importante, que es precisamente el que da lugar al comercio de contrabando holandés, que provoca altos precios del cacao en la misma España. También analiza otros productos menos importantes, como los cueros y el tabaco, y saca idéntica conclusión.

Y de ahí la idea, que empieza a obsesionarle, de fundar una compañía de navegación, y así lo propone al virrey. Pero ni éste, ni el distante

Tanto Olavarrriaga como Beato se dedican a formar en Caracas y en Guipúzcoa un cierto estado de opinión para fundar una compañía mercantil que, a la vez que defendiera el patrimonio económico venezolano, estimulara el comercio con la Península y consiguiera también un mayor desarrollo industrial de la metrópoli.

Consigue Olavarrriaga que el ministro de Felipe V don José Patiño y Castillo, titular de la Secretaría de Marina e Indias, se interese por el proyecto y Felipe V, concede a la provincia de Guipúzcoa el comercio de la de Caracas (o Venezuela) para que, «formando Compañía, la disfrutase con la precisa carga de resguardar su dilatada costa del ilícito comercio de extranjeros».

El examinar con detenimiento el trabajo escrito por Olavarrriaga es muy aleccionador. La «Instrucción» es, sobre todo, un documento económico y es oportuno recordar aquí las palabras de Marc Bloch, en su *Apologie pour l'Histoire*: «Para comprender las sociedades de hoy, ¿se creará que es suficiente sumergirse en la lectura de debates parlamentarios o de documentos de cancillería? ¿No es también necesario saber interpretar un balance, texto que, para un profano, es más hermético que muchos jeroglíficos?» En esa línea, para mí no ofrece duda que el estudio pormenorizado de la «Instrucción» de Olavarrriaga nos dirá mucho más sobre la sociedad de la Venezuela del XVIII que la lectura de muchas reales pragmáticas o la relación de abundantes hechos de armas o de intrigas de cancillería. En esa misma línea, la historiadora Montserrat Gárate dedicó un magnífico artículo, publicado en la revista *Moneda y crédito* en junio de 1980, precisamente a las «Cuentas de la Real Compañía Guipuzcoana de Navegación de Caracas», artículo en el que quedaba claro que «no hay nada nuevo bajo el sol», como señaló el clásico. En efecto, conceptos tan actuales como los de «capital social», «presupuesto y estados contables», y hasta «auditorías de cuentas», estaban ya vivos en las finanzas de la compañía y no sólo en forma germinal, sino en un estadio muy avanzado. De la misma forma, la «Instrucción» de Olavarrriaga, un auténtico «inventario de la riqueza nacional» de allí y entonces, está pidiendo a gritos que los expertos de la historia económica lo estudien y desmenucen muy seriamente, y lo hagan con igual cariño que el que puso nuestro vasco ejemplar para acopiar sus datos y redactar tan interesante informe. Cariño muy propio de un precursor de la RSBAP en tierras americanas.

Contenido de la «Instrucción» de Olavarrriaga

Después de una muy erudita presentación de la obra de Olavarrriaga por parte de su colaborador Juan Amador Courten, en la que este ingeniero militar dedica al virrey don Jorge de Villalonga, conde de la Cueva, caballero de la Orden de San Juan, del Consejo de Su Majestad, teniente general de sus Reales Ejércitos, procurador real del reino de Mallorca y virrey, presidente, gobernador y capitán general del

248 Nuevo Reino de Granada, los más ditirámicos y exaltados adjetivos (el virrey resulta ser más religioso que Numa Pompilio, más valeroso que los Horacios, más constante que Scevola, etc.), se aborda el *capítulo primero*, que describe la provincia.²

La provincia de Venezuela o Caracas, nos dice, perteneciente antes a la Audiencia de Santo Domingo en la Isla Española, está hoy agregada al virreinato del Nuevo Reino de Granada y, por consiguiente, a la Audiencia de Santa Fe.³

Indica Olavarriaga sus límites, jurisdicciones, temperamento («bueno y salúfero»), calidad de su terreno (cerros y llanos inmensos «habitados de buen número de naciones indianas... algunas que son antropófagas»), ríos («caudalosos y navegables»), terreno y calidad de los frutos («los frutos europeos nacen con la misma facilidad que los de las Indias, el trigo daba dos renuevos al año»), sus minas («oro, plata, azogue, cobre, diamantes, esmeraldas y perlas»), el gobierno político (un gobernador con título de capitán general, asistido de un contador, un tesorero y un secretario). Se explaya luego relatando los abusos cometidos por el gobierno, los inmigrantes de las islas Canarias que carecen de empleo, los esclavos negros huidos (en número, dice, superior a los 20.000), el gobierno militar, el pésimo estado en que están las fortificaciones, las tropas, sus armas, etc.

En el *segundo capítulo* pasa Olavarriaga revista muy pormenorizada de todo lo que se encuentra en la costa venezolana («Estado particular y presente de la costa marítima de la Provincia de Venezuela, desde Macuto a la Punta de los Flamencos, sus puertos, valles, ríos, haciendas, nombres de sus amos, árboles de cacao, su producto, poblaciones y demás circunstancias que sirven de instrucción a la planta de dicha Costa, incluida en dicho Capítulo»). Y en el *tercero* se ocupa, no ya de la costa, sino del interior del país («Valles y Jurisdicciones de Tierra Adentro»).

Infinidad de informaciones se obtienen de estos dos cuidados y detallados capítulos. Por ejemplo, nos dicen que dos colonos, por su apellido de ascendencia vasca, tienen en el puerto de Mamo sendas haciendas de cacao, de cuyos árboles (20.000 Blas de Landeta y 10.000 Manuel de Urbina) obtienen, respectivamente, producciones de 200 y 100 fanegas. El clérigo José Oyanguren posee 3.500 árboles en el pequeño valle de Santa Cruz, don Juan de Ulloa 16.000 árboles en el valle de Cuyagora, jurisdicción de Valencia, y en el mismo valle, 9.000 doña Josefa de Bolívar. También hay propietarios religiosos: «las Señoras Religiosas de Caracas» poseen en Ocumare 34.000 árboles. Don Juan de Ibarra posee 20.000 en el valle de la Borburata y Francisco de Ochoa es propietario en el valle de San Esteban, cerca de Puerto Cabello, puerto éste tan querido y elogiado por nuestro autor.

Al final del capítulo segundo resume Olavarriaga que, en el trozo de costa que acaba de describirnos, se encuentran hasta 22 puertos grandes para navíos y 30 fondeaderos, 17 valles con 168 haciendas de cacao, con un total de 1.709.900 árboles que, a 10 fanegas por cada 1.000 árboles, producen 17.099 fanegas de cacao.

En el interior («Tierra Adentro») continúan las grandes haciendas de ricos propietarios: don Manuel de Urbina posee 30.000 árboles, a orillas del río Capaya; en el valle Caruao los herederos de don Andrés del Pino tienen 35.000 árboles, etc. Es de destacar que estas haciendas son más productivas que las de la costa, hasta ahora descritas, pues suelen dar unas 30 fanegas por cada mil árboles. Por ello la producción de cacao en la jurisdicción de Caracas (costa marítima y valles de Tierra Adentro) la evalúa Olavarría en «treinta y tres mil ciento sesenta y una fanegas y media, poco más o menos, salvo yerro», producto de los 1.679.800 («digo un cuento seiscientos...») árboles de este territorio (en toda Venezuela cuenta hasta 4.546.564 árboles de cacao). Después va calculando nuestro autor los consumos de cacao en todas las jurisdicciones, deduciendo los cuales obtiene la producción exportable, y no sólo de cacao, sino de otros importantes productos de la economía venezolana de la época, como los cueros de ganado, el tabaco, el azúcar de los trapiches, el algodón, el añil, el aceite de palo de Brasil y el mismo palo brasilete, ganado, mulas, yuca, maíz, harina, pescado seco, cordobanes, aguardiente de caña...

El capítulo cuarto de la «Instrucción» resulta de singular importancia, pues trata del comercio venezolano, de cuyo estudio extraerá Olavarría las más válidas conclusiones y, como corolario, la necesidad de constituir nuestra Compañía Guipuzcoana de Navegación, aunque en el documento no lo explicita.

Empieza diciendo, por de pronto, que «sobre todos los medios más eficaces para engrandecer los Dominios de los Príncipes, aumentar las riquezas de sus vasallos y alentarlos al amor de la virtud, es el comercio, sin duda, el más considerable». Y nos pone el ejemplo de «uno de los mayores príncipes que ha reinado en nuestros tiempos» (se refiere al rey francés Luis XIV, precisamente abuelo del soberano español de la época de Olavarría, el primer Borbón en España, Felipe V): «estaba tan enterado de que el comercio era el alma de un reino que dio todo su cuidado en aumentarlo y protegerlo». «El ministro que había insinuado esa máxima» (Monsieur de Colbert) acabó convenciendo a todos sus primeros detractores de que «nada era más útil en un estado que el comercio».

Denuncia Olavarría que los ministros que han gobernado las Indias españolas desgraciadamente no han atendido a esta máxima y que de ahí se sigue el lamentable estado en el que se encuentra la provincia, «porque el comercio está tan aniquilado y deteriorado que se reduce a un Navío Registro de España, que aún no viene todos los años y otro de las Islas Canarias cargado de caldos y cuatro o cinco embarcaciones que cargan todos los años una partida de cacao para la nueva España» (México). «Los frutos que embarcan los Navíos Registros para volver a España son 3 ó 4 mil fanegas de cacao» y no llevan ni cueros ni tabaco. «El Navío Registro de las Islas Canarias viene cargado de caldos, esto es decir vinos y aguardientes... no se emplea casi el vino, sino para las iglesias y los enfermos... los aguardientes se venden mucho más por ser los naturales muy afectos a él».

«Sin embargo el retorno de los Navíos de Registro de las islas de Canarias son alguna porción de cacao y algunos cueros en muy corta cantidad».

En conclusión, «son pocos los frutos que sacan y embarcan los españoles y, si no fuera por el comercio de la Nueva España (que aunque tiene poco vigor) no sacara Su Majestad provecho ninguno de esta Provincia».

Como Olavarriga, en el capítulo precedente, ha concluido que la producción venezolana de cacao, cueros, tabaco, etc., da para el autoconsumo de la provincia y aún deja un gran sobrante exportable, evaluable en 40.000 fanegas de cacao, 46.000 piezas de cuero, 19.000 arrobas de tabaco, que en muy poca proporción se embarcan para la Península y Canarias, se pregunta dónde pasa el resto y quién lo embarca y se responde que los extranjeros y, en concreto, los holandeses, con base en la isla de Curazao, que ocupan desde 1632 y pertenece a la Compañía de las Indias Occidentales de Holanda. Este comercio extranjero, explica y razona Olavarriga, es funesto para los intereses de la Corona española y lo es por los derechos que se pierden por la Real Hacienda y que nuestro autor valora en 77.182 pesos, ya que los impuestos que gravan a las antes mencionadas fanegas de cacao son el 10 por 100 del almojarifazgo y armada de barlovento y el 6 por 100 de la antigua armadilla, a los que hay que añadir tributos similares, más el 2 por 100 de alcabala, que hubiesen gravado a los cueros (vendidos a 8 reales cada pieza), a los tabacos (valorados a 4 pesos la arroba) y al palo brasilete (valorable en 6 pesos). Hay, para Olavarriga, otro peligro muy importante en que los extranjeros, y en especial los holandeses, prácticamente monopolicen el comercio venezolano y es que «Su Majestad corre el riesgo de perder su provincia, y sus vasallos su libertad y el dulce consuelo de ser dominados por su Rey legítimo». En efecto, avisa nuestro autor con alarma de «la facilidad que tiene los extranjeros en conocer la flaqueza de las fuerzas de esta Provincia y los pocos vecinos capaces de defender su costa marítima, indefensa por sí misma, todo lo cual merece muchísimas atenciones, lo que se explicará en los capítulos siguientes». Y, efectivamente, Olavarriga dedica los *capítulos quinto* y *sexto* a describir el estado en que encuentran las fortificaciones del puerto de Caracas, La Guaira, y las de su puerto favorito, Puerto Cabello, así como las existentes ante la desembocadura (o boca) del río Yaracuy. Para extenderse en el *capítulo séptimo* sobre las razones que obligan a reparar estas fortificaciones y el cómo hacerlo (*capítulos octavo* y *noveno*), cuánto costaría la empresa (*décimo*) y cómo podría financiarse, partiendo del «estado presente de la Real Hacienda de esta Provincia» (objeto del *capítulo undécimo*) y analizando (*capítulo duodécimo* y último de la «Instrucción») el «estado en el cual se hallarán completos los Proyectos susodichos». El contenido de este último capítulo es destacable y aleccionador y a él volveremos con alguna extensión.

Los *capítulos quinto a undécimo*, por el contrario, sin dejar de presentar un alto interés, son pródigos en tecnicismos militares (en los que fue un gran auxiliar de Olavarriga el capitán ingeniero Courten,

que tanta cultura clásica demostrara en la presentación del informe al virrey de Santa Fe, como ya hemos visto).

Es destacable, sin embargo, el encendido e incondicional elogio que Olavarriga hace, en el capítulo sexto de su «Instrucción», de Puerto Cabello que «debe sin réplica, como ya está dicho, considerarse como el mejor puerto de toda esta costa, y puede ser de todas las Indias». Nuestro autor dedica todo el capítulo a glosar sus innumerables ventajas. Señalemos tan sólo la curiosa circunstancia de que un viajero muy ilustre, que pisó los mismos parajes 78 años después de que lo hiciera Olavarriga, el gran sabio alemán barón Alejandro von Humboldt, escribe «la capital de las vastas provincias de Venezuela (Caracas) hubiese estado mejor situada cerca del soberbio Puerto Cabello, que no junto al poco abrigado puerto de La Guaira» (*Viaje a las regiones equinociales del Nuevo Continente*, París, 1806).

Volvamos al capítulo doce, último de la valiosa «Instrucción» de Olavarriga. En él analiza éste lo que podrían representar en un quinquenio los ingresos y gastos para las Cajas Reales de la Contaduría de Venezuela, de la siguiente forma (anotamos sólo los pesos, prescindiendo de los reales y maravedís, que a nuestro Olavarriga no se le escapan tampoco):

Ingresos en el quinquenio:

Por los reales derechos de almojarifazgo y armada de barlovento, 396.140 pesos; por el real derecho de la antigua armadilla, 190.299 pesos; por el real derecho de alcabala, 20.950 pesos. Estos derechos hubieran sido en el quinquenio 607.389 pesos, pero como los realmente cobrados sólo importaron 147.970 pesos, la diferencia que se dejó de cobrar fue de 459.419 pesos. A lo que ha de sumarse el derecho del flete «del trajín del Río Yarucuy», 202.000 pesos, y el derecho de los fletes entre Puerto Cabello y los valles de Barquisimeto, 20.000 pesos. «Aumentación final a la Real Hacienda», 681.419 pesos.

A esta cifra deduce Olavarriga, en concepto de los salarios en el quinquenio para el gobernador y sus funcionarios, los soldados de La Guaira, los de Cumaná, Margarita, Trinidad, Píritu, preceptores de gramática, curas doctrineros, oficios fúnebres, etc., un total de 236.269 pesos, maravedí arriba, maravedí abajo.

Y deduce también las cantidades precisas para sus proyectos, tan bien evaluados en capítulos precedentes, de Puerto Cabello (105.250 pesos), Yaracuy y La Guaira.

Y, tras tan prolija exposición de cuentas, concluye que: «De manera que se prueba, por los frutos contenidos y justificados en esta obra, que la cobranza de los derechos reales bastaría para mantener los ministros y tropas necesarias para asegurar dicha cobranza y que sobrarían, para provecho de Su Majestad, cada año, 114.631 pesos, 1 real, 1 maravedí y 4 quintos de otro.»

252 A su vista, estima Olavarriaga, y con este aserto termina su ejemplar informe, que «no hay duda de que Su Majestad, atendiendo al inmenso provecho que resulta de la ejecución de los proyectos susodichos, proveerá a dicha ejecución en sus Reales Ordenes». Ya hemos visto que a tal ejecución no proveyó el Rey: tuvo que tomar el testigo el grupo de patricios vascos del que formaba parte el séptimo conde de Peñaflores con la creación de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, de fecunda aunque, desgraciadamente, no lo suficientemente dilatada vida⁴.

NOTAS

1. Sobre la vizcainía de Olavarriaga no cabe, por supuesto, abrigar la más mínima duda. El la proclama con orgullo frecuentemente durante toda su vida y, desde luego, su partida de bautismo se encontraba en la parroquia de Santo Tomás Apóstol de Arrazua de Bizkaia.

No se trata, pues, del Arrazua de Alava (municipio alavés de Arrazua-Ubarrundia, cerca del hoy pantano de Ullibarri Gamboa), sino de la pequeña anteiglesia vizcaína que ocupaba el puesto décimo para voto y asiento en las Juntas de Gernika y que está situada a sólo cuatro kilómetros de la villa foral. En ella sigue en pie, en efecto, la iglesia de Santo Tomás Apóstol, construida en el siglo XIII y reedificada en 1530, sobre una cima, rodeada por Cortezubi, Mendata, Navarniz, Ajanguiz, Gernika y Forua.

A principios del siglo XVIII, fecha del nacimiento de Olavarriaga, contaba la anteiglesia con sólo 350 habitantes. Y, aún hoy, de todas formas, ese idílico lugar no es mucho mayor, pues su último censo (1985) registra 372 habitantes de hecho y 132 edificaciones muy diseminadas, si bien el censo de 1940 había arrojado 823 habitantes.

Anexionada Arrazua en diciembre de 1966 a Guernica y Luno, desde diciembre de 1981 viene gestionando su desanexión, con la denominación euskérica de «Arratzu».

Bien orgulloso se mostraba nuestro arrazutarra de su origen: por ejemplo, en carta al virrey Villalonga, fechada el 6 de diciembre de 1720, le dice textualmente que «junto con ser yo de buena tierra para cumplir con mi obligación...».

Nos consta también documentalmente que, antes de su viaje a América, fue Olavarriaga vecino de San Sebastián durante tres años. En efecto, en el acta de su matrimonio con Doña Teresa Ignacia de Noblecia, fechada en agosto de 1730, se indica que Pedro José de Olavarriaga, «natural de la anteiglesia de Arrazua»... fue «residente y feligrés en tres años en la ciudad de San Sebastián». Además, como el matrimonio se efectúa por poder, ya que el novio se halla «al presente, ausente, en viaje para la provincia de Caracas», resulta que el apoderado es precisamente un alcalde honorario de San Sebastián, don José Miguel de Vildósola.

En Venezuela, después de su primera etapa de febriles viajes por las costas y el interior del país, fijó nuestro personaje su domicilio en Caracas (entonces el Santiago de León de Caracas) donde falleció, celebrándose su solemne entierro en el convento de la Real Orden Militar de Nuestra Señora de las Mercedes, lejos de su Arrazua nativa, pero en esa tierra que él amó y tomó como suya.

2. La Venezuela que Olavarría describe no se corresponde con la totalidad de la actual República, ya que se limita aproximadamente a los Estados de Falcón (parte), Yaracuy, distrito federal caraqueño y Miranda. Es decir, la zona de la Cordillera de la Costa y alrededores, sin incluir el Estado Zulia (Maracaibo con su lago y el golfo de Venezuela), ni parte del Estado Falcón (península de Paraguaná, con la histórica ciudad de Coro). Por supuesto, en el siglo XVIII, las extensísimas tierras de allende el río Orinoco (Estados Bolívar, Amazonas...), entonces inexploradas, no entraban en el concepto «Venezuela». Sin embargo hoy mismo las tierras descritas (e inventariadas) por Olavarría, aunque suponen menos de la sexta parte de su territorio, están pobladas por casi las tres cuartas partes de los habitantes de la actual República.

3. Los virreinos en que se dividieron las Indias Occidentales fueron dos en el siglo XVI, para convertirse en cuatro en el XVIII. En efecto, el de México, o Nueva España, se erigió en 1534 (con capital en Ciudad de México) y el de Perú en 1542 (con sede capitalina en Lima, o Ciudad de los Reyes, como entonces se llamó en honor de Carlos I y su madre viuda, la infortunada doña Juana I, «la loca»). Pocos años antes de redactar Olavarría su famosa «Instrucción», exactamente el 27 de marzo de 1717, firma el Rey Felipe V, en Segovia, una Real Cédula estableciendo el «Virreinato de Santa Fe, Nuevo Reino de Granada» y dando a su titular iguales facultades que a los virreyes de Nueva España y Perú. Su jurisdicción territorial, desgajada del virreinato del sur, coincide aproximadamente con las Antillas y los actuales Estados de Panamá, Colombia y Venezuela. La capital se fija en Santa Fe de Bogotá, hoy Bogotá.

Muy avanzado ya el siglo XVIII, en 1778 se crearía el cuarto virreinato, el de Buenos Aires.

(En la época de la conquista, a inicios del siglo XVI, es notable el número de territorios de Indias que se bautizaron con nombres geográficos peninsulares. Baste recordar Nueva España (México), Nueva Andalucía (la Venezuela oriental), Nueva Granada (Colombia), Nueva Castilla (Ecuador), Nuevo Toledo (Perú) y Nueva Extremadura (Chile). Hasta hubo una Nueva Vizcaya americana, los actuales estados mexicanos de Durango y Chihuahua.

4. El final de la Compañía comenzó a perfilarse desde el traslado de su sede de San Sebastián a Madrid en 1765, por imposición real de la que se queja el contemporáneo padre Larramendi en su «Corografía de Guipúzcoa». Herida de muerte con el libre cambio decretado en 1778, acabaría fusionándose con otra Compañía más joven, la de Filipinas, por cuyas acciones canjearon las suyas los socios de la Guipuzcoana.