



VIVAS PINEDA, Gerardo: “Un espectáculo en su alma. Vida novelesca de un maestro guipuzcoano”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 357-368.

U·M

---

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián

---



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

# Un espectáculo en su alma. Vida novelesca de un maestro guipuzcoano

**Gerardo Vivas Pineda**

Universidad Simón Bolívar (Caracas)

*Para Carole Leal, a quien Martín de Aznares debe su temprana aparición en los mares radioeléctricos.*

*«Hay un espectáculo más grandioso que el cielo,  
y éste es el interior de un alma».*

Víctor Hugo, *Los Miserables*.

*«Las almas grandes son capaces  
tanto de los mayores vicios  
como de las más grandes virtudes».*

Descartes, *Discurso del Método*.

*«... se sabían fuertes dentro de su siempre asediada alma».*

Américo Castro, *Cervantes y los casticismos españoles*.

## 1. UN MARINERO PROPIO

Yo nunca me había apropiado de un marinero. Lo había leído, durante los despreocupados días de mi niñez, capeando temporales en las novelas de aventuras de Melville, Salgari y Verne; los había visto cañonearse unos a otros en las películas de Walt Disney, Frank Lloyd y Lewis Milestone; y ya de adulto los había tenido por centenares en los roles de tripulaciones enlegajados entre las estanterías decrepitas de los archivos históricos mientras intentaba convertirme en historiador. A pesar de tanto protagonismo ninguno de ellos se había ganado mi idolatría de espectador asombrado, quizá con la única excepción de Fletcher Christian, aquel arrojado contramaestre quien, encarnado por Marlon Brando en una película que conmovió las salas de cine en 1962, se amotinó contra su comandante a finales del siglo XVIII, el tristemente célebre capitán Bligh. Fue el más famoso motín de la historia, y esa película fue memorable, precisamente, con el nombre *Motín a bordo*. Pero he de reconocer los pies de barro de este héroe, cuya fuerza se mantuvo adherida a las cualidades físicas e histriónicas del actor durante muchos años más, mientras yo ignoraba los detalles reales del suceso y dejaba que la espectacularidad de las imágenes despertaran la adoración en el niño de 9 años que yo era por aquel entonces. Al pasar el tiempo la decadencia de Brando, difundida mundialmente por las revistas del corazón, culminó en una obesidad pantagruélica, y la romántica imagen del Christian amotinado se me vino al suelo por culpa de su intérprete contemporáneo. De alguna manera Hollywood empezaba a acumular antipatías en mi fuero interno, y los marineros de la época de la vela seguían sin quitarme el sueño.

Hasta que me tropecé con Martín de Aznares, un simple maestro guipuzcoano de la marina mercante colonial. La historia naval no sólo seguía siendo mi más entusiasta afición; también se había convertido en mi principal actividad alimentaria. A la sazón tenía una beca del gobierno venezolano para culminar estudios doctorales en Sevilla, donde el Archivo General de Indias me proveía ingentes cantidades de marineros insertados en papeles envejecidos. Perdido entre millares de folios que me fotocopiaban los archiveros andaluces, el marinero vasco se escondió durante años en las cajas de cartón donde yo almacenaba la historia inédita de los barcos que habían unido a Venezuela y España durante el último siglo de dominio colonial. Los pliegos relativos a los asuntos del mar brotaban como cultivos hidropónicos en las secciones de marina de éste y otros repositorios documentales españoles –Madrid, Simancas, San Sebastián, País Vasco–, además de archivos en Caracas y Londres, que también habían aportado contingentes marineros importantes. Esos papeles se fundieron en un mar de celulosa y tinta que yo intentaba navegar con el dudoso objetivo de descubrir esas elusivas verdades tras las cuales el historiador naval fija sus rumbos.

Este océano de expedientes generó una pequeña muestra de personajes más o menos arropados por la fama, razón que, precisamente, los alejaba de mis preferencias. Aquel José de Iturriaga, capitán de navío y

primer director de la Compañía Guipuzcoana de Caracas que después alcanzaría el anhelado escalafón de jefe de escuadra; aquel Vicente Antonio de Icuza cuyos jabeques corsarios limpiaban de contrabandistas holandeses los mares venezolanos; aquel Gabriel de Zuloaga en cuya valentía se estrellaban las invasiones inglesas contra la costa de Caracas, todos estos personajes permanecían «muy descubiertos» para mi gusto. No temo equivocarme al afirmar que mi alejamiento de la marinería española colonial quizá se debía a la necesidad inconsciente de toparme con alguien biográficamente más virgen, más inocente de interpretaciones historiográficas. Pero además debo reconocer que quienes en verdad se llevaban mi favoritismo eran aquellas enormes e impersonales máquinas de madera que la humanidad conocía desde hacía miles de años con el gastado nombre de «barcos». Por eso Martín de Aznares –todavía sepultado bajo las torres documentales depositadas en mi biblioteca– quedaba ignorado en el segundo plano de mi cartelera de estrellas. Para mí los hombres eran sinónimo de desencuentro, y entre guerras y odios me habían condenado a olvidarlos. Se habían convertido en una especie de enemigos no declarados. Los barcos, en cambio, representaban la alegoría permanente de la libertad, el puente entre sociedades, el instrumento de la mejor aventura. Así permaneció Martín de Aznares encerrado durante algunos años en el calabozo de mi olvido. Hasta que otro enemigo mío le tendió una mano inesperada desde el detestable mundo de los circuitos electrónicos: mi computadora. Y así fue como descubrí a este maestre de película. Cuando apareció no venía recubierto de la piel de la inocencia, y por no descubierto y no inocente me apropié de él. Así fue como sucedió.

## 2. ÉRASE UN HOMBRE A UN ALMA PEGADO

Me disponía a comenzar la redacción del capítulo sobre tripulaciones incluido en mi tesis doctoral. Cuando utilizaba mi base de datos electrónica para reunir información sobre las particularidades del oficio de maestre en la flota guipuzcoana, apareció de primero el registro de un documento fechado en 1779 que me obligó a detenerme: a lo largo de sus 20 páginas mi mirada tropezaba una y otra vez con un grupo de datos curiosamente concentrados. En primer lugar, allí estaba la guerra: España tomaba las primeras providencias para enfrentar el recién declarado conflicto bélico contra Inglaterra, y éstas eran participadas a la Compañía de Caracas para que adoptara medidas preventivas a favor de su flota mercante. En segundo término, allí estaba el peligro: la Compañía procedía a componer el pontón para limpiar el canal del puerto de Pasajes, su principal base naval y astillero en la Península, donde habían naufragado o tocado fondo varios buques de su flota, y cuyo encenagamiento y saturación de desperdicios amenazaban con seguir destripando barcos. En tercer lugar, allí estaba también el antiquísimo deporte humano de quebrantar la ley: la corporación se resignaba a continuar permitiendo que sus tripulaciones llevaran pequeñas cantidades de contrabando, suponiendo que esta práctica desarticularía el fraude de enormes proporciones que proliferaba en sus escuadras, y prohibía el transporte de aguardientes refinados porque soliviantaban a la marinería haciéndola más discolá y rebelde; en cuarto lugar, allí estaba la muerte: los directores de la empresa participaban el incendio del navío *San Julián* en La Guaira, en el cual se habían quemado algunos marineros, e informaban sobre el deceso del capitán de sus navíos Luis de Zavaleta, quien había fallecido al precipitarse de la muralla de Cádiz; y en último lugar, allí estaba la vida –o por lo menos la aparentemente exitosa culminación de una vida–: se participaba la jubilación del inédito Martín de Aznares, «escribano y maestre que ha sido en los navíos de la Compañía durante 46 años»<sup>1</sup>.

Este último dato, el tiempo de servicio de este marinero, me dejó boquiabierto. Casi medio siglo de faenas marítimas podían considerarse un récord si tomamos en consideración las cortas expectativas de vida de quienes asumían una profesión tan riesgosa. La mayoría apenas sobrepasaba los 40 años de edad, de modo que si mi maestre había comenzado su carrera en la temprana adolescencia, como era costumbre, al momento de jubilarse debía rondar los 60 años. Pero en el mismo documento venía otro dato significativo. El estipendio previsto en su jubilación alcanzaba los 200 ducados anuales, una suma digna de las familias más acomodadas en las colonias americanas. Este hecho ratificaba los alcances socioeconómicos del poderío acumulado por la Compañía durante 50 años de actividades comerciales, que se proyectaba en el generoso trato dispensado a los marineros leales en edad de retiro. En estas circunstancias Aznares disfrutaría de un repliegue vital digno de una persona acaudalada, a pesar de que el oficio marinerero era mundialmente reconocido por la cortedad de salarios y la abundancia de peligros. De modo que mi maestre no sólo había sorteado con éxito las amenazas sobre los océanos durante cinco décadas –ya una hazaña por sí misma–, sino que se había hecho acreedor a una bonanza económica legalmente reco-

1. Extracto de las juntas generales de la Compañía, celebradas en Madrid y presididas por José de Gálvez el 17 de diciembre de 1779, Hermenegildo de Zuaznavar, en Archivo General de Guipúzcoa –en adelante AGG–, 2-22-72.

nocida en el plano institucional. Era el final feliz de una historia tan suficientemente atractiva como para seguir hurgando en los archivos de mi computador.

Pero esta historia no estaba destinada a un final feliz. El documento citado, cronológicamente hablando, era el último de la serie de registros sobre Martín de Aznares contenida en mi disco duro. Yo almacenaba la documentación conforme iba encontrándola en los archivos históricos. Este vaciado obedecía al azar, y no a un orden en la fecha de los manuscritos, porque el investigador no sabe con exactitud cuál documento aparecerá primero y cuál después; simplemente los ordena como si fueran el reparto de una telenovela, por orden de aparición. Acicateado por los sorprendentes datos ya comentados, quise averiguar más sobre el insólito y longevo marinero. Di un golpe a la tecla que reunía todos los registros donde figuraba el nombre «Martín de Aznares». Otra sorpresa más. De un solo tiro aparecieron 51 registros, es decir, más de medio centenar de documentos o grupos de documentos. ¿Acaso tenía allí el repertorio biográfico mínimo para dar a la luz una vida apasionante? ¿O exageraba yo en mis expectativas sobre un hombre que pudo haber vivido en la simple inercia de acontecimientos planos e intrascendentes? De hecho la condición mayormente «administrativa» del oficio de maestre lo mantenía, en teoría, más alejado de los cañonazos enemigos o de los sables de los contrabandistas extranjeros, pero esto era apenas una suposición mía. Lo cierto es que estos pensamientos duraron sólo unos segundos. Ya se me había hecho irrefrenable el deseo de conocer cuánto de su recorrido por el mundo estaba en mis manos. Como diminutos rayos personales mis dedos se dieron a la tarea de martirizar el teclado para ordenar los registros en secuencia temporal, del más reciente al más antiguo. El documento de 1779, en efecto, era el último con información sobre Aznares. Ahora ya podía comenzar el repaso de su trayectoria desde el principio. El primer documento correspondía al año de 1739, cuando Aznares ejercía de maestre en el primer navío *San José* de la Compañía, un gigantesco buque de 700 toneladas de capacidad. Pero por alguna misteriosa razón decidí recorrer la serie en sentido inverso, es decir, continuar retrocediendo desde el último papel de 1779 hacia el primero del lote, aunque la vida marinera de Aznares había comenzado antes de mi primer documento registrado. Me bastó con restar los 46 años de servicio reflejados en este expediente de su jubilación para saber que desde 1733 trabajó para la empresa vasca. Por lo pronto decidí buscar el documento anterior a su retiro en 1779, y el anterior, y el anterior ... ¡y vaya que valió la pena!

Durante esta retrospectiva abundaron las sorpresas sobre Aznares. Primero debo reconocer que cayó destrozada mi predisposición a buscar héroes preconcebidos cuyo valor dependía de su condición de «buenos» y limpios de impurezas vitales. Desde el segundo registro resultó que el maestre era contrabandista, nada menos y nada más. ¿Contrabandista un tripulante de la Compañía Guipuzcoana, que ejercía su oficio marinero simultáneamente con el corso y estaba obligado a reprimir el comercio ilegal? En efecto, inmediatamente antes de su jubilación Aznares fungía de maestre del navío *San Miguel y Santiago* de la Compañía, que en su viaje anterior había intentado viajar tan sobrecargado que le habían descargado a última hora 300 barriles de aguardiente y 100 de vino para recibir el despacho<sup>2</sup>. Había salido de Pasajes con destino a La Guaira el 6 de febrero de 1778 y regresó de ese puerto el 21 de agosto con un contrabando de caudales, cacao y añil que produjo una sobrecarga de 2.530 fanegas equivalente a 148 toneladas, atracando en Cádiz el 17 de octubre del mismo año. Toda la tripulación resultó implicada en los fraudes, pero trataron de excusarse alegando que habían solicitado al factor de la Compañía en La Guaira disimular la operación para no escandalizar por el fraude si hubieran tenido que echar todo el fruto a tierra. Para colmo, la tripulación intentó sobornar a los funcionarios del puerto andaluz<sup>3</sup>. Si yo antes había quedado boquiabierto al enterarme de los detalles de la jubilación de Aznares, ahora estaba simplemente pasmado enterándome de las magnitudes del contrabando y de la actitud de los marineros, justificándose a toda costa e incurriendo en el cohecho. ¿Era acaso un único caso de fraude en la vida del maestre? Éste era su decimosexto viaje. ¿Qué había sucedido en los 15 viajes precedentes?

No pude esperar más, y volví a teclear para retroceder al documento anterior en la secuencia. Aznares salió de Cádiz a La Guaira el 15 de febrero de 1776 en el navío *San Ignacio de Loyola*, con 24 cañones de a 8 libras de bala y 98 hombres de tripulación. Al llegar a puerto se le decomisó un cuantioso contraban-

2. Comunicación al contador principal de la Casa de la Contratación, Cádiz a 9 de noviembre de 1775, Archivo General de Indias –en adelante AGI–, Contratación 1694; y relación de los derechos que debe contribuir a Su Majestad la Compañía de Caracas, por los frutos y efectos que condujo a su salida de Pasajes con destino a La Guaira el navío *San Miguel y Santiago*, su maestre Martín de Aznares, por José de Odriozola, San Sebastián, a 1º de julio de 1778, Archivo General de Simancas –en adelante AGS–, Dirección General de Rentas –en adelante DGR–, IIª Remesa 568.

3. Reglamento de los derechos que debe contribuir a Su Majestad la Compañía de Caracas por los frutos y efectos que condujo el navío *San Miguel y Santiago* con destino a La Guaira, en San Sebastián a 1º de julio de 1778, AGS DGR IIª Remesa, legajo 568; Juan Pedro de Goicoechea a Manuel Francisco de Joaristi, en Cádiz a 17 de octubre de 1778, y Expediente sobre el comiso de cacao y dinero que trajo fuera de registro el navío *San Miguel y Santiago* de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, en Cádiz a 20 y 23 de octubre de 1778, AGI Caracas 934-B.

do. El gobernador José Carlos de Agüero denunció el caso agregando que no sólo las tripulaciones, sino toda la Compañía, se encontraban implicados en las operaciones ilegales. Las declaraciones fueron confirmadas por algunos marineros, quienes revelaron los modos de contrabandear en Venezuela ante el temor de verse involucrados. Durante la travesía de regreso fue visitado por una fragata inglesa de 40 cañones, y 10 días después descubrió una escuadra inglesa como de 30 buques de la cual logró alejarse<sup>4</sup>. Regresó a Pasajes el 20 de agosto del mismo año<sup>5</sup>. De modo que se confirmaba el habitual comercio negro de mi maestro y de sus colegas. Ya casi no me quedaban dudas. El contrabando tenía visos de vocación. Mi héroe cambiaba el color de su piel a los tonos del antihéroe, pero ahora comenzaba a interesarme más.

Metí de nuevo la reversa. Mi maestro salió de Pasajes a finales de marzo de 1775, después de un retraso de dos meses por tiempos borrascosos, llevando 20 religiosos capuchinos, y llegó de nuevo en el navío *San Ignacio de Loyola* a La Guaira el 18 de julio, de donde zarpó conduciendo 9.240 fanegas de cacao de la Compañía, 570 de los cosecheros venezolanos, 1.826 de los mercaderes, y 39 fanegas como limosnas para un total de 1.677 fanegas, más 3.130 cueros de novillo, 14 zurriones de tabaco y 6.251 pesos de plata<sup>6</sup>. Aparte de las dificultades meteorológicas para zarpar en el viaje de ida, Aznares fue testigo de otro tipo de borrascas. Aunque el trasiego mercantil de la empresa vasca parecía marchar sin contratiempos, la escasez de harina en Caracas era tan preocupante que en junio la Compañía había pedido la exoneración de este género del pago del derecho de extranjería, y había enviado varias de sus embarcaciones a Puerto Rico a buscar el producto, temiendo que subieran las tensiones sociales en Venezuela ante la falta de este insumo de primera necesidad. A tal punto se echaba de menos la harina que el navío *San Carlos* de la Compañía debió esperar 7 meses en Cádiz mientras se embarcaba el polvo blanco en Sevilla para remitirlo por el río Guadalquivir a la bahía gaditana. Esta operación debió practicarse de noche, para evitar que los vecinos sevillanos se percatasen de la extracción del género y provocaran disturbios en la ciudad hispanense<sup>7</sup>. Quizás se reía Aznares al recordar que los tumultos de las tripulaciones por el aguardiente prohibido no eran los únicos agravios estomacales contra la generosa empresa. También la inocente harina podía mover el piso al negocio cacaotero. En cualquier caso, este viaje parecía haber transcurrido sin prácticas ilegales. ¿Habían concluido los fraudes de Aznares y sus compañeros?

Seguí retrocediendo. No sólo no habían cesado las prácticas ilegales de nuestro amigo pasaitarra, sino que habían llegado a tal extremo en la travesía anterior –13º viaje para el momento– que Aznares terminó ... ¡en la cárcel! De maestro en el tercer navío *San Ignacio de Loyola* de la Compañía, Aznares salió para La Guaira el 30 de diciembre de 1772, portando el buque 30 cañones con una tripulación de 131 hombres. A su llegada al puerto caraqueño en conserva del navío *Nuestra Señora del Coro*, de la misma empresa, en ambos buques se detectaron 300.000 pesos fuera de registro<sup>8</sup>. ¡Trescientos mil pesos! Con esta fabulosa suma podían construirse 6 navíos de línea de 50 cañones cada uno, es decir, una escuadra de primera categoría artillada con 300 cañones. El descomunal contrabando de caudales causó conmoción en la Provincia venezolana. Las tripulaciones fueron sentenciadas a prisión, pero –¡ironías de la vida!– se les suspendió la pena por no haber en La Guaira tripulaciones de reemplazo que pudieran conducir las embarcaciones de regreso a España. Probablemente pensó Aznares que la Providencia simpatizaba también con el contrabando. Pero si engendró estos pensamientos se equivocó. Cuando zarparon de vuelta a Pasajes el 15 de julio de 1773 con una tripulación de 108 hombres, el buque llevaba una requisitoria secreta a San Sebastián para que el intendente de marina apresara a los oficiales al llegar a puerto. 39 tripulantes de la nómina mayor de ambas naves fueron recluidos en el castillo de La Mota de San Sebastián<sup>9</sup>. ¿Cuánto tiempo duró el castigo? No más de año y medio, porque, como hemos visto, a finales de marzo de 1775 ya había embarcado de nuevo para otro viaje al Nuevo Mundo. ¿Se enraizaba la impunidad entre Venezuela y España desde épocas tan remotas? De cualquier modo, ¿cómo se habían sentido aquellos oficiales viendo la Concha de San Sebastián tras los barrotes de la prisión, después de que su involucramiento en el mercado negro los estaba haciendo millonarios?

4. Joaquín Gutiérrez de Rubalcava a José de Gálvez, en San Sebastián a 23 de agosto de 1776, AGI Caracas 934-B.

5. Registro de carga fechado en Cádiz a 15 de febrero de 1776, AGI Contratación 1694; José Carlos de Agüero a José de Gálvez, en Caracas a 28 de junio de 1776, AGI Caracas 934-A; y declaración jurada de Juan Bernardo Esperindeo sobre el cargamento de la balandra *La Divina Pastora*, parte del cual desapareció luego de cargarse en Puerto Cabello y descargarse en La Guaira, en Pasajes a 21 de febrero de 1777, Archivo de Protocolos de Oñate –en adelante APO–, III 2309.

6. Habilitación del buque en Pasajes por Joaquín Gutiérrez de Rubalcava, a 13 de enero y 17 de marzo de 1775; manifiesto de carga que ha registrado el maestro del navío *San Ignacio de Loyola*, Martín de Aznares, en La Guaira a 18 de julio de 1775, AGI Caracas 933.

7. Los directores de la Compañía a Arriaga, en Madrid a 16 de junio y 27 de julio de 1775, AGI Caracas 933.

8. Marcos Hernández Marrero en La Guaira, a 15 de julio de 1773, Archivo General de la Nación, Caracas –en adelante AGNC–, Gobernación y Capitanía General –en adelante GCG–, tomo XIII, f. 291.

9. Registro de carga en Cádiz a 12 de diciembre de 1772, AGI Contratación 1693; rol de la dotación con que sale a navegar de La Guaira, a 15 de julio de 1773, AGNC GCG, tomo XIII, f. 291; Manuel de Echeverría al conde de Valdellano, en San Sebastián a 1º de enero de 1773, y el gobernador José Carlos de Agüero a Juan Antonio Peinado, en Caracas a 19 de enero de 1773, Archivo Histórico Nacional, Madrid, –en adelante AHNM–, Consejos 20509.



Habiendo confirmado los frecuentes contrabandos de Martín de Aznares, y los juegos en que la suerte lo metía, me entró como un frenesí por conocer mucho más de su azarosa vida. Seguí retrocediendo en el ordenador. Encontré varios registros que daban idea de muchos acontecimientos peligrosos durante su 12º viaje. Ya iba por el año de 1769. Estando en Cádiz todavía en el *Nuestra Señora del Coro*, su salida sufrió un sensible retraso por tener que desempernarle al navío sus curvas de banda para reafirmarle sus asientos, y desaforrrarle los cosederos hasta flor de agua para registrar las costuras del costado principal. El mandamiento de obras enfatizaba que de no encontrar firmeza en el maderamen se tendría que desaforrrar hasta la quilla, y en ese caso se debían recorrer de firme sus costados y cubiertas, lo que seguramente sucedió, pues el buque estuvo listo más de tres meses después. Pero mientras esperaban el despacho para América se suspendió la salida del navío cuando llegaron noticias sobre una fragata de moros de 30 a 40 cañones que merodeaba por Algeciras con bandera roja y medias lunas, según declaración del patrón de la embarcación canaria *Nuestra Señora de los Desamparados*, quien llegó todo asustado a relatar el encuentro. Al fin zarpó la nave guipuzcoana, después de una prudente espera, bajo el comando de Pablo de Orendain, un curioso caso de presbítero-capitán, más 99 tripulantes y 22 cañones de a 8 libras de bala en sus cureñas. Ya en el viaje de regreso, llevando a bordo 106 hombres de tripulación y 3 pasajeros, tuvo que recalzar en Vigo por fuertes vientos contrarios, además de ir falto de víveres, particularmente bizcocho, y trayendo además 12 enfermos<sup>10</sup>. Allí el intendente de marina le ofreció al capitán dinero y víveres para poder continuar el viaje a Pasajes, adonde llegó el 15 de mayo. Durante la travesía el buque encontró al navío *San Carlos*, de la Compañía, que había perdido el mastelero mayor en un temporal a la altura de La Bermuda. Fueron en conserva desde el 28 de septiembre hasta el 6 de octubre en que se separaron. En diciembre se supo que el navío de la Compañía *San Javier*, a su regreso a España, había enfrentado tales temporales y daba tantas cabezadas que metía la proa debajo del mar, perdiendo todo el enjaretado y la bandera del castillo, así como el león del mascarón de proa, que apenas pudieron asegurar amarrándolo con parte del aparejo roto. Para rematar perdieron la caña del timón, y en junta de oficiales decidieron entrar a Cádiz para reparar el buque. Como los enfermos que traía a bordo, el *Nuestra Señora del Coro* donde venía Aznares también regresaba tocado. Necesitaba una carena completa en Pasajes por su mala condición, pero no se le pudo realizar por estar ocupada la maestranza en las embarcaciones que debían llevar el regimiento de Granada. El buque debió aguardar cuatro meses para recibir los correspondientes auxilios<sup>11</sup>. Tanta espera seguramente atentaba contra la paciencia del maestro vasco, pero la Madre de Dios parecía haberse hecho presente en tanta contrariedad. El envejecido pero valiente barco donde él ejercía el oficio marinerero llevaba su nombre, así como lo llevaba la embarcación que trajo las noticias de los peligrosos moros. Sí, la Virgen siempre parecía dar la cara por Aznares y sus colegas. Por algo todos los buques de la Compañía disparaban cañonazos en su homenaje cuando regresaban a España y, poco antes de San Sebastián, a la altura del santuario de Nuestra Señora de Iziar, varias salvas elevaban con su rugido las plegarias de los marineros agradecidos por la culminación feliz de otra travesía, mientras el buque soltaba la bandera española con armas reales y el gallardete al tope<sup>12</sup>. Terminé de convencerme de que la vida marinera era cualquier cosa menos tranquila. Y aunque este viaje recién repasado por mí en el registro correspondiente era sólo uno entre los dieciséis periplos trasatlánticos del maestro, parecía concentrar todos los peligros que pueden esperarse de la más accidentada aventura oceánica: el angustioso deterioro del casco de la nave, la aparición en escena de corsarios moros con todo y su sanguinaria fama, los tiempos borrascosos que retrasaban la navegación y obligaban a arribar a otros puertos fuera del itinerario, los accidentes de otros barcos de la empresa que compartían con el *Nuestra Señora del Coro* de mi maestro los malos ratos del mar, en fin, los elementos argumentales típicos de la novela –o de la película, según el gusto del consumidor– de aventuras. Enterándome de tan inquieta vida no pude eximirme de formular quizá la pregunta más difícil de responder: ¿qué acontecía en el alma de Martín de Aznares mientras el mundo, los elementos y los hombres se desquiciaban a su alrededor?

Todas estas interrogantes se me ocurrían en segundos, machacando los instantes que se me hacían siglos por culpa de mi ansiedad para desnudar de una vez por todas las pruebas documentales de la trayectoria del mariner vasco, que se me convertía otra vez en héroe sólo por el hecho de confrontar tantas adversidades, y por volvérseme cada vez más humano. Continué con otro registro. O mejor dicho, con otros registros, porque la documentación recopilada pareció adquirir personalidad propia para espetarme más proezas marinas de Aznares en mi cara, como si yo no estuviera convencido todavía de su carácter heroico –que, como acabo de decir, ya lo estaba–, y como si mi esfuerzo investigativo pretendiera despojarlo de un carácter que tomaba proporciones épicas. Ya me encontraba en ese linderos donde una histo-

10. El marqués de Real Tesoro a Arriaga, en Cádiz a 7 de julio de 1769, Juan de Villavicencio a Arriaga, en Vigo a 2 de abril, y los directores de la Compañía a Arriaga, en Madrid a 19 de diciembre de 1770, AGI Caracas 932; registro de la carga del navío *Nuestra Señora del Coro*, su maestro dn. Martín de Aznares, que salió el 12 de julio de 1769, en Carraca (Cádiz), AGI Contratación 1692.

11. Juan de Villavicencio Arriaga, Vigo a 2 de abril de 1770; el marqués de Arcohermoso a Arriaga, en Cádiz a 8 de noviembre de 1771; y el marqués de Real Tesoro a Arriaga, en Cádiz a 10 de diciembre de 1771, AGI Caracas 932.

12. Manuel de las Casas a Joseph de la Quintana, en San Sebastián a 5 de diciembre de 1740, AGI Indiferente 2406.

ria mal contada podía redimirse con un relato bien escrito. Pero quería contar esta historia lo mejor posible antes de pensar en vestirla de luces literarias. Para ello debía finalizar la revisión documental. Y vuelta a la tecla de retroceso temporal para toparme de nuevo con la lucha entre el hombre y los meteoros. En los tres viajes que emprendió Aznares entre 1767 y 1765 –hablamos del 11º al 9º viaje, siempre en retroceso, tal como yo lo hacía aquella tarde en que descubrí al Aznares novelesco–, los vientos contrarios le retrasaron la travesía o le obligaron a cambiar de rumbo<sup>13</sup>. Por eso decía que la base de datos había asumido una extraña personalidad para convencerme de la aventura climática permanente en que vivía Martín de Aznares. Perdía el tiempo este engendro electrónico. Más que aventuras de viento huracanado o de olas gigantescas; más que guerras entre españoles e ingleses; más que maniobras ilegales para eludir la ley, para mí la auténtica aventura de Aznares residía en el fondo de su alma. ¿Cómo podía pensarse ese hombre a sí mismo al recostar la cabeza cada noche para arrancarle al destino unas pocas horas de descanso? ¿Podía existir el sosiego entre su pecho y su espalda?

### 3. LA PROFESIÓN DE NAUFRAGAR

Hablando de sosiego, éste termina convirtiéndose en una metáfora cuando un ser humano se limita a sobrevivir. Martín de Aznares ya era un veterano de 7 viajes trasatlánticos para el momento en que yo había revisado aproximadamente la mitad de los registros de mi base de datos –de hecho no habían pasado más de diez minutos desde que comencé a explorar las fichas sobre Aznares en pantalla–, y su vida permanecía amenazada por los frecuentes e implacables peligros del mar. Pero todavía la computadora me depararía grandes sorpresas. Su octavo viaje se efectuó entre los años de 1761 y 1762, como maestro del navío *San José*. Según el mandamiento de obras del registro de carga ordenado en Cádiz antes de zarpar, aunque se debían descalcar y calafatear sus costados y cubiertas, recorrerlo enteramente dándole pendoles, fuego y betún a los cosederos, el navío fue enviado a Venezuela sin aplicársele estas reparaciones<sup>14</sup>. Las consecuencias de esta negligente determinación se manifestaron en el siguiente tornaviaje. El *San José* salió de La Guaira el 4 de julio en convoy con la fragata *San Ignacio*, y después de grandes padecimientos náuticos por su mala condición fue alcanzado frente a la costa asturiana por seis buques de guerra ingleses. Se entabló un feroz combate que duró cinco horas entre las fuerzas navales enemigas, por un lado, y por el otro los dos barcos guipuzcoanos y las fortalezas de la costa, mal guarnecidas con pocas y defectuosas piezas de artillería. Cuando la batalla ya estaba perdida, la tripulación de Aznares, en consejo de guerra urgente, decidió perforarle el casco al *San José* con 15 barrenos para hundirlo y evitar que el enemigo lo capturase. Tan estrecha era la relación entre las tripulaciones y sus barcos que esa terrible decisión debió dolerles, precisamente, en el alma. Imagine, amigo lector, a un padre sacrificando a su hijo, algo así como un Abraham bíblico poniendo el cuchillo en la garganta de su primogénito naval. Lamentablemente en este caso no apareció el ángel salvador, sino un demonio exterminador con uniforme británico que incrustó el puñal en el Isaac de madera: cuando ya el buque zozobraba y sus hombres lo habían evacuado, los ingleses lograron tomarlo e incendiarlo antes de su hundimiento definitivo. Desde las fortalezas de la playa la marinería contempló el triste final de su querido barco. Fue un naufragio premeditado e inevitable. Fue un naufragio «light», para decirlo en términos coloquiales finiseculares, pero no por ello menos doloroso. Para rematar la mala fortuna de los vascos, la fragata *San Ignacio* encalló al entrar a la rada y quedó sobre un costado, pero venía tan repleta de contrabando que la barriga se le abrió por completo. Por el gran hueco de madera salieron 255 zurrones de cacao fuera de registro, que una vez rotos se desparramaron varias leguas a la redonda en las playas circundantes<sup>15</sup>. Quizás tamaño pecado no merecía un castigo distinto de una muerte cruenta y deshonorosa. Para volver a los términos bíblicos, fue una especie de lapidación por adulterio. Las balas de cañón hicieron de piedras justicieras, y el adulterio quedó representado por el delito preferido de las huestes españolas: el contrabando cotidiano.

Hasta el momento –¡qué poco tiempo, en verdad!– yo había logrado trazar las líneas generales que enmarcaban el trasiego biográfico de Martín de Aznares. Tenía pruebas documentales para atribuirle, sin lugar a dudas, grandes aventuras, incluyendo acciones dentro y fuera de la ley. Su vida había acumulado

13. El marqués de Real Tesoro a Arriaga, en Cádiz a 27 de enero de 1769, AGI Caracas 932, y el marqués de Real Tesoro a Arriaga, «Estado de la carga que conduce el navío *Nuestra Señora del Coro*, su maestre dn. Martín de Aznares, desde el puerto de La Guaira del que hizo vela el 22 de junio de 1765», en Cádiz a 19 de agosto de 1765, AGI Caracas 931.

14. Registro de carga del navío *San José*, su maestre dn. Martín de Aznares, que salió el 23 de junio de 1761 de Cádiz a La Guaira, AGI Contratación 1690.

15. Registro de la carga que trajo el navío *San José*, su maestre dn. Martín de Aznares, que salió del puerto de La Guaira el día 4 de julio de 1762 al de Cádiz; Joseph de Colosía a Julián de Arriaga, en Avilés a 3, 7, 11, 19, 22 y 29 de septiembre, y 28 y 31 de agosto de 1762; Antonio Varela Bermúdez a Arriaga en Oviedo, a 22 de septiembre de 1762; y Colosía y Manuel Escobedo a Arriaga, en Avilés y San Sebastián, a 19 de octubre del mismo año, AGI Caracas 931.



suficientes accidentes navales, acciones de guerra, actividades ilícitas y empresas marítimas como para concederle un protagonismo fuera de lo común. Pero todavía me quedaba casi la mitad de los registros en la base de datos. ¿Qué faltaba para catapultarlo a esas alturas donde la historia pierde su nombre en los terrenos de la ficción?

Retrocedí al siguiente registro. Terribles noticias. Más naufragios y más amigos de Aznares muriendo entre olas de mar y de cacao, o desapareciendo tras fogonazos de pólvora enemiga. Era el año de 1759 y el 7º viaje de mi maestre. Entonces supo de los naufragios de la fragata *San Juan Bautista* en la barra de Maracaibo, y del jabeque *San Francisco Javier* en La Guaira, ambos de la Compañía. En el segundo se ahogaron el capellán y 8 hombres, todos conocidos suyos<sup>16</sup>. Pero también se enteró de un hecho insólito. En noviembre de ese mismo año Esteban Joseph de Abaria, presidente de la Casa de la Contratación de Cádiz, había extendido de su puño y letra un despacho para la fragata *San Ignacio de Loyola* de la Compañía –la misma que naufragaría con las tripas llenas de contrabando en la costa asturiana– en el cual autorizaba su salida aun estibando una evidente sobrecarga<sup>17</sup>. Imaginemos hoy cualquiera de los ministros del área tributaria o fiscal concediendo permisos para defraudar las arcas públicas. El Estado legitimando la ilegalidad. El Estado contra el Estado. En mi tierra decimos que quien hace la ley hace la trampa. Y hablando de trampas, Aznares, por su parte, continuaba practicándolas junto con la gran mayoría de las tripulaciones guipuzcoanas, según otros registros consultados. El navío *Santa Ana*, por ejemplo, confrontó serios problemas al salir de Pasajes en enero de 1758. Llevaba dos piquetes de las compañías sueltas extranjeras junto al navío *San José*, donde iba mi maestre en su 6º viaje, y tocó fondo en la bahía. Pudieron continuar viaje a La Guaira de donde regresaron a Pasajes el 9 de diciembre del mismo año, no sin antes encarar vientos contrarios que les retrasaron. Escaso de víveres, el *Santa Ana* encontró dos navíos de la Armada española que le escoltaron y socorrieron con 12 pipas de agua. Al llegar a puerto, con una exagerada sobrecarga de 238 toneladas, exceso equivalente al 46% por encima de su capacidad y síntoma inequívoco de contrabando, necesitó urgentemente una carena completa que no recibió, pues de inmediato quedó desincorporado del servicio. Este vencimiento del buque, cuya vida útil duró, sin embargo, 13 años, era otro reflejo de la proliferación de fraudes a la Real Hacienda. A principios de año en la fragata *San Antonio* se decomisaron 128 zurrones de cacao y 56 cueros al pelo, y a su capitán Antonio del Llano se le confiscó un contrabando de plata, fue puesto preso y sentenciado por orden del ministro de marina. En la fragata *San Sebastián* se le decomisó otro contrabando al maestre de víveres y quedó excluido del servicio. Un poco más tarde se aprehendió otro en la fragata *San Ignacio de Loyola*, que además también tocó fondo en el canal del puerto de Pasajes por efecto del sobrepeso<sup>18</sup>. Pero esta epidemia de prácticas ilegales, en las cuales Martín de Aznares seguía participando tranquilamente, quedó convertida en una bagatela para el veterano maestre cuando, delante de sus ojos, el capitán del *San José*, Manuel del Cerro, desapareció tras el estampido de un cañonazo enemigo después de dos horas de combate con dos buques corsarios ingleses<sup>19</sup>. Un reguero de sangre y miembros descoyuntados fue todo lo que quedó del desgraciado comandante. El primer teniente se encargó del comando del buque, y el segundo teniente pasó al lugar del primero<sup>20</sup>. Aznares siguió ocupando el cargo de maestre, pero sintió cómo el hilo del que pendía su vida se había hecho más delgado que nunca.

De hecho, durante la travesía anterior –a la sazón su quinto viaje–, Aznares comprobó como los tratados de paz entre España e Inglaterra terminaban convirtiéndose en papel mojado por el empeño de las naves de guerra inglesas en requisar las embarcaciones del rey español. Los combates se repetían acompañados de las quejas diplomáticas que se transformaban en inocuos saludos a la bandera enemiga<sup>21</sup>. Era la paz como excusa para continuar la guerra. Y mientras tanto los marineros morían sobre las cubiertas tratando de aprovechar el último grano de cacao para engrosar sus bolsillos revendiendo el fruto tropical en la España sedienta de chocolate. Los que dejaban sus huesos en el mar por lo menos habían conocido las mieles de una fortuna fugaz. Quienes quedaban vivos sólo rogaban a la Virgen protectora su intercesión para sobrevivir al próximo combate; mientras tanto también luchaban en la guerra de las oportunidades, donde alcanzaban la victoria aquellos que lograban pactar con la ley y con el fraude.

16. Felipe Remírez de Estenoz a Arriaga, en Caracas a 9 de julio de 1759, AGI Caracas 930.

17. Esteban Joseph de Abaria en Cádiz, a 14 de noviembre de 1759, AGI Contratación 1690.

18. Julián de Arriaga a Manuel Diego Escobedo, en Madrid a 9 de enero de 1758; Escobedo a Arriaga en San Sebastián a 27 de marzo del mismo año, ambos en AGI Caracas 930; acuerdos de las juntas generales de la Compañía celebradas durante los años de 1756, 57 y 58, por Manuel Francisco de Joaristi, en Madrid a 21 de abril de 1758, AGG 2-22-72; y Francisco Javier de Esparza en Ascoitia, a 28 de abril de 1758, AGG 2-8-31.

19. Esteban de Abaria a Julián de Arriaga, en Cádiz a 14 de octubre de 1758, AGI Caracas 930.

20. Los directores de la Compañía a Arriaga, en Madrid a 1 de febrero de 1759, AGI Caracas 930.

21. Manuel Diego Escobedo a Julián de Arriaga, en San Sebastián a 10 de enero de 1757, sobre el combate del *San Ignacio de Loyola* con una balandra corsaria inglesa; otro de la fragata *Santo Cristo de Maracaibo* con un bergantín inglés, de fecha 4 de abril del mismo año; y otro relacionado por Esteban de Abaria en Cádiz a 7 de mayo entre la fragata *San Sebastián* y una fragata inglesa que no sólo le batió sino intentó abordarle infructuosamente, AGI Caracas 930. Ver también relación de Juan Bautista Olano, fechada a bordo el 24 de septiembre del mismo año, sobre los abusos y malos tratos de un corsario británico contra la fragata *San Antonio*, AGS Estado 6940.



#### 4. VIVIR PARA CONTARLO

Ya había llegado al punto en que mi maestre se encontraba totalmente consolidado como héroe. Y no habían pasado todavía más de 15 minutos de recorrido por el mazo de fichas electrónicas. Pero de repente se me perdió el rastro de Martín de Aznares entre los años de 1755 y 1743. No había registros de ese lapso. Recuerde, querido lector, que seguimos retrocediendo. Más de diez años de oscuridad documental me dejaron en estado de total perplejidad cuando yo esperaba encontrar cualquier cosa en esa vida de sobresaltos. ¿Porqué ese vacío? ¿Era acaso culpa de mis torpezas como investigador que me habían hecho saltar algún archivo o legajo crucial? ¿O era que finalmente había alcanzado una primera etapa de absoluta tranquilidad en su vida marinera? Sólo quedaban cuatro registros en la base de datos, de modo que me aproximaba al final de la búsqueda. La siguiente ficha correspondía al año de 1743, y el campo «Resumen» decía: «Solicitud de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas de artillería y balas, debido a la necesidad que tiene por la que dejó el navío *Santa Ana* en Puerto Cabello y la que se perdió en La Anegada con el *San Ignacio de Loyola*». ¿Qué hacía el nombre de Aznares en este registro? Un corrientazo me recorrió de pies a cabeza, y de inmediato supe que mi querido oficial había penetrado los compactos muros de la leyenda, y que me sería muy difícil esquivar las tentaciones de la ficción literaria al escribir su biografía, si algún día me decidía. Después de esos 12 años de misteriosa desaparición —que, por cierto, me recordaban al Jesucristo adolescente— suponía yo que Aznares se quedaría tranquilo en los comienzos de su hoja de servicios como marinero. Pero lo encontré involucrado en el trágico naufragio del primer navío *San Ignacio de Loyola* que prestó servicios en la flota guipuzcoana desde 1730. Yo había escrito una ponencia sobre este caso para presentarla a un congreso de historia naval, pero no había reparado que Aznares era el maestre de ese buque. Era un poderoso navío de 50 cañones y 579 toneladas, incorporado en 1742 al convoy de cinco buques de la empresa que debía reforzar las plazas españolas en el Caribe con tropas y pertrechos. El navío conducía en su interior seis compañías del regimiento de Portugal, equivalentes a 600 efectivos, que sumados a sus 160 tripulantes producían un total de 760 hombres a bordo. Llevaba además 2.600 balas de cañón de diferentes calibres, 900 granadas, 222 bombas, 120 quintales de pólvora, 29 quintales de hierro y plomo, 273 barriles de harina y 240 fusiles con su munición. A toda esta carga militar debía agregarse el rancho, víveres y provisiones para tropa y marinería, y los efectos navales indispensables para el buque, de modo que otra vez la sobrecarga era evidente<sup>22</sup>. El barco se separó del convoy por problemas en la navegación, consecuencia del deterioro en su casco y estructura por efecto de las constantes sobrecargas en sus 4 viajes anteriores. Cuando se hallaban cerca de Puerto Rico los marineros de la proa, creyéndose bien zafos y alejados de cualquier peligro, de repente vieron clarear el agua por babor, primer síntoma del arrecife traicionero que se escondía tras una densa espuma. No hubo nada que hacer. El barco tocó los riscos sumergidos por primera vez, de los cuales salió a flote por sí mismo. Tropezó de nuevo y la tripulación izó las gavias que venían arriadas para tratar de reflotarlo, pero encalló otra vez. Volvió a flotar pero el arrecife lo hirió una vez más y cayó totalmente sobre el costado de estribor en una horrorosa escora de 90 grados<sup>23</sup>. A pesar de que la tripulación cortó los mástiles para tratar de enderezarlo, el agua lo anegó hasta la escotilla mayor. Eran las 8 de la noche del 30 de marzo cuando la pobre embarcación fue acuchillada por los arrecifes de la isla La Anegada dejando 200 ahogados entre tropa y marinería, perdiéndose el buque por completo. La terrible experiencia la narran los sobrevivientes anotados en mi registro, que precariamente lograron evacuarlo por el costado de babor. La sorpresa fue total después que los gavieros habían bajado del tope de los mástiles a las 6 y media de la tarde sin divisar obstáculos a 7 leguas a la redonda<sup>24</sup>. La isla tenía en aquella época una longitud aproximada de 7 millas náuticas, pero su altura máxima no superaba los 30 pies sobre el nivel del mar, de modo que no era fácilmente visible. Peor aún, la barrera de arrecifes que la rodeaban tenía una longitud de unas 15 millas, y una anchura de 6. Del norte hacia el noroeste las profundidades alrededor del arrecife iban de las 22 brazas hasta las 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> brazas, y por el sur y el suroeste apenas alcanzaban entre las 2 y 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> brazas. La orilla del coral en todo el borde superior era invisible, particularmente en el temido arrecife de La Herradura, al cual hacen referencia la mayoría de los testimonios aportados por los

22. Tripulación del navío entregada en La Guaira a 6 de julio de 1733, AGI Contratación 2690; composición del regimiento de Portugal en MARCHENA FERNÁNDEZ, J.: *Oficiales y soldados en el ejército de América*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1983, p. 56; y efectos militares transportados en «Estado de los pertrechos de guerra que de orden del rey llevan los navíos de la Compañía de Caracas», incluido en «Expediente sobre el estado y salida de las cinco fragatas de la Compañía de Caracas del mando de dn. Joseph de Iturriaga, a conducir el regimiento de Almansa y Portugal. Año de 1742», AGI Indiferente 2406. Ver también VIVAS PINEDA, G.: «La resurrección del navío *San Ignacio*: utilidad historiográfica de un naufragio del siglo XVIII», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval-Armada Española, Madrid, 1999, pp. 547-562, p. 558.

23. Declaraciones a José de Iturriaga en Puerto Rico de los sobrevivientes del navío, copia firmada por el escribano Antonio de Salazar y Castillo en Madrid, a 16 de junio de 1760, AHNM Consejos 20202, 5ª pieza, f. 5 vto.

24. Carta de Juan Bautista de Goicoechea, capitán del navío *San Ignacio*, a los directores de la Compañía, en La Guaira a 30 de octubre de 1748, AHNM Consejos 20202, 2ª pieza, ff. 29-30.



sobrevivientes de los 120 naufragios reportados en la zona durante cuatro siglos de accidentes navales en La Anegada<sup>25</sup>. El capitán Goicoechea –apresado por los ingleses luego del naufragio, privado de toda comunicación por Iturriaga una vez liberado por aquellos, y confinado en la cámara baja de la fragata *San Sebastián*–, quedó sirviendo en los guardacostas de la Compañía sin sueldo. Seis años después se dirigía a los directores de la empresa solicitándoles que «en la cristiana consideración de vuestras mercedes me miraran con la piedad que acostumbran, con los trabajos que desde esta desgracia estoy experimentando»<sup>26</sup>. Aznares no figuraba en las listas de supervivientes del *San Ignacio* que llegaron a Puerto Rico<sup>27</sup>, pero logró sobrevivir y fue hecho prisionero de los ingleses en la isla de Saint Thomas<sup>28</sup>.

Como hemos visto, el capitán habló de la desgracia personal en que había caído su vida como consecuencia del trágico acontecimiento. ¿Pesaban demasiado sobre su conciencia los 200 cuerpos que yacían en los peñascos coralinos de las Antillas, y el casco roto de uno de los buques mejor construidos de la España ilustrada? ¿Y qué habrían dicho las palabras de mi maestre si hubieran sido transcritas por algún escribano durante los interrogatorios a que lo sometieron los ingleses en la isleta caribeña? ¿Estará ese valioso testimonio en algún archivo británico? ¿Qué experimentó el alma del marinero vasco durante esos años oscuros en que su vida deambuló por los misteriosos rumbos de una fatalidad que lo golpeaba sin matarlo?

Lo más curioso del trío de registros que me quedaban por revisar fue comprobar cómo la vida de Aznares parecía repetir algunas desgracias, como queriendo someterlo a prueba para medir su temple humano. En efecto, mi maestre ya había sido prisionero de los ingleses en su viaje anterior, el tercero en su trayectoria marítima. Habiendo salido de La Guaira a finales de julio de 1739, el navío *San José*, con un total de 213 tripulantes, fue apresado en un punto desconocido de la travesía junto a la fragata *Santiago*, apodada *El Santiaguillo*, de la misma Compañía. Pero en esta ocasión la tripulación fue puesta pronto en libertad, y refirió el mal estado en que reconoció estaba la dotación marinera de los bajeles apresadores del almirante Haddock, lo que explica la rápida liberación del contingente guipuzcoano, y demuestra al mismo tiempo que la infeliz vida de los hombres a bordo no era exclusividad de ninguna nación. Por otra parte, la junta general de la Compañía había conminado a sus tripulaciones a llevar desembarazado el entrepuentes y la segunda batería de los buques para utilizarla en todo momento, ante las amenazas inglesas durante el enfrentamiento recién declarado<sup>29</sup>. Esto confirma que la marinería acostumbraba llevar tan sobrecargados los navíos que reducían ostensiblemente su capacidad ofensiva. Ahora más que nunca se necesitaba el potencial artillero de las naves españolas, pues Inglaterra había puesto en comisión 129 buques de guerra tripulados por 34.500 hombres y armados con 4.900 cañones<sup>30</sup>. Sin embargo, este poderío naval no logró impedir que los buques de la Compañía apresaran embarcaciones negreras británicas y tuvieran derecho a recibir parte del botín. Para Aznares, sin embargo, fue imposible no sentir piedad por aquellos 385 desgraciados africanos que vio en el muelle de La Guaira, capturados por el navío *Nuestra Señora del Coro*, quienes morían de inanición y maltratos mientras esperaban el remate en almoneda cual mercancía depreciada<sup>31</sup>. ¿Cómo asimiló el jovencísimo oficial aquellas primeras impresiones de la vida en el mar durante la guerra? ¿Acaso era un mito la machacona fama de invencibilidad de los marineros ingleses, después de «ver con sus propios ojos» que sobre las cubiertas de la Pérfida Albión también había piltrafas antropomorfas? ¿Pudo superar el impacto de aquel lastimero botín de esclavos que engrosaba los bolsillos de sus colegas apresadores, y poco tiempo después llenaría sus propios bolsillos de corsario?

Lo cierto es que el forjamiento de su alma de acero había comenzado desde sus dos primeros viajes, los últimos de mi recorrido por los expedientes aznarianos de mi base de datos. Era imposible resistirse a que detrás de su pecho tostado por el sol tropical las emociones provocadas por el forcejeo entre la vida y la muerte imprimieran un sello indeleble. Pero hubo momentos en que sólo la muerte parecía vencedora,

25. Ver blytmann@blytmann.com, 1998, página «web» de Tage Blytmann, autor de *Saga of the Anegada Island Shipwrecks, 1500-1899*. Agradezco al señor Blytmann el envío vía fax de un excelente mapa de La Anegada y sus alrededores, que he podido utilizar para visualizar y analizar mejor el arrecife donde sucumbió el *San Ignacio*. También VIVAS PINEDA, G.: «Los pecios del cacao: barcos perdidos de la Compañía Guipuzcoana de Caracas», *Memorias del Congreso Científico de Arqueología Subacuática ICOMOS*, Pilar Luna Erreguerena y Rosamaría Roffiel, coordinadoras, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2001, pp. 120-130.

26. Carta de Juan Bautista de Goicoechea, capitán del navío *San Ignacio*, a los directores de la Compañía, en La Guaira a 30 de octubre de 1748, AHNM Consejos 20202, 2ª pieza, ff. 29-30.

27. «Lista de la gente de la tripulación del *San Ignacio* que ha llegado a Puerto Rico desde La Anegada», José de Iturriaga en San Juan de Puerto Rico, a 23 de abril de 1742, en «Papeles de la Compañía de Caracas...», AHNM Consejos 20202, 12ª pieza.

28. Información recibida por el comandante del convoy José de Iturriaga sobre la separación y naufragio del navío *San Ignacio*, en Puerto Rico, julio de 1742, AHNM Consejos 20202, f. 41.

29. La junta general en San Sebastián, a 25 de agosto de 1739, AGI Indiferente 2406.

30. «Número de navíos de guerra de todo tipo que Inglaterra ha puesto en comisión hasta el 11 de diciembre de 1739», AGS Estado 6908.

31. «Noticias de Martín de Sansinenea, capitán del navío *Nuestra Señora del Coro*, sobre el remolque de un buque negrero inglés, nuevo y como de más de 200 toneladas, que capturó con 360 esclavos de Guinea», a bordo en La Guaira, a 1º de mayo de 1740, AGI Indiferente 2406; y «Gabriel de Zuloaga da cuenta de haber apresado la fragata *Nuestra Señora del Coro* de la Compañía otra inglesa con porción de 385 esclavos negros, y envía los autos sobre este asunto», en Caracas a 10 de julio de 1741, AGI Caracas 926. Aunque el primer documento citado da el número de 360 esclavos, los documentos del juicio seguido en Caracas para determinar si la captura se hizo según las normas de corso ratifican un número total de 385 esclavos.

como aquel triste año de 1737 en que realizaba su segundo periplo trasatlántico. Se encontraba en La Guaira con el navío *San José* cuando fue testigo del ahorcamiento del cabecilla de un motín que se suscitó en la galera grande de la Compañía<sup>32</sup>. Nadie discutía la pena aplicada al más grave delito sobre las cubiertas. Amotinarse era ponerse automáticamente una soga al cuello. Mientras reflexionaba sobre este caso recordé a Fletcher Christian, mi antiguo ídolo caído, y me felicité porque no habría ningún Marlon Brando para protagonizar a Martín de Aznares en mi propio *Motín a bordo*. Probablemente el suceso fue pronto olvidado con la ayuda de las misas que siempre se celebraban a la salida y llegada de los buques mercantes de la Compañía<sup>33</sup>. Por otro lado, la oración era todavía más necesaria por estos días, cuando las balandras holandesas de Curazao se armaban en guerra para contrabandear, robar frutos y mercancías, y hacer el daño que pudiesen a las embarcaciones de la empresa. Armadas y tripuladas con 400 hombres, cuatro de ellas echaron a pique una galera y capturaron otras dos, y luego huyeron a su base<sup>34</sup>. El miedo a esta violencia de los neerlandeses empujó a muchos tripulantes guipuzcoanos a la desertión<sup>35</sup>. Pero los marinos que permanecieron al servicio de la Compañía siguieron enfrentando los peligros de la navegación, y Aznares se enteró del desesperado lance en que se les ahogó un compañero en mitad del Atlántico al caer de las vergas de gavia del navío *San Ignacio de Loyola*. Sus colegas intentaron salvarlo echándole el bote, cabos y otros auxilios, pero todo fue inútil. Frente a sus ojos la terrible garganta marina se tragó un «hijo de San Sebastián»<sup>36</sup>. Y de nuevo la oración fue el único consuelo que quedó para alentar la salvación de su alma y pedir protección para las vidas que todavía permanecían a bordo. Sólo Dios sabía quién sería el próximo en caer. Y ya vimos como fueron muchos, quizá demasiados para la hechura de un alma juvenil cuyo dueño había escogido la profesión más peligrosa del mundo.

Y llegué al último registro. No me extrañó que incluyera de todo un poco. Usted, apreciado lector que ha soportado estoicamente mi febril recorrido, quizás se vea sorprendido una vez más por mis espasmódicas emociones hacia mi maestro. Para no influenciarlo más, me limito a citar textualmente el resumen de esta postrera ficha en mi computador: «Un jovencísimo Martín de Aznares ingresa a la flota mercante de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, desempeñando el oficio de escribano en el primer navío *San José*, de 700 toneladas de capacidad<sup>37</sup>. Viaja por primera vez a Venezuela, y tiene su primer encuentro con las fiebres que atacan a las tripulaciones guipuzcoanas en los malsanos manglares de la bahía de Puerto Cabello. La Compañía emprende inmediatamente la construcción de un hospital<sup>38</sup>. Aznares recorre los alrededores de la comarca y se maravilla ante la bonanza agrícola de la tierra venezolana. 61 valles de cacao, 759 haciendas y 5 millones de árboles del fruto se reparten por toda la franja costera. El barco regresa con una carga de 11.876 fanegas de cacao a Cádiz<sup>39</sup>. Allí atraca el 21 de abril de 1735, 4 meses y medio después del zarpe debido a las fuertes corrientes que dañan el aparejo y rompen el tajar de la cubierta, que se repara en La Habana, donde había hecho aguada además de Puerto Rico. Trae 20 prisioneros, entre holandeses y criollos, un religioso capuchino, y otros presos que remite el gobernador de La Habana, así como cajones de pliegos»<sup>40</sup>. Otra vez –y primera ocasión en su cronología lineal–, la muerte planeaba sobre él, en esta oportunidad representada por la enfermedad tropical que dejaba sin aliento a las tripulaciones novatas y en la sempiterna mar gruesa que arrancaba la tablazón de los navíos. Pero aquí también la feracidad cacaotera de Venezuela asomaba la cabeza para anunciar la riqueza –legal o ilegal, aun cuando esta última fuera la más popular– de los que pisaban su suelo fértil. Y la conducción de contrabandistas prisioneros le avisaba de un posible destino personal si se dejaba seducir por las mieles del fraude; claro, en caso de que España finalmente se decidiera a aplicar la ley a quien la irrespetara. Aznares la irrespetó, y para su fortuna ya sabemos que España nunca se decidió.

32. Representaciones a Mateo Díaz del comandante general de la Provincia de Venezuela que vinieron a bordo del navío *San José*, de la Compañía de Caracas, a 15 de noviembre de 1737, AGI Caracas 56, y actividad naval de la Compañía durante el año de 1737, AGI Sto. Domingo 734.

33. Junta general de la Compañía celebrada en San Sebastián a 28 de junio de 1737 AGG 2-22-72.

34. El gobernador Gabriel de Zuloaga, Caracas 12 y 14 de noviembre de 1737, AGI Sto. Domingo 785.

35. Mateo Pablo Díaz, secretario del Despacho Universal, 15 de noviembre de 1737, AGI Caracas 56.

36. «Año de 1738. Diario de Joseph de Ugalde, piloto del navío *San Ignacio de Loyola* en su tercer viaje, de San Sebastián a La Guaira. Joseph de Lajust, comandante», a bordo, AGS Marina 395.

37. Éste es el documento más antiguo en el cual Aznares figura como miembro de una tripulación de la Compañía: registro de carga del navío *San José*, los oficiales reales en Caracas a 31 de julio de 1739, AGI Caracas 535.

38. El comandante general de la Provincia de Venezuela, Martín de Lardizábal, notificó a España la necesidad de velar por «el alivio y conservación de la gente de sus navíos [de la Compañía], que ha reventado y revienta perdiendo su salud en tierra tan enferma y contraria a sus complejiones», en Caracas a 30 de abril de 1733, AGI Caracas 925. Esta insalubridad fue la principal causa del despoblamiento de la región antes de la llegada de la empresa vasca. Véase DE ARMAS CHITTY, J.A.: *Historia de Puerto Cabello*, Banco del Caribe, Caracas, 1974, pp. 15-22; también la obra coetánea de Joseph Luis de Cisneros, quien en su *Descripción exacta de la Provincia de Venezuela* hablaba de los valles del norte de la Provincia como «demasiadamente cálidos y húmedos, y por lo general expuestos a muchas enfermedades de putrefacción, y con especial a calenturas», edición facsimilar, Academia Nacional de la Historia, prólogo de Pedro Grases, Caracas, 1981, p. 68. Este ambiente malsano todavía era palpable en 1784, en vísperas de la desaparición de la Compañía, según declaró el intendente Saavedra en una visita a Puerto Cabello. Véase LÓPEZ CANTOS, A.: *Francisco de Saavedra, segundo intendente de Caracas*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1973, pp. 51-52.

39. Datos del viaje y la carga en manifiestos de AGI Caracas 535, 926, e Indiferente 2406.

40. Notificación de Juan Francisco de Varas y Valdés a Juan Ventura de Maturana, en Cádiz a 25 de abril de 1735, AGI Sto. Domingo 734.



## 5. SE CIERRA EL TELÓN. SE ABRE LA LEYENDA

¿Por casualidad, amigo lector, es usted historiador? Si lo es, entonces le pregunto ¿qué haría con esta recopilación de hechos rigurosamente documentados? ¿Los utilizaría en una monografía digna de un buen libro dirigido al gremio donde sus colegas pujan por rescatar verdades históricas? ¿O los plasmaría en una ponencia para despertar al auditorio de expertos que languidecen en un congreso de especialistas? Yo he hecho ambas cosas, y creo que Martín de Aznares merece aplausos más entusiastas que los recibidos hasta el momento. Pero si usted no es historiador y forma parte de los incontables públicos en busca de un héroe particular, le propongo me acompañe a crear una leyenda, o, al menos, una ficción que se alimenta de la historia. Creo contar con suficientes elementos argumentales protagonizados por mi maestro: sobrevivir a dos cruentos naufragios, a tres encallamientos portuarios, a cinco buques destartados, a tres guerras europeas, a sesenta batallas navales, a veinte tormentas atlánticas, a las secuelas de dos huracanes tropicales, a tres mil cañonazos enemigos, a cien corsarios moros, a doscientos navíos ingleses, a mil contrabandistas holandeses, a una prisión española y dos cárceles inglesas, a dos gobernadores coloniales y a tres jueces peninsulares. Suficiente material –¿no cree usted?– para merecer una buena novela, o ... ¿una buena película? En este caso, no se preocupe por mi rechazo a los actores capaces de incurrir en la gula autodestructora que puedan encarnar a un Aznares amorfo. Me tranquilizan los efectos especiales que Steven Spielberg y sus colegas de Hollywood han inventado para crear seres vivos capaces de ilusionarnos desde una armónica corporeidad virtual.

Pero a usted todavía le pueden quedar algunas dudas. Quizá no le merezca la pena subvertir la historia para fundar extrañas ficciones de resultado sospechoso. Si ése es el caso, y para terminar este artículo, permítame unas cuantas pinceladas biográficas más sobre mi maestro que no se encuentran en los registros ya citados, a ver si se anima a escoger una butaca en la sala de cine. Mi base de datos comprende otras 2.000 fichas aparte de las que contienen datos sobre Aznares. Estimulado por la sugestividad del material encontrado, he repasado todos los registros que siguen al de la jubilación del maestro de 1779 en adelante, y hay evidencias para bajarlo del pedestal mítico y devolverlo a su condición humana más cruda. Creo haber comentado que esta historia no tiene un final feliz. Al repasar de nuevo el documento de su jubilación todo parece listo para que se retire a gozar de un espléndido descanso. Tiene dinero suficiente para vivir como un Conde de Montecristo después de descubrir el tesoro que el abate Faría le ha legado. En este caso, el papel del anciano presbítero lo han ejercido los buques mercantes de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, que le entregaron el mapa de la costa venezolana donde los diamantes de chocolate brotan sin esfuerzo de los árboles. No exagero. Podemos dejar de lado los 200 ducados de pensión y todavía nuestro hombre permanece millonario. ¿Acaso hemos olvidado que contrabandeó durante décadas, que el fraude cacaotero como modo de vida multiplicaba varias veces la utilidad del negocio, y que cuando la Compañía lo agarró con las manos en la masa apenas le dio una brevísima ración de calabozo? Por alguna razón el sueño de todo marino vasco era ingresar a la flota guipuzcoana<sup>41</sup>. Era la forma más segura –y no por ello menos peligrosa– de enriquecerse.

He aquí entonces a mi maestro instalado en su Pasajes natal, dispuesto a disfrutar del reposo del guerrero –lugar común en toda biografía heroica–, y deseoso de traspasar sus experiencias marineras a las nuevas generaciones. La gran mayoría de los muchachos, sin embargo, acaba de embarcarse en un enorme convoy de 26 embarcaciones mercantes que va a América escoltado por siete buques de la Compañía. Al frente va el famoso navío *Nuestra Señora de la Asunción*, alias *El Guipuzcoano*, que con sus 64 cañones y sus 1.150 toneladas es el más grande y poderoso buque en toda la historia de la corporación. Sólo este gigante lleva 550 tripulantes, de los 1.180 que conforman el contingente de la empresa. El resto de la nutrida flota, bergantines y paquebotes de poco tonelaje, lleva otros 600 hombres<sup>42</sup>, de modo que alrededor de dos millares de individuos se disponen a navegar, justo cuando una nueva guerra acaba de declararse entre ingleses y españoles, quienes no pueden vivir sin encender los cañones para demostrar el antiguo odio que se profesan.

Pero he prometido no extenderme mucho. Me limitaré a dejarle en pocas líneas, lector invisible, una corta relación de como el destino a veces hiere a los hombres sin sacarles una sola gota de sangre. Una semana después de su salida el convoy es apresado cerca de Finisterre por la escuadra del almirante inglés Rodney. Sin disparar un solo tiro la flota española se rinde ante el desequilibrio de fuerzas: de sus 26

41. Ver LARRAMENDI, M. de: *Corografía o descripción general de la muy noble y muy leal Provincia de Guipúzcoa*, Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián, 1982, pp. 209-210, quien, desde un punto de vista coetáneo, es contundente en relación con el enriquecimiento de tripulaciones y empleados de la Compañía de Caracas.

42. La composición completa del convoy español en comunicación de Gutiérrez de Rubalcava a Gálvez, en San Sebastián a 20 de agosto y 31 de diciembre de 1779, AGI Caracas 934-B, y en otra del almirante Rodney a Phillip Stevens, a bordo del *HMS Sandwich*, a 76 leguas del cabo Finisterre, el 9 de enero de 1780, Public Record Office (en adelante PRO), Adm. 1/311.

buques mercantes sólo los siete de la Compañía van armados con poco más de 200 cañones; los ingleses cuentan con 25 buques de guerra, artillados con 1.626 cañones<sup>43</sup>. En esta ocasión Goliat no recibirá la pedrada en la frente. Para no inmolarse a sus centenares de marineros Juan Agustín de Irady, el comandante guipuzcoano, entrega su inocente convoy al almirante británico, quien lo remite bien custodiado a Inglaterra. Allí las cárceles repletas de marineros vascos rebotarán durante años el eco, a veces en español, a veces en euskera, de sus lamentos resignados. Son los mismos muchachos a quienes mi maestro contaba sus proezas marítimas. El dolor se reparte a ambos lados del Canal de la Mancha. Allí los prisioneros suplican a la Virgencita protectora que les permita regresar a la Euskal Herria de sus amores, y aquí los familiares maldicen la hora en que sus marineros se alistaron en los buques guipuzcoanos. Aznares, por su parte, va diariamente a la embocadura del canal de Pasajes a buscar con su mirada la llegada de barcos inesperados. Ruega a Dios para que cualquier nave traiga algunos pocos de los paisanos apresados a quienes Inglaterra ha puesto la bota en el cuello. Piensa sobre todo en las madres y esposas que han dirigido una representación a los directores de la empresa para que éstos la eleven a José de Gálvez, quien desde la Secretaría de Indias se encuentra impotente para ayudarlos a volver. Ellas le han pedido a Aznares que las ayude a redactar la súplica, en cuyo texto se apoyan los directores para interceder por aquellos desgraciados: «Dirigimos a las superiores manos de v.e. el adjunto extracto de lo que resulta de una representación (que original se incluye) hecha a la Compañía por tres mujeres vecinas de la ciudad de San Sebastián en nombre suyo, y de otras ochenta más cuyos maridos e hijos tienen la desgraciada suerte de hallarse prisioneros en Inglaterra; y también acompañamos a v.e. tres cartas originales de otros tantos marineros, las cuales han motivado la representación expresada. Nos ha parecido muy propio el poner en noticia de v.e. cuanto producen aquellos documentos para que la autoridad de v.e. se sirva hacer de ellos el uso que su piadoso corazón le dictase en beneficio del estado y de los infelices vasallos de S.M. detenidos y maltratados en Inglaterra hasta el punto de desesperación que manifiestan. Madrid, 7 de junio de 1781»<sup>44</sup>. No se sabe todavía a ciencia cierta cuántos tripulantes lograron regresar, ni en cuánto tiempo, ni cuántos dejaron sus vidas y sus huesos en el suelo de la Albión enemiga.

¿Era posible entregarse así a un retiro en paz? ¿Bastaba el dinero para preparar el camino final hacia la otra vida? ¿Qué fue del Martín de Aznares acostumbrado a esquivar balas de cañón y tormentas tropicales que ahora era partícipe de las más angustiosas desgracias de su propio pueblo? ¿Cómo era entonces la estructura de su alma, después de llevar sesenta años viviendo entre los extremos de la cordura y la locura del hombre? No tengo más documentos, amigo lector, para especular. Excepto por aquellas listas de libros que se embarcaban en los navíos de la Compañía, y que quizás mi maestro leía en los ratos libres que le dejaba su primer oficio de escribano mientras su mercante se abría paso entre las corrientes del Atlántico. Allí destacaban las obras que hacía poco más de un siglo había publicado otro español trajinado y triste, de nombre Miguel, a quien los añejos ideales del espíritu habían mantenido vivo en medio de guerras y conflictos parecidos a los que Aznares acumulaba en su increíble hoja de servicios. Para poner punto final a este guión que yo mismo me he trazado, por si algún día veo mi nombre en los créditos de la película sobre aquel marinero medio loco que se llamaba Martín de Aznares, formularé un último sueño personal: veo una escena donde mi maestro, acomodado bajo la toldilla de popa, lee sin descanso una novela de aquel español en la que un caballero pasado de moda hizo creer a sus contemporáneos que se había vuelto loco. Cuando murió estaba triste y desengañado, pero había sembrado una esperanza de alcance universal. Su armadura enmohecida volvía al trastero de la casa, pero las aventuras de su dueño habían traspasado para siempre, como una espada al rojo vivo, los prejuicios de la humanidad. La belleza de esta escena me obliga a consignar en este último párrafo –y no en las notas a final de capítulo– la prueba documental de que Aznares pudo haber leído la obra de Cervantes: son las listas de libros que venían en los registros de carga de los buques guipuzcoanos, y que los maestros revisaban para mostrarlos a los numerarios de la Inquisición. Sólo así evitaban problemas con los representantes de la Justicia Divina. Pudieron haber sido los momentos en que Aznares se miró en el espejo del ingenioso hidalgo: si la curiosidad lo empuja, mi leído amigo, vaya al Archivo General de Indias, en Sevilla, y pida los legajos 1690, 1692, 1693 y 1695 de la Sección Contratación. Encontrará en esas listas *El Viaje del Parnaso*, el *Persiles y Sigismunda*, y sentirá cómo le pesan las manos cuando encuentre los folios donde *Don Quijote de la Mancha* fue incluido para hacer feliz, aunque fuera por pocos días, a un novelesco maestro guipuzcoano.

43. Detalles de la escuadra inglesa en relación del almirante Rodney a bordo del *HMS Sandwich*, a 76 leguas del cabo Finisterre, el 9 de enero de 1780, PRO Adm. 1/311

44. Los directores de la Compañía a José de Gálvez, en Madrid a 7 de junio de 1781, AGI Caracas 935.