

5

Revista  
de Estudios  
Marítimos  
del País Vasco

**ITSAS**  
*m e m o r i a*

VIVAS PINEDA, Gerardo: “Botín a bordo. Enriquecimiento ilícito en el curso guipuzcoano de Venezuela durante el siglo XVIII”, ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 357-377.

U·M

---

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián

---



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

# Botín a bordo. Enriquecimiento ilícito en el curso guipuzcoano de Venezuela durante el siglo XVIII

Gerardo Vivas Pineda

Universidad Simón Bolívar (Caracas)

«Imaginemos. Es lo que siempre están obligados a hacer los historiadores».

Georges Duby, *Europa en la Edad Media*.

«... con quienes pienso hacer batalla y quitarles a todos las vidas, con cuyos despojos comenzaremos a enriquecer; que esta es buena guerra, y es gran servicio de Dios quitar tan mala simiente sobre la faz de la tierra».

Miguel de Cervantes, *Don Quijote de La Mancha I*, cap. VIII.

## 1. UN NEGOCIO VIOLENTO, PERO NEGOCIO AL FIN

Recuerdo mis primeras aproximaciones al estudio del curso practicado por la Compañía Guipuzcoana de Caracas<sup>1</sup>, una actividad cruenta en sí misma –en palabras de la historiografía especializada– y repleta de hechos sangrientos. Transcurría la década de los años 80 en el siglo que terminaba y los investigadores acudíamos al Archivo General de la Nación, en la capital venezolana, sin el temor de ser víctimas de la violencia delincuencial y política que se ha apoderado del centro de la ciudad en los primeros años del siglo XXI. En aquella plácida época los respaldos documentales para reconstruir tan ambigua actividad marítima ofrecían una diversidad de elementos que nos obligaba a detenernos antes de obtener conclusiones apresuradas. Creíamos tener suficientemente claro el concepto de *corsario* –policía del mar–, pero en el balance de datos y testimonios escritos que acumulábamos ese concepto parecía entrelazarse cada vez más con el de *pirata* –delincuente del mar–. Con el paso del tiempo demasiadas evidencias parecían estimularnos a desmenuzar la aparente participación de los corsarios en prácticas ilícitas<sup>2</sup>. Los resultados del comercio cacaoero de la empresa, además, habían sido de sobra estudiados y comprobada su generosa rentabilidad<sup>3</sup>, y fue imposible dejar de lado, como hipótesis de trabajo, la participación de sus tripulaciones mercantes y corsarias en un negocio demasiado espléndido para no despertar apetencias que brotaban en terrenos fraudulentos. Contrastada esta posibilidad de análisis con la bibliografía sobre corsarismo que a posteriori tuvimos a mano, y con los hallazgos resultantes de nuestras investigaciones sobre contrabandos y fraudes en la marina mercante de la empresa vasca, fijamos definitivamente nuevos objetivos: la medición del producto de las presas legales acumuladas por los guardacostas guipuzcoanos, y a partir de allí proyectar cálculos especulativos sobre su ingreso ilegal<sup>4</sup>. En las publicaciones a nuestro alcance sólo Mario

---

1. Un primer estudio del curso vasco en Venezuela lo presenté en “La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas: los buques y sus hombres”, en *Los vascos y América: el comercio vasco con América en el siglo XVIII. La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Editorial Laida para el Banco Bilbao Vizcaya, Bilbao, 1989, pp. 307-350.

2. Hablo en primera persona del plural para agradecer la colaboración de Mariana Flores y Laura Arreaza, quienes sorteando los peligros aludidos se echaron sobre sus espaldas –mientras las clases universitarias restringían mi tiempo útil de investigación– la recopilación de los avilúos de presas en la Sección Compañía Guipuzcoana del archivo caraqueño, dato crucial en este estudio, como explicaremos más adelante. Así mismo Ramón Aizpúrua ha permanecido a nuestro lado con las más acertadas sugerencias. Este pequeño grupo conforma el “Nosotros” en este trabajo.

3. En el País Vasco y en los predios de la historiografía hispanoamericana se cuenta con insustituibles estudios sobre la trayectoria económica de la Compañía de Caracas, que en esta ocasión nos eximimos de citar por considerarlos demasiado conocidos. Menciono sólo dos clásicos: HUSSEY, Ronald: *The Caracas Company, 1728-1784: a study in the history of Spanish monopolistic trade*, Harvard University Press, Cambridge, 1934, y GÁRATE OJANGUREN, Montserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián, 1990.

4. En estricto orden cronológico de publicación anoto los siguientes títulos, que tratan sobre corso y obligatoriamente sobre contrabando: PARES, Richard: *War and trade in the West Indies, 1739-1763*, Clarendon Press, Oxford, 1936, y del mismo autor *Colonial Blockade and neutral rights, 1739-1763*, Clarendon Press, Oxford, 1938, ambos imprescindibles por su lucidez en el análisis de los guardacostas españoles y de los *privateers* británicos, y por la utilización de fuentes inglesas, francesas y holandesas; AZCÁRRAGA, José Luis: *El curso marítimo (concepto, justificación e historia)*, Instituto Francisco de Vitoria, Madrid, 1950; JUÁREZ, Juan: *Piratas y corsarios en Veracruz y Campeche*, Escuela de Estudios

Ocaña Torres y Lance Grahn ofrecían resultados económicos del corso español en el Estrecho de Gibraltar y en el Virreinato de Nueva Granada, respectivamente, cuyos totales nos parecieron de relevancia por la cuantía de los montos involucrados<sup>5</sup>. Inspirados por estos trabajos formulamos una hipótesis definitiva: los corsarios de la Compañía seguramente habían reproducido las conductas depredadoras de sus colegas españoles y europeos, pero sólo midiendo sus ingresos legales contemplados en las ordenanzas de corso podríamos estimar sus ganancias ilícitas, probablemente mucho más sustanciosas.

Desde este punto de partida recopilamos datos con los avalúos de naves y presas capturadas para una muestra de 196 casos<sup>6</sup>, que incluyen los botines otorgados a la Compañía Guipuzcoana y a las tripulaciones corsarias, es decir, los llamados repartimientos. El total de apresamientos documentados en la sección correspondiente del Archivo General de la Nación, en Caracas, contiene una población de 268 casos, ya estudiados por Vicente de Amézaga<sup>7</sup>, pero sólo hemos incluido aquí aquellos que, como acabamos de anotar, incorporan los avalúos y el repartimiento de los botines. Es bueno señalar, sin embargo, que existen referencias documentales para llevar la cantidad de presas mucho más allá, como, por ejemplo, el testimonio de Manuel Antonio de Urtesabel, quien sirvió como corsario y marino mercante en las escuadras de la Compañía antes de engrosar las tripulaciones de la Armada española como alférez de navío. Según Urtesabel, durante su etapa de servicio en aguas venezolanas se les aprehendieron 400 presas a los holandeses desde 1759, año en que empezó a servir, hasta 1774 en que regresó a España<sup>8</sup>, aunque él mismo especifica que sólo en doce de esos años trabajó como corsario. Si sólo en esos doce años el número de presas alcanzó tal cifra ¿a cuánto ascenderá el total verdadero desde 1730 en que la Compañía comenzó sus operaciones corsarias, hasta 1783 en que fue relevada del servicio de guardacostas? Por lo pronto, esta pregunta nos reafirma en la idea de que los corsarios no declaraban todos los apresamientos realizados, o que el desenlace de las capturas no siempre pasaba por el juicio de ley y no quedaban las pruebas documentales, o que los apresadores preferían cobrar un rescate y liberar a la presa<sup>9</sup>. Tampoco descartamos totalmente el extravío de expedientes en los repositorios archivísticos. Pero quedándonos con la muestra referida intentaremos medir por primera vez el ingreso legal de los corsarios, para luego realizar proyecciones acerca de su ingreso ilegal, que, repetimos, seguramente fue muy superior<sup>10</sup>. Vale este comentario para destacar que

---

Hispanoamericanos, Sevilla, 1972; ARAUZ MONTANTE, Celestino Andrés: *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, dos tomos, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1984; RAMOS, Héctor Feliciano: *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México (1748-1778)*, Diputación Provincial de Sevilla, 1990; OTERO LANA, Enrique: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias: el corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Editorial Naval, Madrid, 1992, y suyo también "El corso marítimo español y sus limitaciones bélicas", en *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Madrid, 1999, pp. 383-398; AIZPÚRUA AGUIRRE, Ramón: *Curaçao y la costa de Caracas: introducción al estudio del contrabando de la Provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana, 1730-1780*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1993; OCAÑA TORRES, Mario: *El corso marítimo español en el Estrecho de Gibraltar (1700-1802)*, Instituto de Estudios Campogibraltares, Algeciras, 1993; GRAHN, Lance: *The political economy of smuggling: regional informal economies in early Bourbon New Granada*, Westview Press, Boulder-Colorado, 1997; RUIZ IBÁÑEZ, José Javier y MONTOJO MONTOJO, Vicente: *Entre el lucro y la defensa: las relaciones entre la monarquía y la sociedad mercantil cartagenera (comerciantes y corsarios en el siglo XVIII)*, Real Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1998; ORTEGA RINCONES, Eulides: *Historia del resguardo marítimo de Venezuela, 1781-1804*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 2003. Mis trabajos sobre la marina mercante de la empresa vasca en *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Fundación Polar, Caracas, 1998, la actividad fraudulenta de sus tripulaciones en pp. 159-222.

5. Referencias completas de sus libros en nota anterior. Los resultados económicos del corso estudiados por Ocaña en pp. 160-180. Ocaña presenta sus números en reales de vellón, que hemos llevado a pesos dividiendo sus cifras entre los 15 reales de vellón de los que constaba el peso fuerte, moneda en que trabajamos en este estudio. Su gran total del valor de las presas entre 1700 y 1802 en Gibraltar alcanza los 215.546 pesos. Grahn, por su parte, obtiene un gran total de 1.362.067 pesos producto de las presas efectuadas por el corso neogranadino entre 1713 y 1763, cantidad de la cual hemos separado el valor de los comisos logrados por el resguardo de tierra, pp. 197-215. Sin embargo, los números del autor norteamericano deben tomarse con cautela; muchos casos de apresamientos parecen duplicarse en las estadísticas, probablemente por creer que el nombre de un buque identifica a varias embarcaciones, cuando en verdad podría ser la misma.

6. Al momento de nuestras pesquisas en el Archivo General de la Nación, en Caracas, tres legajos estaban en restauración y no se permitía su consulta a los investigadores, de modo que el total podría sobrepasar fácilmente los 200 casos.

7. AMÉZAGA, Vicente de: *Vicente Antonio de Icuza, comandante de corsarios*, Ediciones del Cuatricentenario de Caracas, Italgráfica, Caracas, 1966, pp. 189-228.

8. "Varias observaciones hechas en el corso de la Provincia de Venezuela desde el año de 1759 hasta el de 74 con otras prevenciones muy precisas a fin de exterminar el contrabando", Manuel Antonio de Urtesabel, Isla de León, a 18 de enero de 1788, Archivo General de Indias (en adelante AGI), Caracas 784. Viene acompañado de otro expediente titulado "Año de 1787. Observaciones de dn. Manuel Antonio de Urtesabel sobre el corso de la Provincia de Venezuela mandadas tener presentes cuando se arregle este punto", en el mismo legajo. Ambos documentos son aprovechados intensivamente en este trabajo por la significación de su contenido.

9. La misma Ordenanza de Corso de 1762 reglamentaba la forma de hacer los rescates –artículo XLIV–, exigiendo el envío al puerto del armador de al menos tres presas previas. Ver AZCÁRRAGA, J.L.: *El corso marítimo...*, pág. 303; también OTERO LANA, Enrique: "El corso marítimo español y sus limitaciones bélicas", en *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval-Armada Española, Madrid, 1999, pág. 388.

10. La disparidad de números y métodos de medición y cálculo durante el período estudiado se sumaba al interés de los corsarios por inflar su parte de los botines, disparidad que no deja de estar presente en la documentación, tanto que llegó a ser denunciada por las propias autoridades encargadas del gobierno colonial, como en el caso del apresamiento efectuado en mayo de 1788 del bergantín inglés *El Aventurero* –más adelante comentado–, cuando en carta al intendente de Caracas se le conmina a que "... no acceda con facilidad a que se apliquen al Real Corso efectos de comisos que no sean precisos, como ha sucedido en el presente". El dictamen del Consejo de Indias ordenaba realizar

nuestras estadísticas arrojan números de magnitudes y significación considerables; éstas, sin lugar a dudas, podrían ser muy superiores si el universo completo de casos en el Archivo contara con los datos de avalúos y repartimientos necesarios. Por el momento, apuntalamos nuestra hipótesis jugando con los números anteriormente ofrecidos: las 400 presas aportadas por Urtesabel –que obviamente son un redondeo– dan un promedio anual de más de 33 presas para esos doce años. El curso de la Compañía operó durante otros 41 años (para un total de 53 años entre 1730 y 1783). Si esos 41 años los multiplicamos por el mismo promedio anual –extrapolación que nos permitimos realizar dentro de nuestras proyecciones especulativas– llegamos a otras 1.353 presas y a un gran total de 1.753 capturas para los 53 años de curso guipuzcoano en Venezuela y el Caribe, números que, aun configurando proyecciones, no dejan de basarse en premisas estadísticas con un mínimo de soporte real. Es conveniente recordar las dificultades de estudiar la ilegalidad por la falta de pruebas sistemáticas y por los mecanismos de ocultamiento desarrollados por sus protagonistas. Precisamente por estas razones nos limitamos a proponer sólo un acercamiento, cuyos matices, sin embargo, pueden ser reveladores. Se preguntará el escéptico ¿y cuáles son los márgenes de error? En tal caso propongo continuar el juego especulativo, ahora restando diferentes márgenes de error al total hipotético de 1.753 presas con la siguiente y simple tabla:

Margen de error	Nº de Presas	Resta del total
5 %	88	1.665
10 %	175	1.578
20%	350	1.403
30 %	526	1.227
40 %	701	1.052
50 %	876	877

En el peor de los casos, aceptando un margen de error del 50 % –lo que supondría que Urtesabel exageró el doble de las capturas, cosa poco probable en un oficial de exitosa carrera en la marina de guerra donde llegó a teniente de navío–, el número de capturas –877– poco menos que cuadruplica la cifra de apresamientos registrados en el Archivo General de la Nación –268– trabajados por Amézaga en Caracas. Con márgenes de equivocación inferiores el número de presas nunca baja de 1.000. Si le damos el voto de confianza al oficial vasco y pueden ser reales las 1.753 aprehensiones, vamos a seguir jugando. El valor total de las capturas en nuestro grupo de 196 casos –205.180 pesos– da un promedio de 1.047 pesos por presa. Restando al total hipotético de 1.753 presas las 196 de nuestra muestra nos quedan 1.557, que multiplicadas por esa media de 1.047 pesos nos da un total de 1.630.179 pesos; sumados al valor de capturas reales de 205.180 pesos totalizamos 1.835.359 pesos –2 y media veces el capital inicial depositado de la Compañía, que fue de 706.300 pesos<sup>11</sup>–, de los cuales a los corsarios corresponderían 611.786 pesos por la tercera parte fijada en la Ordenanza de Corso, equivalentes al salario anual de 6.372 marineros. Tomando en consideración el sueldo mensual de cada uno –8 pesos mensuales, es decir, 96 anuales–, de los cuales necesitaba 2 reales de plata –la cuarta parte del peso– para ingerir la dieta marinera diaria habitual en esa época<sup>12</sup>, podemos balancear mejor la significación de estas cantidades hipotéticas, verdaderas fortu-

---

de nuevo la liquidación y el repartimiento “... con arreglo a la distribución formada por la contaduría”. Carta al intendente de Caracas en Aranjuez, a 20 de abril de 1792, AGI Caracas 835. Luego de más de un siglo de curso español en América llama la atención la continua rectificación de normas y procedimientos. Desde nuestra perspectiva de análisis será otra evidencia más de la proliferación del fraude y los abusos de los corsarios. Por lo pronto sólo advertimos sobre la imposibilidad de trabajar con cifras definitivas debido a la fragmentación de las fuentes documentales en la sección *Compañía Guipuzcoana* del Archivo General de la Nación, en Caracas; de los ambiguos procedimientos contables de la época; y de la desmesurada ambición de los actores involucrados.

11. GÁRATE OJANGUREN, Montserrat: *La Real Compañía...*, pág. 489.

12. *Instrucción y ordenanzas que deberán observar los oficiales y gente que sirviere en los navíos de la Compañía Rl. Guypuzcoana de Caracas: con explicación de el (sic) método, subordinación y policía con que lo han de ejecutar*. Este impreso de 52 páginas, editado sin fecha en San Sebastián [su impresión debió realizarse entre 1728, año de creación de la empresa vasca, y 1730, inicio de sus operaciones marítimas], no pude encontrarlo en archivos españoles durante una intensa búsqueda entre 1989 y 1995. Afortunadamente supe de su compra en subasta de la casa Sotheby's en Londres, Aeolian Hall, Bloomfield Place, el día 30 de noviembre de 1995, denominada “Valuable Printed Books”, y pude contactar al Dr. Paul Martin, quien lo adquirió y amablemente me envió fotocopia vía fax del rarísimo ejemplar, cuyas características, contenido y alcances lo convierten en documento fundamental para nuestros objetivos. Incluye la descripción de cada plaza, desde capitán hasta marinero, pasando por toda la oficialidad y la tropa; el régimen disciplinario a bordo y en puerto; los sueldos de cada uno; las raciones de bastimentos o rancho, y, más importante para los efectos de este epígrafe, la “Forma que se ha de observar en las ocasiones que se hicieren presas”. En esta primera cita nos limitamos a documentar el salario de 8 pesos mensuales de “Cada marinero bueno”, en palabras de la propia

nas según el nivel adquisitivo y los precios de la época. A eso pudo haber alcanzado el ingreso legal, pero nuestras especulaciones deberían matizarse para evitar sesgos peligrosos. Los períodos de guerra, por ejemplo, pueden distorsionar las estadísticas del corso, no necesariamente reduciendo el número de presas capturadas, sino aumentándolas. De hecho algunos de los buques mercantes de la Compañía realizaron sus más exitosas campañas corsarias durante la guerra angloespañola de 1739-1748<sup>13</sup>. Por otro lado, las ambigüedades resultantes de la errónea identificación de embarcaciones corsarias; de la confusión de mercancías, valores y medidas; o de la subestimación de datos técnicos relativos a la navegación, pueden arrojar impresiones equivocadas acerca de la efectividad real del corso. De modo que intentamos aplicar a nuestro análisis una duda metódica: la identidad de toda nave corsaria, su *modus operandi*, y las circunstancias náuticas y geopolíticas en que operó son variables muy dependientes, y ninguna debe darse por descontada. Sólo en estas condiciones vale entonces la pena especular sobre el ingreso ilegal de los corsarios<sup>14</sup>.

## 2. EL LADO OSCURO DETRÁS DEL BOTÍN

Contrastaremos las acciones corsarias con la Ordenanza de Corso de 1762<sup>15</sup>, vigente para la gran mayoría de los apresamientos guipuzcoanos considerados, a modo de ponderación de su presunta ilegalidad. Desde una perspectiva cronológica, notamos que en 1758 la primera balandra *Aránzazu* hizo varar entre la Ensenada del Manglar y la punta de Ubero una balandra holandesa, en cuyo proceso judicial se sometió a averiguación la extracción de efectos contenidos en la embarcación contrabandista por los propios corsarios<sup>16</sup>. Éste es el primer saqueo del que tenemos noticia en el lapso estudiado, y seguramente se añadió a las grandes cantidades que se estaban ejecutando por el corso español, tanto como para que la nueva Ordenanza, publicada cuatro años después, lo prohibiera en su artículo XXVII:

No se permitirá saqueo de los géneros que se encontraren sobre cubiertas, en cámaras, camarotes y alojamientos de equipajes; privándose absolutamente el derecho, vulgarmente llamado del Pendolaje, el cual sólo podrá tolerarse en los casos de haberse resistido la embarcación, hasta esperar que fuese abordada; pero con el cuidado de evitar los desórdenes que puede producir la sobradía licencia<sup>17</sup>.

Se concluye que el pendolaje quedaba terminantemente prohibido, pero quien haya recorrido con algún cuidado los predios de la historia naval podrá descubrir en el texto de este instrumento ciertas ambigüedades al momento de interpretarlo y aplicarlo que no sólo impedirían evitar el saqueo, sino que además lo estimularían. En los lugares de la embarcación de donde no podía extraerse nada no aparecen incluidas las bodegas, es decir, los espacios más amplios de carga. Cámaras, camarotes y alojamientos de equipajes mencionados en la Ordenanza eran utilizados para actividad y habitación de la oficialidad, y de otros pasajeros y sus pertenencias, pero no tenían las amplias dimensiones de las bodegas. Si los corsarios lo tomaban al pie de la letra no podía culpárseles por el saqueo de estas partes ventrales del buque; peor aún, el artículo abría una brecha para promoverlo, tolerándolo en caso de resistencia al abordaje, situación que se daba en la mayoría de los apresa-

Instrucción, vale decir, cada marinero con experiencia. Los marineros bisoños o grumetes ganaban uno o dos pesos menos, pág. 48. Hacia el final de su giro comercial la Compañía ya pagaba un máximo de 12 pesos a sus marineros veteranos –ver “Lista de los marineros que embarcaron en la fragata *Santa Teresa* de la Real Compañía de Caracas, que salió de Pasajes para La Guaira”, Joaquín Gutiérrez de Rubalcava a la Diputación de Guipúzcoa, San Sebastián a 24 de mayo de 1782, Archivo General de Guipúzcoa (en adelante AGG), 2-11-96–, pero durante más de 50 años les mantuvo el salario de 8 pesos. Ver también “Tripulación, sus soldadas y procedencia, de la saetía *San Francisco de Paula* de la Real Compañía de Caracas por cuya cuenta se despachó al puerto de La Guaira”, Joseph Antonio de Ayerdi en Madrid, a 27 de marzo de 1752, AGI Contratación 1686. He extraído la dieta diaria de las tripulaciones de “Estado general del resguardo marítimo de las costas de Caracas”, el intendente Francisco de Saavedra, en Caracas a 23 de noviembre de 1787, AGI Caracas 784.

13. Sólo a finales de 1739 el navío *San Ignacio* capturó dos bergantines y un navío ingleses con cargas diversas en su viaje de ida; el capitán Lajust, a bordo, a los directores el 17 de septiembre; los directores a Quintana en San Sebastián a 26 de octubre; y de nuevo Lajust a la dirección entre Martinica y Dominica a 11 de noviembre de 1739, AGI Indiferente 2406.

14. La totalidad de casos, demasiado numerosos para incluirlos en este artículo, aparece en nuestro trabajo inédito *Un iceberg en el Caribe: asomos de ilegalidad en el dominio naval durante el siglo XVIII en Venezuela*. Por ahora sólo presentamos los nombres de las embarcaciones corsarias en el apéndice N° 1 del presente trabajo.

15. Utilizamos la versión completa publicada en AZCÁRRAGA, José Luis de: *El corso marítimo...*, pp. 291-305. Amézaga la incluye en su *Vicente Antonio de Icuza...*, pp. 241-248, proveniente del Registro Principal de Caracas, Escribanías 1706, T. II, pero contiene suficientes erratas y omisiones para prescindir de ella.

16. Autos sobre el apreso hecho el 25 de octubre de 1758 por la balandra *Nuestra Señora de Aránzazu* de la Real Compañía Guipuzcoana entre la ensenada del Manglar y Punta de Ubero, Archivo General de la Nación, Caracas (en adelante AGNC), Sección Real Compañía Guipuzcoana de Caracas (en adelante RCGC), tomo VI, exp. 5.

17. En AZCÁRRAGA, J.L.: *El corso...*, p. 298.

mientos. La última advertencia "... de evitar los desórdenes que puede producir la sobrada licencia" no era otra cosa que el reflejo de cuanto sucedía normalmente, como podrá observarse en el caso de un apresamiento en las islas de Píritu comentado más adelante, en el cual se deduce de las declaraciones de los oficiales que hubo un desorden generalizado por el exceso de corsarios que saqueó la nave con el mayor desparpajo. De modo que la misma norma contenía el germen de su incumplimiento.

Dos años después la segunda *Aránzazu* llevó deliberadamente el buque apresado a Maracapana, en vez de permitirle ir a Isla Blanca o a Los Testigos, más próximas al lugar de captura, a hacer la aguada que alegaron los procesados como justificación para navegar por esa zona. A éstos no se les permitió apelar al Consejo de Indias —el lugar del apresamiento se consideró causal de contrabando— con el argumento de que la carga se había rematado y la goleta capturada se había ido a pique<sup>18</sup>, de modo que la maniobra de los corsarios parece haber sido apoyada desde Caracas. Ya en 1763, cuando había aparecido en escena la tercera *Aránzazu*, sus corsarios se repartieron una partida de cabras que venían en la goleta holandesa *La Candelaria* sobre las costas de Coro, según reconocieron el teniente, el piloto y un marinero de la nave guardacostas<sup>19</sup>. En la misma zona dos lanchas corsarias saquearon la balandra francesa *San Carlos*, que las balandras *Aránzazu* y *La Begoña* habían capturado. Todo esto sucedió frente a las balandras apresadoras y en un supuesto descuido de éstas, descuido del que nos permitimos dudar desde nuestra perspectiva de análisis. Una vez realizados los apresamientos los corsarios eran los primeros interesados en vigilar las presas por el potencial económico de los botines, de modo que cuesta trabajo aceptar las despreocupaciones aludidas. Las lanchas corsarias fueron al puerto de La Vela de Coro, donde las tripulaciones de las balandras las encontraron vacías. A sus patrones se les apresó en Puerto Cabello, después de los testimonios aportados por vecinos, quienes alegaron que el patrón corsario Francisco Camejo envió una lancha pesquera a buscar la carga de la embarcación francesa, efectos que habían sido escondidos en la boca de Güeque, y que en ese lugar el mencionado oficial había dejado un guardia cuidando la mercancía. Ésta fue vendida y "... está fuera de duda el delito de sustracción y ocultamiento de cosas pertenecientes a la presa. Denuncian, además, algunos desmanes y atropellos cometidos por el patrón Camejo". Este caso ilustra con creces la organización del sistema ilegal y sus ramificaciones en tierra, sin las cuales habría sido imposible la colocación del botín obtenido en los espacios marítimos a lo largo y ancho de las redes de tráfico interno<sup>20</sup>.

Para rematar, los reos se fugaron durante la travesía a La Vela<sup>21</sup>, y se añadieron a la cadena de fugas que caracterizaba al sistema de seguridad español en las costas americanas. Ya estudiado este aspecto en otro trabajo, ahora simplemente destacaré las conclusiones más importantes allí obtenidas para complementar nuestros actuales resultados<sup>22</sup>. En primer lugar, detectamos aproximadamente 130 casos de apresamientos con fuga incluida de los contrabandistas, que contrastados con el total de 268 capturas anotadas por Amézaga en su trabajo arroja casi el 50 %. Sin hacer mayores profundizaciones, por ahora limitémonos a comentar lo siguiente: usted conoce al jefe de policía en una localidad; éste se retira al final de su carrera y luego a usted le presentan un informe con cifras similares a las anteriormente citadas. ¿Qué pensaría entonces de la eficiencia de su amigo como policía, si la mitad de los reos se le escaparon? Quizás podría usted no dudar de sus habilidades represivas si, en cambio, sospechara de su participación en las fugas para obtener de ellas alguna ganancia. Este pequeño ejercicio hipotético viene a cuento por la implicación más importante que proponemos para explicar el exceso de escapes. Las ordenanzas de curso de 1762 estipulaban claramente varias causales por las cuales una presa era considerada legítima. Entre ellas destacan el capítulo sexto, que citamos en parte: "... y si resistieren, se obligue por fuerza y, en caso de hacer defensa, se apresará y declarará por buena presa ...", y el capítulo octavo: "Las embarcaciones que navegaren sin patente legítima y las que pelearan con otra bandera del Príncipe de que fuere su patente y las que las tuvieran de diversos estados, decláranse por buena presa y si estuvieren armados en guerra, sus cabos y oficiales se tendrán por piratas"<sup>23</sup>. Era raro el contrabandista que no fuese armado e intentase algún tipo de resistencia, en caso de no poder huir, conociendo la

18. Testimonio de los autos sobre el apreso que hicieron los guardacostas de la Real Compañía Guipuzcoana en el puerto de Maracapana, AGNC, RCGC, tomo VIII, exp. 6, ff. 166-200.

19. Autos sobre el apreso hecho por el curso de la Real Compañía Guipuzcoana en Las Guaranas, AGNC, RCGC, tomo VIII, exp. 8, ff. 240-244 vto.

20. Ramón Aizpúrua ha resaltado estas redes, que llega a calificar de "mafiosas", en *Curaçao ...*, pág. 338.

21. AGNC, RCGC, tomo XI, exp. 12, ff. 352-388.

22. VIVAS PINEDA, G.: *Los buques ...*, pp. 313-317.

23. AMÉZAGA, V.: *Vicente Antonio de Icuza ...*, p. 242.

violencia y el ensañamiento natural de los corsarios en la persecución y abordajes<sup>24</sup>. Hubo incluso un caso en que 4 balandras holandesas, fuertemente armadas y dotadas con 400 hombres, capturaron y llevaron a Curaçao una balandra y una goleta de la Compañía con todo y tripulaciones<sup>25</sup>. En otra ocasión, después de un prolongado enfrentamiento entre el jabeque *San Francisco Javier* y una balandra holandesa, resultó ésta con gran cantidad de muertos. Nos atrevemos a asegurar que la embarcación extranjera venía fuertemente armada y por eso trabó combate con los vascos, quienes, al verse victoriosos, se apropiaron de un dinero desparramado sobre la cubierta –ejerciendo el típico pendolaje–, y no contentos con esto robaron parte de la carga, hecho comprobable al cotejar la factura fechada en Curaçao con el déficit resultante luego de la entrega en puerto. Pero, además, arrebataron más de 1.500 pesos que traían unos negros bozales como parte del cargamento<sup>26</sup>. Esta predisposición saqueadora permanecía, como vemos, íntimamente ligada a las crueldades de la guerra en el mar, que imponía a las partes, como principal motivo de los enfrentamientos, la defensa de un negocio altamente lucrativo para quien lograra colocar el producto en los amplios mercados ilegales de todo el Caribe, sin olvidar la ojeriza que se tenían, por un lado, los españoles como católicos, y por el otro los holandeses e ingleses como judíos y protestantes. De modo que, lejos de las muchas precauciones adoptadas en las citadas ordenanzas para prevenir abusos corsarios, la guerra sin cuartel entre unos y otros aumentaba las retaliaciones. Los contrabandistas, quienes por las razones expuestas tenían todas las de perder cuando eran detectados, preferían intentar la huída con la venia de sus perseguidores<sup>27</sup>, asegurando éstos la mejor justificación para obtener una sentencia favorable en el juicio de ley y añadir otro botín a su hoja de servicios. Pero cuando el Corso Real sustituyó a los guardacostas de la Compañía en 1783 los intérlopes incluso aumentaron su capacidad artillera y distribuyeron armamento en grandes cantidades entre sus cómplices, como demostró la captura de una goleta inglesa por el comandante de este servicio, Juan Antonio Careaga, en 1786, embarcación a la cual se le decomisaron no sólo armas diversas, balas y metralla, sino cuarenta cañones de entre 2 y 4 libras de bala y cuatro obuses de 8 libras, valuados en la atractiva suma de 6.692 pesos, magnitudes tan significativas militarmente como para pensar que el dominio efectivo de los guardacostas de Su Majestad se había venido a menos y se les podía tratar de tú a tú<sup>28</sup>. El mismo Careaga aprehendió el bergantín *El Aventurero*, de la misma nacionalidad, con pertrechos de guerra valuados en más de 4.000 pesos en el puerto de La Guayanilla<sup>29</sup>. Ambos montos en sólo dos apresamientos muestran que los agentes del contrabando tenían suficientes ínfulas para retar a los guardacostas como no habían podido hacerlo contra el implacable corso de la Compañía Guipuzcoana.

Además del aspecto cruento de la guerra en el mar, hay un argumento náutico para entender mejor porqué normalmente los corsarios de la Compañía tenían todas las ventajas, poniendo más presión sobre los contrabandistas para huir. Las embarcaciones guardacostas, particularmente las balandras y jabeques, contaban con aparejo latino, es decir, velas triangulares capaces de orientarse con mayor facilidad que las velas cuadradas para aprovechar el viento, fuera cual fuera su dirección. Su pequeño o mediano tamaño, la fineza de líneas de su casco y la falta de pesadas cargas las convertían en naves muy rápidas, cuya aproximación era muy difícil de eludir por parte de los barcos contrabandistas, que navegaban en condiciones exactamente opuestas a las de los corsarios, amplios y anchos de formas y repletos de mercancías, resultando buques lentos y torpes en su desplazamiento náutico. Por otra parte, era habitual que la capacidad artillera de las naves guipuzcoanas también superara el armamento de los intérlopes, con cañones cuyo calibre iba de 12 a 4 libras de bala, cuando éstos nunca portaban piezas superiores a

24. Ver "Tabla de los apresamientos ejecutados por las balandras corsarias *Nuestra Señora de Aranzazu* y *La Borbón* en la campaña del 1º de junio a 24 de julio de 1772", apéndice N° 3, para visualizar el armamento y la tripulación habitual de los buques contrabandistas. La muestra de 16 embarcaciones comprende 12 balandras, 2 goletas y 2 bergantines, y en ningún caso llevan menos de 8 cañones del calibre de 3 libras de bala, portando la mayoría de 10 a 12 cañones de 4 libras de bala, y dotándolos con tripulaciones de entre 40 y 65 hombres, lo que explica la determinación de la Compañía en artillar sus buques corsarios al menos con calibres similares o superiores y tripularlos con dotaciones de entre 80 y 130 hombres para dominar a los intérlopes en los abordajes. El documento proviene de AGI Caracas 784.

25. El gobernador Gabriel de Zuloaga en Caracas, a 12 y 14 de noviembre de 1737, AGI Sto. Domingo 785. Ver también expediente en AGNC, RCGC, tomo X, exp. 2, y Manuel Antonio de Urtesabel en "Año de 1787. Observaciones ...", numeral 14º, AGI Caracas 784, sobre un cruento enfrentamiento de cinco horas, cerca de Aruba, entre tres embarcaciones guardacostas y dos balandras holandesas con 130 hombres cada una, perdiendo éstos 60 marineros y 14 los guipuzcoanos. Otros ejemplos de la dureza de los combates los da Amézaga en *Vicente Antonio de Icuza ...*, pp. 229-231 y 233-234, con el enfrentamiento entre los jabeques *San Pedro* y *San Pablo*, de la Compañía, y dos paquebotes ingleses en el Morro de Barcelona, del cual no salieron muy bien parados los buques corsarios, y el abordaje de una goleta holandesa por parte de las balandras corsarias *La Prusiana* y *Nuestra Señora de Aranzazu*, en la costa de Naiquatá.

26. AGNC, RCGC, tomo V, exp. 1, ff. 19 y 26.

27. Reveladora es, por ejemplo, la real resolución del Consejo de Indias de 22 de diciembre de 1761, en relación con el apresamiento del bergantín inglés *Thomas* –que comentamos más adelante–, ordenando al gobernador de Venezuela una averiguación exhaustiva sobre el escape del capitán, oficiales y marineros contrabandistas, al que contribuyeron no sólo los corsarios sino otros agentes estatales. A pesar de todo la presa fue declarada legítima y, como venía siendo costumbre, los guardacostas obtuvieron su parte del botín. Real resolución en AGI Caracas 11.

28. Testimonio del comiso efectuado el 13 de mayo de 1786 de la goleta inglesa *La Felicidad*, a 30 de marzo de 1792, en AGI Caracas 835.

29. Carta al intendente de Caracas sobre el comiso del bergantín inglés *El Aventurero*, en mayo de 1788, fechada en Aranjuez a 20 de abril de 1792, AGI Caracas 835.

las seis libras de bala<sup>30</sup>. También se sabe que los guardacostas eliminaban los pañoles –espacios especiales para depósito de efectos navales– de su casco, dejando sólo la bodega para almacenamiento de víveres bajo la custodia de un centinela, con lo cual ahorran peso y aligeraban todavía más las embarcaciones<sup>31</sup>. En tal inferioridad de condiciones, los sospechosos generalmente optaban por la huida, y los corsarios, a sabiendas de que así incurrían en causales de contrabando, no hacían mucho por impedirlo, asegurando otro botín para su colección. Así mismo, ser apresado y acusado de contrabando significaba duras penas difícilmente soportables. Basta con mencionar el caso de la tripulación de la goleta danesa *La Juana*, apresada en 1779 por la balandra *Santa Gertrudis* en Puerto Rico, condenada a 9 años de destierro y a trabajos forzados con un grillete al pie, a ración y sin sueldo en los castillos de La Habana<sup>32</sup>. Viéndose así comprometidos y amenazados, los extranjeros optaban por un escape que les permitía, en caso de lograrlo, por lo menos volver a empezar desde cero. Por su parte el servicio de guardacostas, conjuntamente con los agentes de vigilancia en las cárceles y en toda la costa, obtenían con las fugas la mejor justificación para merecer parte del botín y recrudescer las medidas represivas, asegurándose que los intérlopes volverían<sup>33</sup>, y cerrando así el círculo del corso como negocio.

Al prolongarse los juicios frecuentemente, a veces por años, las partes trataban de quedarse con su correspondiente tajada eludiendo el proceso judicial<sup>34</sup>. Cada presa podía multiplicar su valor dependiendo de su estado al momento de la captura y de las obras que hubiera que practicarle, y podemos imaginar el dolor de la Compañía y sus corsarios al verse obligados a devolver una balandra holandesa apresada en Margarita en 1760, que la empresa había aprestado e incorporado a sus escuadras. Acusados los corsarios de robar la mercancía y probada la acusación en el proceso judicial, la sentencia declaró ilegítima la presa, y ordenó devolverla completa con su mercancía, que por haber sido rematada para evitar su pudrición fue valorada en 19.583 pesos junto a la nave, generosa cantidad que voló de las manos de la empresa armadora y regresó al patrimonio del capitán holandés<sup>35</sup>. De haber sido declarada buena presa, la tercia parte para los corsarios les habría significado un botín de 6.527 pesos, equivalente al sueldo anual de 68 marineros.

Volviendo al saqueo practicado por Francisco Camejo, la facilidad con la que el corsario había ejecutado el rapto de la nave y la sustracción de la mercancía, delante de las mismas balandras apresadoras, y la preparación de todo el tinglado en tierra para esconderlas, movió meses después al gobernador de la Provincia de Venezuela, Remírez de Estenoz, a dirigir un despacho al teniente justicia de Coro "... para que siempre que los corsarios de la Real Compañía Guipuzcoana conduzcan al puerto de La Vela alguna o algunas presas, proceda puntualmente a la formación de su inventario y seguridad de su carga-zón"<sup>36</sup>. Era evidente la intención del alto funcionario de tensar un poco el freno a los corsarios, cuya estrategia depredadora se sofisticaba cada día más. Los corsarios de la misma balandra *Nuestra Señora de Aránzazu*, por ejemplo, no parecieran darse por aludidos en las previsiones del alto funcionario, según se deduce de su próxima maniobra cuando poco después, en el apresamiento de la balandra inglesa *La Patricia*, en La Tortuga, los tripulantes capturados alegaron "... que las embarcaciones inglesas –una de las cuales huyó– se encontraban en el lugar de su apresamiento cargando sal, y que si realmente hicieron alguna resistencia a los corsos (sic) de la Real Compañía, fue porque éstos, hasta el momento de lograr apresarlos, izaron banderas de distintas nacionalidades, en lugar de haber izado el pabellón español, en cuyo caso se hubieran prestado enseguida al requerimiento de los corsos". Tan evidente fue la amañada maniobra de los guipuzcoanos que el gobernador, persiguiendo implacablemente los abusos, declaró ilegítima la presa y ordenó devolver a su capitán la embarcación con todo su cargamento<sup>37</sup>.

A propósito de este apresamiento en La Tortuga –hablamos de la isla venezolana localizada en los 10° 57' de latitud norte y los 65° 19' de longitud oeste, y no de la tan mentada Tortuga y sus historias

30. Los directores de la Compañía a José del Campillo, en San Sebastián a 27 de noviembre de 1741, AGI Caracas 926. La inferioridad de condiciones en que combatían los holandeses, expresada sobre todo en las desventajas de la artillería, sin embargo, era contrarrestada por la impunidad con que salían librados en repetidas ocasiones, pues "Muchos de aquellos prisioneros que han sido conducidos a La Carraca [prisión y arsenal en la bahía de Cádiz] se hallan hoy en las balandras de la costa [de Caracas] ...", misma carta.

31. "Año de 1787. Observaciones de dn. Manuel Antonio de Urtesabel sobre el corso de la Provincia de Venezuela, mandadas tener presentes cuando se arregle este asunto", Isla de León, a 18 de enero de 1788, AGI Caracas 784.

32. AGNC, RCGC, tomo XXXIX, exp. 6, f. 183.

33. De hecho había pruebas de que "... en muchas presas se volvían a apresar los capitanes y tripulaciones de las embarcaciones que 6 o 8 (sic) meses antes se entregaban en la prisión de La Guaira ...". Ver "Año de 1787. Observaciones de dn. Manuel Antonio de Urtesabel...", numeral 13°, AGI Caracas 784.

34. VIVAS PINEDA, G.: *Los buques ...*, pp. 313-317.

35. AGNC, RCGC, tomo X, exp. 4, ff. 199, 238 y 248.

36. AGNC, RCGC, tomo XIII, exp. 15, f. 291.

37. AGNC, RCGC, tomo XV, exp. 1. Según informe del gobernador de Caracas, de fecha 4 de diciembre de 1766, además de la mencionada balandra se apresaron también los bergantines *El Poruy* –*El Parguey* según algunos documentos– y *El Roche* en el mismo lugar, y fueron también devueltos a sus propietarios, AGI Caracas 839.



de bucaneros ubicada en la costa noroeste de Haití—, nos hemos topado con otras dos capturas también en el mismo lugar que nos vuelven a suscitar suspicacias en relación con la veracidad del lugar de apresamiento y de las fugas de los presuntos contrabandistas<sup>38</sup>. La isla, con una extensión de 149 km<sup>2</sup>—segunda en Venezuela después de Margarita—, 25 km de longitud y 8 km de ancho, tiene una longitud de costa de 62 km. Para mejor orientación del lector anotemos que se encuentra 170 kms. al noreste de La Guaira. Nos interesa recalcar, para apoyar nuestras sospechas, su clima, su paisaje y su vegetación como condiciones muy difícilmente apropiadas para la supervivencia humana. El clima es totalmente seco, la vegetación típicamente xerófila, y la capa terrestre estéril y dominada por los arenales<sup>39</sup>, con predominio de dunas en su mayor parte y planicies dominadas por fuertes vientos<sup>40</sup>, condiciones que la convierten en un enclave de imposible sobrevivencia. Los holandeses conocían de sobra la isla desde que fueron desalojados de Araya en 1605 y se concentraron en La Tortuga para extraer sal, pero también fueron expulsados y sus salinas destruidas en 1631, perdiendo así el poco interés económico que para ellos representaba. La ínsula siguió siendo exclusivamente un enclave desértico, de modo que, más que una posibilidad real de preservar la vida, representaba una condena a muerte para quien decidiera refugiarse o esconderse allí, sobre todo si añadimos a la dureza y sequedad del ambiente el hecho de que en la única laguna poblada de manglares en su extremo oriental permanecen oleadas de zancudos, martirizadores potenciales del náufrago o desprevenido visitante<sup>41</sup>. Así pues, dudamos de que haya sido elegida como guarida por los presuntos contrabandistas supuestamente fugados. ¿Qué estoy sugiriendo? Que no necesariamente fue allí el apresamiento. Una cosa era sufrir las duras penas en las cárceles hispánicas, y otra morir de hambre, sed o insolación en una isla desértica. Holandeses e ingleses, mayoritariamente presentes en el Caribe venezolano, conocían tan bien como criollos y españoles nuestros espacios marítimos e insulares, y no debieron ignorar que, entre los riesgos del comercio ilegal previstos, los escapes difícilmente podían ejecutarse a mar abierto, si recordamos la superioridad náutica y artillera de los guardacostas. Y si la única isla en los alrededores era La Tortuga, huir hacia ella dejaba de ser un riesgo para convertirse en una simple sentencia de muerte. Como un barco amigo tardase aunque fuera pocos días en aproximarse al rescate, no podía mantenerse la más mínima esperanza de sobrevivir. Por su parte, para asegurarse de poner a su favor la supuesta fuga —motivo de la legítima presa— los corsarios pudieron haber llevado a los capturados a la isla para amenazarlos con abandonarlos allí. Temiendo por su vida, quizás prefirieron aceptar su conducción a otro punto del litoral isleño o costero, o ser abandonados en el bote o lancha de la nave aprehendida para llegar como pudieran a sus propias bases antillanas. Alegar fuga de los contrabandistas en La Tortuga haría que las autoridades en puerto ni siquiera se molestasen en ordenar su persecución. Quedaba así asegurada la coartada corsaria. Se preguntará el lector cuáles son las pruebas definitivas. No las tengo. Pero sí poseo los argumentos para creer en otras posibilidades distintas a la fuga en la agreste isla.

### 3. ENTRE OLAS Y REBUZOS: LAS MULAS COMO INDUSTRIA COMPARTIDA

Mientras los corsarios acompañaban la persecución de contrabandistas con todo tipo de acciones ilegales, éstos se quejaban amargamente de la exagerada y frecuente dilación en los procesos judiciales —demoras alentadas por los propios jueces, que participaban de los fraudes en muchas ocasiones<sup>42</sup>—, retardos que no los afectaban solamente a ellos, sino también a los armadores —en nuestro caso la Compañía Guipuzcoana—, quienes, en todos los teatros de operaciones y campañas corsarias, “... se lamentaban de los perjuicios que sufrieron con lo mucho que les chuparon los escribanos con el pretexto de las fianzas o de su pretensa intervención en descargas, ventas o repartos de presas. Por otra parte, los propios corsarios, aburridos de tanta dilación en los trámites burocráticos y de tan sospechosa tardanza, abandonaban a veces tales pleitos e iniciaban sus correrías en pro de negocios que obtuvieran más rápido y afortunado final”<sup>43</sup>. En esta búsqueda de lucrativas soluciones particulares fuera del proceso legal estaba otro motivo del abuso. En 1765, un ejemplo muy a propósito es el de la balandra

38. AGNC, RCGC, tomo VI, exp. 1; y tomo XXX, exp. 7.

39. CERVIGÓN, Fernando, GAZPARINI, Paolo: *Islas de Venezuela*, Fundación Polar, Caracas, 1989, pp. 6, 34-35, 102-105.

40. OLIVO CHACÍN, Beatriz: *Geografía de la región insular y del mar venezolano*, Ariel-Seix Barral, Caracas, 1989, pág. 119.

41. CERVIGÓN, Fernando: *Islas ...*, pp. 34-35.

42. AGNC, RCGC, tomo XII, exp. 1, f. 28 vto. La demora en los juicios quizás era lo de menos, pensando en “... el poco celo de los jueces de la costa en no poner medios de estorbar el que en su jurisdicción se cometiese una infidelidad de esta naturaleza ...”, según refiere nuestro conocido ex-corsario Manuel Antonio de Urtesabel en relación con la cantidad de mulas negociadas y contrabandistas criollos que trababan con los holandeses. Es más, el oficial proponía “... deponer de sus empleos a los jueces a quienes en su jurisdicción se les justificase algún fraude de los referidos”, en “Año de 1787. Observaciones de dn. Manuel Antonio de Urtesabel...”, numerales 12° y 13°, AGI Caracas 784.

43. AZCÁRRAGA, J.L.: *El corso marítimo ...*, p. 116.

*San Antonio*, que apresó ganado mular y caballar –muy estimado en la época según testimonios coetáneos más adelante citados–, en el puerto de Sauca, y había sido abandonado por una balandra francesa, la cual ya había embarcado treinta mulas para llevárselas como parte del cargamento total. Según palabras de oficiales y marineros, en el mencionado paraje había 65 mulas que ellos “... apresaron y condujeron a este puerto –Puerto Cabello–, pero que en el camino se huyeron algunas y otras se murieron, llegando solamente 26 mulas y una yegua que entregaron al factor de la Compañía”<sup>44</sup>. Curioso argumento que nos deja en la alternativa de aceptar ingenuamente esta explicación o dejarnos llevar por nuestras propias suspicacias para descubrir el otro lado de la coartada corsaria. Si la mercancía animal era tan valiosa, levanta sospechas que hubiera sido conducida tan torpemente, y que algunas de las mulas estuvieran tan descuidadas como para morir. De hecho las bestias ya estaban siendo embarcadas como contrabando, y es verdaderamente difícil que hubieran sido ofrecidas al comprador en malas condiciones –que habrían abaratado demasiado su precio–, cuando, por el contrario, las mulas venezolanas tenían merecida fama en todo el Caribe<sup>45</sup>, y su precio se disparaba en la región. Según Depons, durante el último cuarto del siglo XVIII la producción de mulas fue tan importante que se destinaban al tráfico permanente 16.000 animales, de los cuales unas seis mil –valoradas en 150.000 pesos según el aforo de la época<sup>46</sup>–, se dejaban para el tráfico interno. De acuerdo con estos indicadores, cada mula costaría al menos 25 pesos en tierra venezolana, por lo menos 40 en islas vecinas como Trinidad y Tobago<sup>47</sup>, y las 65 mulas apresadas habrían valido aquí 1.625 pesos –más de 200 veces el salario mensual de un marinero–, o 2.600 pesos en esas islas –325 veces por el mismo concepto–, lo que hace difícil aceptar la excusa del escape o mala condición de las bestias. Otros testimonios de extranjeros visitantes en Venezuela suben a 40 pesos el precio en el país y terminan de echar por tierra la coartada corsaria<sup>48</sup>. Asumiendo que la *San Antonio* haya contado con la dotación conocida de 80 marineros, la venta de las famosas mulas pudo haberles dejado a cada uno poco más de 20 pesos al primer precio venezolano –más de dos meses de salario– o más de 32 pesos a precios del Caribe cercano o del segundo precio criollo –4 meses de sueldo–, al margen de que la colocación de los cuadrúpedos en las grandes Antillas habría subido todavía más el precio por las distancias, y porque el potencial económico del ganado mular criollo iba más allá del contexto hispanovenezolano. Así lo reconoció Louis-Alexandre Berthier, oficial de la misión secreta francesa que vino al país en 1783: “Una mula, que aquí cuesta 80 libras, se vende por 1.500 a 1.800 en las colonias francesas ...”<sup>49</sup>, es decir, entre 18 y 22 veces más en las islas francoparlantes, una rentabilidad muy superior a la del propio cacao, que había sido durante todo el siglo la gallina de los huevos de oro. De hecho constaba que la gran salida de mulas hacia el gran Caribe se efectuaba preferentemente por las Provincias de Guayana y Cumaná, donde los guardacostas no contaban con un apostadero fijo y su presencia dependía del carácter cíclico de las campañas corsarias que comprendían, precisamente, todo el Mar de las Antillas. Era tan bueno el negocio dirigido a las islas que hay testimonios de transacciones ilegales de hasta 200 mulas por vez, extraídas por varias embarcaciones contrabandistas juntas en determinados puntos del litoral venezolano, donde “... se deja ver cómo los de tierra son en un todo cómplices con los tratantes, pues dan noticia de los corsarios por señales de candeladas en la costa... aguardaban al tratante tres, cuatro o más días en las inmediaciones de la playa con 150 o 200 indios o negros para poder trasladar a 5 ó 6 leguas la ropa que traía el tratante...”<sup>50</sup>. Como vemos, la que insistimos en llamar “industria del contrabando de mulas” tenía sus principales agentes en territorio criollo, y con ese apoyo interno no era extraño que las cantidades de animales exportados alcanzaran tales números para el destino insular. Si, por otro

44. AGNC, RCGC, tomo XII, exp. 5, f. 147 vto. A propósito de la yegua confiscada en este apresamiento, es conveniente señalar que la trata ilegal de caballos también preocupaba a las autoridades, y que ésta se complicaba al ejecutarse conjuntamente con el contrabando de mulas y de otros géneros. Un ejemplo es el comiso de 6 caballos realizado por el teniente justicia mayor de Barquisimeto en agosto de 1778, que llevaban 6 cargas de cacao ilegal, AGI Caracas 891.

45. Richard Vawell, oficial inglés contemporáneo de Bolívar y participe en la guerra de independencia, describe la inmensidad de los rebaños de caballos y burros a comienzos del siglo XIX, y a propósito del asno criollo dice “... parece vivo y despierto. Su figura es alta y elegante; lleva la cabeza erguida y tiene la agilidad de un gamo”, lo que añade un importante ingrediente genético de calidad en la obtención de la mula, hija de yegua y burro, en *Campañas ...*, pp. 69-70. El comercio, según él, “... se hallaba muy extendido de quesos, tasajos y mulas antes de estallar la guerra contra la Madre Patria ...”, p. 72.

46. Citado por FERRIGNI VARELA, Yoston: *La crisis del régimen económico colonial en Venezuela, 1770-1830*, Banco Central de Venezuela, Caracas, 1999, volumen I, p. 136.

47. Dauxion Lavaysse citado por Ramón AIZPÚRUA AGUIRRE, en “El comercio de mulas en la Venezuela del siglo XVIII: datos para una historia olvidada”, en *Tierra Firme*, N° 26, 1989. Allí mismo Aizpúrua reelabora datos de Dauxion Lavaysse y llega a precios todavía mayores de hasta 330 pesos por mula, lo que incrementa exponencialmente su rentabilidad en una isla tan cercana al oriente venezolano, p. 134 y nota 37. El mismo Aizpúrua, sin embargo, desconfía un poco de la información aportada por el francés, por lo que nos limitamos a consignar en esta nota esa proyección numérica.

48. Testimonio del caballero Jean-Baptiste-Elzear de Coriolis, miembro de la expedición francesa secreta a Puerto Cabello de 1783, en DUARTE, Carlos: *Testimonios de los oficiales franceses a Venezuela en 1783*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1998, p. 184.

49. DUARTE, Carlos: *Testimonios de los oficiales ...*, p. 204.

50. “Año de 1787. Observaciones de dn. Manuel Antonio de Urtesabel...”, numerales 6°, 11° y 12°, AGI Caracas 784.

lado, tomamos en consideración los datos de primera mano aportados por Alejandro de Humboldt –recuérdese que arribó a Cumaná el 16 de julio de 1799 y permaneció en Tierra Firme hasta finales de 1800– sobre la producción ganadera venezolana a fines del siglo XVIII, el negocio de las mulas representaba toda una pujante industria cuyos alcances ilegales van más allá de cuanto ha podido suponerse<sup>51</sup>. Según el sabio alemán las exportaciones anuales del cuadrúpedo a las Antillas alcanzaban los 30.000 animales, apenas una fracción de los inmensos rebaños distribuidos en los llanos y casi el doble de la cifra aportada por Depons. El mismo autor anota que a comienzos del siglo XIX sólo las mulas y otros tipos de ganado que salían por Puerto Cabello, Carúpano y algunos puertos menores de la costa caraqueña se valoraban en 800.000 pesos<sup>52</sup>. ¿Acaso no son suficientes estas magnitudes para comprender la significación real de estas bestias en el comercio legal e ilegal? En el peor de los casos, y volviendo al apresamiento ejecutado por la balandra *San Antonio*, ya sabemos que los corsarios entregaron 26 mulas. ¿Y las 39 restantes? Con los argumentos aportados por nosotros ¿es pertinente seguir creyendo en el argumento sobre la huida y la muerte de las mulas extraviadas? Probablemente los animalitos hayan terminado acaparados y vendidos por los corsarios y sus testaferros de la costa caraqueña, con ganancias entre 975 y 1.560 pesos –más de 12 y 19 pesos, respectivamente, por marinero–, o hayan sido negociados directamente por ellos en sus travesías interantillanas al menos por el segundo monto, utilizando la misma nave que les servía como herramienta de captura<sup>53</sup>.

El referido caso de las mulas es significativo no sólo por las magnitudes que hemos destacado, sino por otros casos en los cuales parece configurarse una “llave” –«complicidad» sigue siendo una palabra fuerte, a pesar de las evidencias– entre corsarios y un gobernador distinto, en este caso José Solano y Bote, quien ejerció el cargo entre 1763 y 1771. Ante la nueva autoridad los oficiales reales Manuel de Salas y Juan Vicente Bolívar –el padre del futuro libertador, quien ejerció durante años el sospechoso oficio de oficial real en La Guaira<sup>54</sup>– protestaron por el apresamiento de una balandra española cargada de mulas, ejecutado por el bergantín *Nuestra Señora del Coro* en 1769, balandra que tenía licencia de navegación expedida por el mismo gobernador, a la cual los guipuzcoanos le encontraron géneros de contrabando al momento de su apresamiento cerca de Naiguatá. Los oficiales reales alegaron que ellos eran los llamados a registrar siempre las naves españolas sospechosas de contrabando –cuyo número era considerable<sup>55</sup>–, las cuales viajaban con licencia y tripulantes de la misma nacionalidad, como en este caso. Sin embargo, el gobernador declaró legítima la presa y la adjudicó a la Compañía<sup>56</sup>. Probablemente las mulas volvieron a representar una tentación irre-

51. Con la sola excepción del trabajo anteriormente citado de Ramón Aizpúrua, cuyo análisis permite formular nuevas hipótesis para comprender mejor las dimensiones del contrabando de mulas, mucho más cuantioso, repito, que lo aceptado hasta ahora. Aizpúrua ha abierto un camino donde antes había pura maleza.

52. HUMBOLDT, Alejandro de: *Viaje a las Regiones Equinociales del Nuevo Continente*, 5 tomos, Monte Ávila Editores, Caracas, 1991, tomo 1, pág. 347, y tomo 5, pp. 170, 182 y 189. Humboldt habla de piastras en vez de pesos, pero él mismo da la clave para entender que son sinónimos: la piastra equivalía a 8 reales de plata fuerte, igual valor en que estaba dividido el peso; nos quedamos con esta denominación, la más usual en el período hispánico venezolano.

53. Consta que los guardacostas de la Compañía aprehendían mulas tan lejos como en Puerto Rico, justo en la época en que el intendente Francisco de Saavedra denunciaba a los marineros y dependientes de la empresa vasca como contrabandistas habituales, “... llevando, aun en los barcos que iban de Europa, cuando menos, la mitad de la carga fuera de registro ...”. Saavedra no se deja llevar por falsas apariencias y relaciona las prácticas ilegales de los corsarios con el consuetudinario comercio negro de las tripulaciones mercantes. Recuérdese que, a fin de cuentas, las dotaciones guipuzcoanas estaban obligadas a ejercer ambas funciones. Que una partida de mulas hubiera sido capturada en Puerto Rico no aseguraba otra cosa que precios más altos y ganancias superiores, si los mismos corsarios vendían los animales en esa zona insular. Lamentablemente el documento no especifica el número de cuadrúpedos para poder estimar su ingreso en este caso. Ver el informe del intendente sobre la inutilidad del servicio de guardacostas, en Caracas a 4 de abril de 1784, AGI Caracas 835. Casi veinte años antes un resumen de las juntas generales de la Compañía señalaba “... que la precisión de dar diverso destino que el de su erección a los guardacostas, unido al poco número y antigüedad de ellos, había franqueado bastante campo al comercio furtivo...”, confirmando el hecho cierto de la utilización de las embarcaciones corsarias para el tráfico ilegal de sus tripulaciones, en “Aspectos más importantes que se trataron en las Juntas Generales de la Real Compañía de Caracas desde el 12 de noviembre de 1753 hasta el 31 de diciembre de 1766”, AGG 2-22-72. En alguna ocasión también fueron asignados los guardacostas guipuzcoanos a transbordar carga de mercantes sobrecargados y conducirla a La Guaira, como cuando la fragata *Nuestra Señora de los Dolores* fue incapaz de llegar a La Guaira al sota-ventarse por el exceso de carga y debió refugiarse en Curazao, José de Ávalos a José de Gálvez, en Caracas a 25 de agosto de 1780, AGI Caracas 935. Tan frecuente había sido el fraude practicado por las tripulaciones guipuzcoanas que se daba como un hecho la carga ilegal en cada viaje. Tres años antes de decretarse el final de la Compañía el juez de arribadas en San Sebastián alegaba que “...he dispuesto se trasladen a sus bordos [de la fragata *San Antonio* y otro buque], en resguardo de la Real Hacienda, los guardas para que cuiden no desembarcar ni introducir géneros ni efectos algunos fraudulentamente...”, como si aquello fuera algo normal, Cipriano Miguel de Anduaga a José de Gálvez, en San Sebastián a 18 de enero de 1782, AGI Caracas 935. Como puede notarse, las pruebas para relacionar la actividad ilegal de marinos mercantes y corsarios de la Guipuzcoana son demasiado evidentes, y confirman su generalización en todos los predios del comercio marítimo incluso mucho tiempo después de la desaparición de la empresa. Durante el primer cuarto del siglo XIX, por ejemplo, la venta de presas por corsarios en el Caribe y en el Golfo de México seguía siendo una tradición según Richard Vawell, oficial inglés que sirvió en el ejército patriota durante la guerra de independencia en Venezuela; ver *Campañas y cruceros*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1973, p. 7. Narra incluso el caso del capitán Lane, “... que deseaba vivamente ver a Bolívar para rogarle que le diese una comisión de corsario. La alegre vida de los corsarios de América había tentado al capitán”, p. 8.

54. Registros de carga de los mercantes guipuzcoanos con la firma de Juan Vicente Bolívar como oficial real entre 1767 y 1775 en AGI Caracas 932 y 933.

55. “Año de 1787. Observaciones de dn. Manuel Antonio de Urtesabel...”, numeral 12º, AGI Caracas 784.

56. AGNC, RCGC, tomo XVII, exp. 4.

sistible para los corsarios, para la Compañía y para el propio gobernador, quien pasó por encima de su propia normativa al legalizar una presa que –sin descartar nosotros totalmente la conducción de géneros prohibidos– al menos debía ser requisada por los oficiales reales y no por la tripulación apresadora. Lo cierto es que el comercio mular se prestaba para muchas maniobras, a veces ejecutadas por españoles en el propio puerto de La Guaira con todos los requisitos legales aparentemente cumplidos. En octubre de 1767, por ejemplo, el gobernador informaba sobre el comiso practicado en la balandra *San Juan Nepomuceno*, en la cual se habían embarcado licores, medicinas y otros géneros fuera de registro y sin la licencia que sólo permitía el transporte de 36 mulas para Martinica<sup>57</sup>.

A la sazón, las magnitudes del fraude eran tan enormes que no son pocos los casos conocidos de funcionarios implicados. Estamos en los años de máximo rendimiento económico por parte de las escuadras corsarias de la Compañía<sup>58</sup>, y no debe causarnos extrañeza que coincidan con notorias muestras de contrabando en naves mercantes propias. Ejemplo de ello es el caso del paquebote *Nuestra Señora de la Concepción*, en el que, según denuncia de Juan Bautista de Zarandía, factor de la empresa, su capitán José Jorge Echenique embarcó sin notificarle una carga de cacao –obvia actitud contrabandista–, luego de lo cual rechazó admitir un cargamento que la corporación tenía previsto embarcar, negándose a emprender el viaje a España<sup>59</sup>. No sabemos qué consecuencias tuvo esta rebeldía para el oficial insubordinado, pero en el escenario vemos circunstancias nada ambiguas. Imposible encontrar un ejemplo más obvio de contrabando por tripulaciones guipuzcoanas, pero más llamativo todavía es el hecho de llenar las bodegas de una embarcación con mercancía negra dejando fuera, a la vista de todos, la carga legal, como si esta medida fuera una práctica regular y rutinaria en La Guaira. Y para añadir más morbo al asunto, negarse a zarpar de regreso a la Península dejando el buque parado en puerto era la contradicción de las más elementales responsabilidades de un capitán de altura, y de un irrefutable axioma comercial: “Barco parado no gana flete”. ¿Por qué llegaban a esos extremos los capitanes guipuzcoanos? Creemos saberlo –o por lo menos intuirlo– a partir de la argumentación que estamos intentando desarrollar en este trabajo. Era imposible seguir estibando carga en un barco ya repleto de carga ilegal. El renegado capitán seguramente quería evitar quedar en evidencia, aunque con su torpe maniobra logró exactamente lo contrario.

#### 4. EL ENEMIGO EN CASA

Mientras en los mercantes se daban casos como el relatado, en las embarcaciones corsarias pequeñas volvían a repetirse las maniobras ilícitas. En 1769 se siguieron autos contra Juan Bernardo López, patrón de la canoa *San Antonio*, por habérsele encontrado cargando unos zurrones de cacao que había apresado en los corrales de las casas ubicadas fuera de la estacada en Puerto Cabello. La presa, sin embargo, fue adjudicada a la Compañía, y ¡no se sorprenda, amigo lector! dos años después el patrón quedó libre por sentencia del teniente de gobernador José Antonio de Urizar en ausencia del propio gobernador<sup>60</sup>. ¿Acaso la red de complicidades iba mucho más allá de cuanto podemos suponer?

En el lado contrario los contrabandistas variaban su estrategia de respuesta a la represión corsaria. Veamos un caso interesante: después del apresamiento de una piragua española practicado por la balandra *El Borbón* muy cerca de Pampatar en septiembre de 1774, la tripulación apresada declaró “... que salieron del puerto de Porlamar con licencia extendida por el gobernador y capitán general de aquella isla; que son pescadores y que el motivo de no poder presentar la licencia se debe a que en un encuentro que tuvieron con una balandra francesa, el capitán de la misma les obligó a entregar el pescado que llevaban pagándoles al mismo tiempo la susodicha licencia”<sup>61</sup>. Otra manera de aparentar legalidad: exhibir licencias expedidas por la propia gobernación española, habiéndolas comprado obligadamente a pescadores venezolanos. Aunque no sabemos el efecto real de esta maniobra a posteriori, al menos nos da idea de la imaginación de los intérlopes para seguir penetrando el comercio hispano en la costa caraqueña. En efecto, desde tiempo atrás se sabía que los barcos holandeses provenientes de Curaçao tenían, entre otros trucos y trampas sugeridas por el propio gobierno

57. Informe del gobernador de Caracas a 13 de octubre de 1767, AGI Caracas 839.

58. Ver apéndice N° 1 para los totales anuales del ingreso por apresamientos.

59. AGNC, RCGC, tomo XX, exp. 4.

60. AGNC, RCGC, tomo XXI, exp. 1.

61. AGNC, RCGC, tomo XXVIII, exp. 7, f 309.

neerlandés, la costumbre de zarpar faltos de agua, para después poder alegar su tripulación –en caso de ser apresada– que haber recalado en puntos de la costa o de las islas venezolanas se debía a la necesidad de repostar el vital líquido, sin el cual les era imposible continuar la navegación<sup>62</sup>.

El problema de las licencias, sin embargo, no llama la atención sólo desde el punto de vista extranjero. Ese mismo año la canoa *San José* capturó una goleta propiedad de Francisco Padilla cargada de géneros de contrabando y dos pasajeros sin licencia, a decir de los corsarios. Los apresados, por el contrario, insistieron en estar provistos de los debidos documentos, lo mismo en cuanto a carga que a pasaje. A fin de cuentas el resultado del proceso judicial fue por demás insólito: el gobernador Agüero declaró buena la presa y la adjudicó a la Guipuzcoana, pero devolvió a Padilla la goleta y puso en libertad a sus tripulantes<sup>63</sup>. Para interpretar de la manera más precisa posible el fondo del asunto, vayamos por partes: en primer lugar, si –según los corsarios– los navegantes apresados no tenían licencia ¿por qué se les dejó en libertad? Concluimos entonces que sí la tenían. Los corsarios quedan, en consecuencia, como mentirosos. En segundo término, si tenían una licencia hábil para el pasaje y la tripulación, sería necio pensar que no la tenían para la mercancía embarcada. Y si la tenían ¿por qué se les incautó junto con la embarcación? En cualquier caso, queda fuera de cualquier especulación el destino de la carga: incautada por contrabando. Y si era contrabando, volvamos atrás ¿por qué se liberó a los contrabandistas?

Para tratar de ser justos aclaremos que, según antecedentes considerados en anteriores trabajos nuestros, el gobernador Agüero se caracterizó por ser uno de los más implacables perseguidores de los fraudes cometidos por las mismas tripulaciones guipuzcoanas, que durante la década de los 70 alcanzaron magnitudes insospechadas<sup>64</sup>. La gravedad de la situación le obligó a seguir tomando decisiones salomónicas, tratando de que no se le viniera encima el mundo al socavar el negocio ilegal más productivo del momento en el que se encontraban involucrados ambos bandos. Fue así como en el apresamiento hecho por la balandra *San Nicolás* de la balandra inglesa nombrada *El Guillermo*, en la isla de La Tortuga –uno de los casos referidos anteriormente–, Agüero la declaró legítima presa. Los guipuzcoanos probablemente empezaron a frotarse las manos, pero a los pocos días Thomas Timpson, capitán de la balandra apresada, se apersonó ante el gobernador protestando por los atropellos de los corsarios y ofreciendo las justificaciones y licencias pertinentes, que fueron admitidas por el gobernador, quien cambió la sentencia y ordenó entregar a Timpson la balandra con toda su carga y utensilios. Asimismo se le abonaron las costas procesales y los perjuicios causados “a justa regulación”. El factor principal de la Compañía, José de Amenabar, no perdió tiempo y apeló al Consejo de Indias. Temiendo que una excesiva duración del proceso judicial los perjudicara revirtiendo a la Compañía el pago de las costas y obligándola a indemnizar al perjudicado, se llegó “a una composición amigable entre las partes” por la que se entregó al capitán inglés su balandra en el estado en que estuviera, más 2.170 pesos<sup>65</sup>. De nuevo Agüero parece haber actuado apegado a la ley, aunque este caso habría que contrastarlo con las demás ocasiones en que los corsarios se salieron con la suya. Lo más interesante, sin embargo, es la aparición de una nueva forma de enfrentar el problema: procurar un mínimo acuerdo entre las partes de modo de no perjudicar exageradamente a una de ellas. De hecho se repitieron varios casos como éste, situación totalmente nueva que definía un nuevo estilo de ejercer y aplicar la justicia<sup>66</sup>. Lo más curioso es que nadie terminaba condenado –los corsarios seguían cometiendo impunemente sus ya tradicionales atropellos–, y los comerciantes extranjeros encontraban por primera vez un estado de derecho aparentemente más justo y equilibrado. Por cierto, esta solución desestimó el argumento de los corsarios: no fue considerada válida la captura en La Tortuga. Claro, el inglés apresado tuvo suficientes agallas para presentarse ante el gobernador con su documentación, protestó contra el procedimiento de captura, y se encontró con un gobernador aparentemente imparcial. Nuestro razonamiento sobre el carácter ficticio de apresamientos y fugas en La Tortuga se fortalece.

Con todo y lo novedoso de la situación, la rentabilidad del corso –es decir, la permanencia del contrabando– volvió a aumentar ocasionalmente cuando la década de 1770 llegaba a su fin. Mientras esto sucedía, en 1777 una Real Cédula ordenó a los comandantes de guardacostas ejecutar los apresamientos de las embarcaciones extranjeras sospechosas formando los inventarios de todos los efectos, géneros y moneda que encontrasen a bordo, remitiéndolos al gobernador y oficiales reales en los res-

62. AGNC, RCGC, tomo X, exp. 1, f. 57.

63. AGNC, RCGC, tomo XXIX, exp. 2, f. 136.

64. VIVAS PINEDA, G.: *La aventura ...*, p. 218.

65. AGNC, RCGC, tomo XXX, exp. 7, f. 123.

66. AGNC, RCGC, tomo XXXIV, exp. 7, y tomo XXXVI, exp. 10.

pectivos puertos. El objetivo de esta medida era, en presencia de ellos, formalizar y reforzar las visitas a las naves y el cotejo de las cargas con los referidos inventarios, a modo de evitar las apropiaciones indebidas de los corsarios<sup>67</sup>. Es también la demostración de que los procedimientos legales mínimos del corso habían dejado de cumplirse, situación promotora, a su vez, del repunte en los abusos de los agentes represores. Éstos habían logrado compenetrarse tanto con la población venezolana –con la cual trataban con el mayor desparpajo– que en época del gobernador Ricardos se ordenó a los pulperos y mercaderes de La Guaira no les fiaran a los corsarios ningún tipo de género u objetos. Aquí la norma parece ser, una vez más, la evidencia de que estas conductas se encontraban suficientemente generalizadas como para responderles con nuevas restricciones, y de que los comerciantes también se aprovechaban de la doble cara corsaria para sacar algún provecho. De cualquier manera, el pronunciamiento del gobernador respondió a una instancia del factor principal de la empresa guipuzcoana, Matías de Urroz, “... a fin de cortar abusos de los tripulantes de los navíos de dicha Compañía”<sup>68</sup>. Hoy en día está de moda en Venezuela la frase “A confesión de partes, relevo de pruebas”. Que el propio factor vasco se pronunciara en contra de los excesos de la marinería apresadora conlleva más significación de lo que imaginamos. Los referidos abusos podían representar para los semipiráticos agentes unas ganancias inversamente proporcionales al beneficio de la Guipuzcoana, primero porque este tipo de ilegalidades promovía que una cantidad imprevisible de apresamientos no fueran declarados, perdiendo la Compañía –y también la Real Hacienda– sus dos terceras partes del botín; segundo porque, convirtiéndose estas prácticas sucias en un mal endémico luego de décadas de impunidad, el Estado iba institucionalizando la ilegalidad al conformarse con tomar medidas coyunturales, pequeños paños calientes que echaban mano, de vez en cuando, a chivos expiatorios con los cuales intentaba demostrar una consistencia sólo aparente, o, en el peor de los casos, al hacerse la vista gorda ante la complicidad de funcionarios en todos los niveles jerárquicos. En cualquier caso, seguía siendo demasiado evidente el fraude practicado por los mismos encargados de reprimirlo. Para complicar las cosas, los criollos y españoles de la costa venezolana contrabandeaban más que los propios holandeses, a juzgar por el total de naves aprehendidas que da Amézaga en su estudio, donde aquellos superan por 124 contra 109 a los intérlopes de las Provincias Unidas<sup>69</sup>. Con amigos así, las autoridades no necesitaban enemigos extranjeros para estar en guerra.

## 5. CAPITANES Y AMAZONAS PASAITARRAS: LAS COMPLICIDADES SUSTENTAN EL NEGOCIO

Las denuncias pronunciadas por los factores de la Compañía aparecían, sobre todo, cuando las ambiciones de los guardacostas llegaban a límites inaceptables. La joya de las tropelías corsarias –y otra llamada a la justicia por parte de un factor–, sucedió en los jabeques *San Pedro* y *San Pablo*, cuando sus efectivos apresaron el bergantín inglés *Thomas* en las islas de Píritu, y lo sustraído de la carga llegó a tanto que el propio factor de la Compañía Guipuzcoana en La Guaira presentó una instancia ante el gobernador, en la cual los acusaba de que “... usando un derecho de pillaje que no les correspondía saquearon el bergantín inglés”. Asumimos que el derecho al pendolaje institucionalizado por la corporación en su citada “Instrucción” había sido suspendido, pero la realidad demostraba que los corsarios no estaban dispuestos a perder la riqueza de los botines. El gobernador ordenó una averiguación para que la Compañía pudiera recuperar lo perdido, y en las deposiciones de los oficiales éstos arguyeron “... que es cierto que un grupo de los tripulantes de los barcos corsarios sustrajeron en la noche del apresamiento algunos efectos del bergantín, pero que no pueden precisar quiénes fueron, y que tal cosa no pudo evitarse por el número muy crecido de los hombres”<sup>70</sup>. Es difícil no pensar en la probable complicidad de estos oficiales –entre los cuales figuraba como teniente el famoso Vicente de Icuza, estudiado monográficamente y ungido como héroe por Amézaga<sup>71</sup>, por el sólo

67. AGNC, RCGC, tomo XXXIV, exp. 4, f. 67.

68. AGNC, RCGC, Apéndice I, exp. 3, ff. 462-465.

69. AMÉZAGA, V.: *Vicente Antonio de Icuza ...*, p. 200.

70. AGNC, RCGC, tomo X, exp. 6, ff. 294-295 vto.

71. AMÉZAGA, V.: *Vicente Antonio de Icuza ...*, concluye sobre el capitán vasco y sus corsarios: “... el recuerdo de aquellos hombres formados a su lado y bajo su mando ... todos aquellos compatriotas valientes y leales, hombres de una sola pieza y de una sola palabra que corrieron con él su suerte tantas veces en aquellos abordajes ... Queda en nuestro recuerdo su imaginaria figura. Estampa de hombre recio, forjado entre aventuras y trabajos ...”, p. 185. Quizás otra habría sido su opinión si se hubiera tropezado con la documentación sobre la actuación ilegal de nuestro capitán en los buques mercantes de la flota guipuzcoana, según comentamos más abajo. En lo que Amézaga no se equivoca es al afirmar que Icuza “fue uno de los hombres más cabalmente representativos” de la Compañía de Caracas, p. 184. Está en lo cierto, porque el típico hombre de la Compañía cumplía con la ley, pero también satisfacía sus propias ambiciones pecuniarias a costa de la propia ley, según cita del padre Larramendi que el mismo Amézaga ofrece: “... como si cada uno de ellos [los marineros vascos] hubiera de ser un factor de los que en seis u ocho años se han hecho riquísimos [en Caracas]”, pág. 180.

hecho de que encontrar lo saqueado era muy sencillo ordenando un fondeo en las naves del corso involucradas. Esta operación era obligatoria en los barcos de la Compañía según ordenaba su propia real cédula de creación<sup>72</sup>, y era práctica cotidiana en los puertos españoles y americanos donde campeaba el contrabando. Consistía en revisar a fondo –de allí el sustantivo “fondeo”–, hasta el último rincón de los pañoles, bodegas y entrepuentes por funcionarios fiscalizadores. Estos espacios eran mucho más pequeños y más fáciles de examinar en el caso de los jabeques que las grandes bodegas de los buques mercantes –la del navío *Nuestra Señora de la Asunción*, el más grande de la Compañía, medía 6 metros de altura por más de 13 de ancho<sup>73</sup>–, donde estibaban carga y efectos navales suficientes para varios meses de navegación trasatlántica. En la propia Compañía se habían dado casos similares en sus barcos del comercio, como sucedió en 1738 con su primer navío *Santa Ana* –que fue sobrecargado en todos sus viajes hasta que naufragó en el 5º y último<sup>74</sup>– cuando estalló un escándalo por la acusación de fraude contra su cuerpo de oficiales al haber embarcado 40.000 pesos fuera de registro, ordenándose de inmediato el fondeo en Cádiz<sup>75</sup>. En esta ocasión no se halló nada medianamente la operación revisora, pero en otros casos ésta arrojó resultados contundentes, como en el fondeo practicado al navío *San Miguel y Santiago* en Cádiz en 1779: “Las resultas de esta diligencia fueron el haber encontrado en diversos parajes del buque 189 zurrone de cacao como de a fanega; 10 sacas de duplicada cabida, e igual número de sacos de diversos tamaños. ¿Pero cómo estaban en el navío? Con la más dable ocultación en los pañoles, cubiertas unas con menestras, otras con utensilios, algunas tapadas con las velas, varias en santabárbara, tres en la caja de la bomba, y diferentes en los catres y bajo las camas, puestas todas al mayos disimulo y ocultación ...”. El informe del comandante del resguardo de Cádiz concluye con un balance del total de la mercancía negra oculta en el buque: “Es posible que una Compañía que se decanta tan celadora y perseguidora del contrabando ... conduzca nada menos que cerca de cuatrocientas fanegas de cacao por alto \_más de 23 toneladas y media sólo en este fruto\_, once mil y más pesos, y quinientas y más libras de añil, sin contar las corachas y cueros que en igual forma venían ...”. Y para finalizar pone el dedo en la llaga más abierta, es decir, en la complicidad de los oficiales del navío: “... ello es cierto que sin el consentimiento de los oficiales de la nao mal pudo haberse cargado en ella cuanto indebidamente se condujo ...”<sup>76</sup>. No hablamos de unos pocos efectos escamoteados hábilmente a las autoridades en un rincón del barco, sino de toneladas de contrabando repartidas en todos sus espacios útiles, que resultaron fácilmente descubiertas gracias al fondeo. Consta que en La Guaira también se le practicó la operación al mismo navío, en ocasión de su 4º viaje y con el mismo lcuza de capitán, pero no tenemos noticias del resultado<sup>77</sup>. De modo que para este oficial el fondeo era una práctica conocida, y también la única manera de despejar dudas sobre las presuntas implicaciones de la tripulación en contrabandos. Volviendo al caso que nos ocupa, si los oficiales de los jabeques supieron desde un principio lo del saqueo en el apresamiento de Píritu ¿por qué no ordenaron el fondeo antes de llegar a puerto, donde era más fácil para la marinería esconder lo sustraído? No hay que ser muy suspicaz para encontrar la respuesta. Por otro lado, la actitud de estos oficiales añade otro elemento digno de consideración, el cual suscita

72. “Copia de la Real Cédula de Erección de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y reglas establecidas para su mejor gobierno y dirección ...”, en Madrid, imprenta de Antonio Sanz, 1748, numeral III, pp. 16-17, Archivo General de Simancas (en adelante AGS) Estado 7011.

73. WHITE, Geo: *Plano y medidas del navío Nuestra Señora de la Asunción, rebautizado Prince William, levantado en el astillero de Portsmouth el 15 de agosto de 1780 tras su captura por la escuadra del almirante Rodney el 8 de enero del mismo año*, National Maritime Museum, Greenwich, (en adelante NMM) Draughts Collection 1168; ver también VIVAS PINEDA, G.: *La aventura ...*, p. 371.

74. VIVAS PINEDA, G.: *La aventura ...*

75. Eizaguirre a Lobato, en Caracas a 10 de julio de 1738, y Varas a Torrenueva, en Cádiz a 3 de noviembre de 1738, AGI Caracas 926. Ya he comentado el caso en Vivas Pineda, G.: *La aventura ...*, pág. 199. Trayectoria mercante del *Santa Ana* en acta de la Junta General de la Compañía, San Sebastián, a 11 de diciembre de 1733, AGG 2-22-72; “Lista de los marineros que se embarcan del lugar del Pasaje (sic) en el navío *Santa Ana* de la Real Compañía de Caracas”, Francisco Ignacio de Elizondo a 27 de septiembre de 1734, Archivo Municipal de Pasajes (en adelante AMP) B-5-1; Felipe de Urioste a José Patiño, en San Sebastián a 27 de septiembre de 1734, AGI Caracas 925; Francisco de Varas y Valdés a Juan Bentura de Maturana, en Cádiz a 17 de octubre de 1735, AGI Sto. Domingo 734; “Los oficiales reales de Caracas remiten testimonio del registro que saca de aquella Provincia el navío *Santa Ana* ...”, en Caracas a 7 de julio de 1738, AGI Caracas 535; Manuel de Las Casas a Joseph de la Quintana, “Declaración de los oficiales del navío *Santa Ana*, de la Real Compañía de Caracas, por haber entrado en el puerto de los Pasajes sin haber aportado (sic) al de Cádiz [que estaba bloqueada por los ingleses] a cumplir su registro”, en San Sebastián a 17 de marzo de 1740, AGI Indiferente 2406. Más documentación sobre viajes del navío en AGI Caracas 927.

76. Antonio de Gálvez y Miguel de Vallejo al conde de Serena, en Cádiz a 4 de abril de 1779, AGI Caracas 934-B. Parte de la oficialidad traía además caudales de oro y plata fuera de registro, según el presidente de la Casa de la Contratación, en Cádiz a 23 de octubre de 1778, en el mismo legajo.

77. Mandamiento de visita y fondeo al navío *San Miguel y Santiago*, por Manuel de Agreda al gobernador Agüero, en Puerto Cabello a 26 de diciembre de 1774, AGNC, Sección Gobernación y Capitanía General (en adelante GCG), tomo XV f. 256. Debe advertirse que el documento habla del navío *San Miguel*, prescindiendo del segundo nombre *Santiago*, lo que puede suscitar confusiones con la fragata *San Miguel*, alias *El Rayo*, de la misma Compañía, contemporáneos ambos pero muy diferentes, doblando en tonelaje el primero al segundo \_669 toneladas vs. 303\_. De hecho la fragata acababa de zarpar de La Guaira de regreso a España el 16 del mismo mes, diez días antes de la llegada del *San Miguel y Santiago*, según el registro de carga en su tercer viaje, fechado en Cádiz a 18 de septiembre de 1774, AGI Contratación 1694, de modo que no hay posibilidad de confusiones. Ver también VIVAS PINEDA, G.: *La aventura ...*, pp. 370-371 y 377-381.

malos pensamientos: "... que tal cosa no pudo evitarse por el número muy crecido de los hombres". Con las numerosas tripulaciones presentes en las escuadras corsarias los saqueos podían seguir repitiéndose ante la impotencia –o la complicidad– de los oficiales para impedirlo. No nos extraña, por ejemplo, que Vicente de Icuza haya sido uno de los oficiales presentes en el pillaje del bergantín inglés en 1760, si tomamos en cuenta que en el buque mercante de la empresa bajo su comando, en los tres viajes realizados posteriormente entre 1774 y 1779, se estibarón cantidades inusitadas de contrabando: 48, 40 y 149 toneladas respectivamente. Ese buque no era otro que el mismo *San Miguel* y *Santiago* al cual se le practicó en Cádiz el fondeo antes mencionado con las enormes cantidades de contrabando descubiertas. Icuza era su capitán<sup>78</sup>. Retomemos la conclusión a que llegaron los funcionarios del puerto gaditano: "... sin el consentimiento de los oficiales de la nao mal pudo haberse cargado en ella cuanto indebidamente se condujo ...". ¿Hacen falta más evidencias para desmitificar un poco al oficial vasco? Agreguemos otra: las sobrecargas que debió soportar el navío en cinco de sus siete viajes –un síntoma inequívoco de contrabando– lo dejaron en pésima condición física, según avalló de los peritos en Puerto Cabello, quienes advertían contra una excesiva tardanza en su regreso a España, lo que obligaría a "... echarlo a pique por tener las ligaduras perdidas y la tablazón requemada, de suerte que no puede asegurarse perno ni clavazón alguna ..."<sup>79</sup>. Este testimonio es concluyente. Los funcionarios de maestranza señalaron las consecuencias típicas del abuso ejercido sobre su casco por la sobrecarga, efectos dañinos que iban más allá de la habitual pero nociva broma sobre el forro exterior de tablas. Las ligaduras eran conexiones entre fundamentos estructurales<sup>80</sup>, y al verse forzadas y desquiciadas por el sobrepeso no podían clavarse con los pernos de unión, lo que no sucedía en los buques libres de sobrecarga en sus travesías<sup>81</sup>. El resultado de esta degeneración –y una evidencia más de la recurrente mercancía negra estibada en el buque– fue determinante en su condición náutica: su última travesía de regreso a la Península duró 4 meses y 21 días por su mala condición, contra un promedio de apenas 57 días en los viajes en que todavía estaba sano<sup>82</sup>. De modo que el pobre *San Miguel* y *Santiago* señalaba con el dedo al capitán vasco por su adelantada vejez. Recordemos, además, que a las tripulaciones se les permitía llevar a España una cuota legal de cacao, y que su venta allí les reportaba enormes beneficios, según podemos concluir en el siguiente cuadro correspondiente al mismo buque<sup>83</sup>:

78. Registros de carga del navío *San Miguel* y *Santiago* en su 4º, 5º y 6º viajes, con Icuza como capitán, en AGI Contratación 1694, Caracas 934-A, y AGS Sección Dirección General de rentas (en adelante DGR) Ila Remesa 568. Ver también mi trabajo *La aventura* ..., p. 381. Parte de la documentación es contradictoria y permite dudar de que Icuza fuera comandante del buque en su sexto viaje de vuelta a España. Con toda seguridad ejerció el cargo en el viaje de ida de Pasajes a La Guaira que zarpó el 6 de febrero de 1778, según José de Odriozola, en San Sebastián a 1º de julio de ese año, AGS DGR Ila Remesa 568. Amézaga, por su parte, cita un documento proveniente del Archivo General de Indias en donde el comandante vasco firma una comunicación al intendente de Caracas "A bordo del navío *San Miguel* y *Santiago*, en La Guaira y abril 24 de 1778", justo antes de su regreso a la Península, en *Vicente de Icuza* ..., pp. 82-83. El buque salió finalmente de vuelta a España el 21 de agosto de ese año y atracó en puerto el 17 de octubre, de acuerdo con carta de Francisco Manjón a José de Gálvez, en Cádiz a 20 del mismo mes, pero en la relación del dinero embarcado en el buque perteneciente a la tripulación, levantada en el puerto gaditano ese mismo día, aparece allí como capitán Juan Pedro de Goicoechea, ambas en AGI Caracas 934-B. Icuza pudo haber sido sustituido en el comando del navío entre los meses de abril y agosto para reintegrarse al curso de Caracas, pero ante la falta de otras evidencias documentales no podemos asegurar nada. Le damos a nuestro oficial el beneficio de la duda. De los dos viajes sobrecargados anteriores, sin embargo, la seguridad de su comando en el trajinado navío es absoluta, y llama nuestra atención la prisa que se dio el intendente de marina en Puerto Cabello cuando el buque atracó allí en su cuarto viaje "... e inmediatamente se pusieron a bordo un oficial con tropa y dos guardas para el fin de evitar cualquier introducción ilícita", Manuel de Agreda al gobernador José Carlos de Agüero, en Puerto Cabello a 26 de diciembre de 1774, AGNC GCG tomo XV, f. 256. Añadir tropa a los guardas habituales es un síntoma de las dificultades que enfrentaban los funcionarios portuarios para controlar las enormes cantidades de mercancía ilegal que las tripulaciones embarcaban o desembarcaban, y no es extraño que aplicaran medidas más rigidas en un navío donde el contrabando era una costumbre.

79. Antonio Eylarán y Félix de Echebeste, en Puerto Cabello a 26 de septiembre de 1781, AGI Caracas 935.

80. O'SCANLAN, Timoteo: *Diccionario Marítimo Español*, reproducción facsimilar de la edición de 1831, Museo Naval, Madrid, 1974, pp. 338-339.

81. Es el caso de la fragata *San Vicente Mártir*, que no llevó sobrecarga en 13 viajes y duró 16 años, y la primera *Santa Bárbara*, que sólo llevó una reducida sobrecarga en dos de sus once viajes y duró 27 años. Documentación sobre la trayectoria mercante de estas embarcaciones en AGI Caracas 56, 535, 932, 934-B, Contratación 1687 y 5003.

82. VIVAS PINEDA, G.: *La aventura* ..., pp. 380-381.

83. Elaborado a partir de la "Relación de las partidas de cacao que los oficiales mayores y de mar, marineros, grumetes y pajes del navío *San Miguel* y *Santiago*, de la Real Compañía de Caracas, su maestre Martín de Aznares, manifiestan arreglado al edicto fijado en su palo mayor el día 17 último [octubre de 1778] en que fondeó en esta bahía de Cádiz", en AGI Caracas 934-B. Que el capitán llevase menos cacao que otros oficiales no debe llevar a confusión, pues se sabe de otros viajes en los cuales las proporciones eran exactamente lo contrario, como en el caso del bergantín *San Antonio*, cuya tripulación llevó 44 fanegas de cacao y capitán y maestre llevaron 4 fanegas cada uno, más que todos los demás, Juan Agustín de Zuasnabar en La Guaira, a 10 de octubre de 1772, AGI Caracas 933.



### Navío *San Miguel y Santiago* Beneficio de la tripulación por venta legal de cacao (1778)

Plaza	Sueldo (Pesos/mes)	Cuota de Cacao (Fanegas)	Valor en España (Pesos)
Capitán	60	10	550
Piloto	30	11	650
Escribano	18	26	1.430
Mayordomo	12	36	1.980
Marineros	6-8	1-9	55-495
Total tripulación:		53 hombres	
Total cacao de la tripulación:		526 fanegas	
Valor del cacao en España:		55 pesos la fanega x 526 = 28.930 pesos	

Se desprenden de esta información las considerables ganancias que las tripulaciones podían amasar vendiendo el germen del chocolate en su tierra de origen; pero si ésta era una operación legal, a los 53 hombres de la dotación del navío probablemente les fue irresistible dejarse llevar por la tentación de añadir cacao ilegal en el barco para multiplicarlas. Los 28.930 pesos que pudieron producir en la venta legal equivalían al sueldo anual de 300 marineros. Sólo el mayordomo pudo haber amasado ganancias equivalentes a casi 14 años de salario vendiendo en España su cuota cacaotera (Sueldo mensual = 12 pesos x 12 meses = 144 pesos anuales; 1.980 pesos ÷ 144 = 13,75 salarios anuales). Muy tentador ¿no? ¿Cuánto podía producir un poco más de cacao fuera de registro? El único que salía perdiendo era el navío, al soportar las enormes sobrecargas del contrabando que muchas veces lo ponían al borde del naufragio. Si bien no llegó a tal extremo, recordemos el dictamen de los peritos en Puerto Cabello. El barco agonizaba, y por eso su última singladura duró tanto. Debió haber sido todo un calvario. Pero las embarcaciones no les dolían tanto a las tripulaciones si al exprimirlas obtenían tal cantidad de beneficios. De hecho, el exceso de carga era una costumbre en buques de la Compañía, y sabemos de varios buques de la empresa que se perdieron por culpa de la sobrecarga –de lo cual estaban plenamente al tanto los funcionarios portuarios, quienes no hacían mucho por evitarlo y emitían los despachos a sabiendas de los excesos<sup>84</sup>–, y conocemos otros oficiales y capitanes que fueron excluidos del servicio de la Compañía por contrabando<sup>85</sup>. En fin, hay argumentos sólidos para aceptar sin mucho escozor el papel ambiguo de los hombres de mar guipuzcoanos, entregados a la persecución de los contrabandistas extranjeros pero practicando ellos mismos el comercio negro y los abusos en el corso. Su ejercicio marinerío debe empezar a verse como un puente recíproco entre dos actividades aparentemente alejadas, pero muy interconectadas en la realidad. En las escuadras corsarias y en la flota mercante de la empresa se generaban ganancias millonarias tanto en Venezuela como en Guipúzcoa, dentro y fuera de la ley, y probablen-

84. Ver mi trabajo “Los pecios del cacao: barcos perdidos de la Compañía Guipuzcoana de Caracas”, en *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. Ver también el trasbordo de la carga de la fragata *San Antonio* –que había sido despachada tan sobrecargada que advertían “... lo expuesto que estaría este navío a ser apresado por su pesadez ...”–, a la *Santiago Apóstol* para aligerarla y evitar tan grave riesgo. Además de la sobrecarga y en el colmo del descaró, el capitán y el maestro fueron apresados al no responder por una cantidad de polizas que dejaron escapar al llegar a Pasajes; el comisario ordenador de marina Manuel Diego Escobedo a Julián de Arriaga, San Sebastián a 29 de junio de 1761, AGI Caracas 931.

85. Joseph de Colosía al marqués de la Ensenada, “Autos de la averiguación hecha sobre algunos géneros y efectos que condujo fuera de registro al puerto de Lurca la fragata *San Antonio de Padua* de la Real Compañía de Caracas, y se comisaron por haber sido embarcados por la tripulación con este vicio”, en Lurca a 16 de junio de 1745, AGI Caracas 928. En el procedimiento hubo indicios para hacer cargos al capitán, a los oficiales y a la tripulación, pero éstos “... alegan no haber declarado la mercancía en cuestión por ser corta su cantidad y para consumo propio ... mayormente cuando su destino era la ciudad de San Sebastián donde no se tiene por ilícita su introducción ...”. Curioso argumento bajo la siempre presente excusa de las cortas cantidades, que si bien lo eran individualmente, al reunir el total embarcado fuera de registro para la marinería completa alcanzaba proporciones considerables. Suena también llamativo el razonamiento sobre San Sebastián, donde, en verdad, la población era propensa a los fraudes, y esperaba a los mercantes con sus bateles, tripulados frecuentemente por mujeres, en otros puntos de la costa para trasbordar la carga ilegal, como comentamos más abajo; de hecho consta que vecinos de la ciudad incluso llegaron al extremo de robar mercancía en los propios almacenes de la empresa bajo la aparente protección de los alcaldes, quienes dejaron la causa en manos del comisario ordenador de marina y no la asumieron ellos como representantes de la justicia ordinaria, según Francisco Javier de Esparza a la Diputación de Guipúzcoa, en Azpeitia a 18 de febrero de 1754, AGG 3-8-93. También consta que en el barrio de Santa Catalina y en otros barrios de la capital donostiarra se escondía mercadería extraída de los buques de la Compañía, como en el viaje de la fragata *Nuestra Señora de los Dolores* en 1785, de la cual se extrajeron cueros fraudulentamente y se escondieron en algunas de las pocas casas que tenía el barrio, ver Cipriano Miguel de Anduaga a los directores generales de rentas del Reino, San Sebastián a 16 de junio, 22 de julio, 1º y 5 de agosto de 1785, AGS DGR Ila Remesa 1101, DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes: “La Real Compañía de Filipinas en Guipúzcoa”, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 369-382, y MAINAR REGO, Javier et al.: *La reconstrucción de la parte vieja de San Sebastián*, Ayuntamiento de San Sebastián, 1991, p. 306. También fue notorio el caso de Antonio del Llano, capitán del segundo *San Antonio de Padua*, quien fue sentenciado y puesto preso por orden del ministro de Marina por llevar efectos fuera de registro, según Manuel Francisco de Joaristi, en Madrid a 21 de abril de 1758, AGG 2-22-72.

te estas últimas alcanzan magnitudes que no somos capaces de imaginar. De cualquier manera, no es necesaria mucha imaginación para entender porqué las madres y esposas de los marineros –las famosas bateleras– llegaban a extremos insólitos cuando éstos arribaban a Pasajes, según palabras del comisario ordenador de marina del puerto, quien afirmaba: "... no basta el que los guardas dejen el navío y rompan a palos las cabezas de las mujeres que van en los barquillos, porque siendo infinitos los que ocurren a atracarse los torea y burlan con escándalo ..."86. Basta y sobra este testimonio para recrear la escena: decenas de bateles, a remo de las mujeres, rodeando los buques recién llegados a duras penas para trasvasar el contrabando, mientras los guardas golpeaban inútilmente a unas pocas y sacrificadas damas. La gran mayoría de aquellas "amazonas pasaitarras" se salía con la suya, y Pasajes y sus alrededores se enriquecían una vez más con el cacao irresistible. El comercio prohibido del fruto tropical se reafirmaba como una industria más allá de los controles estatales, y se consolidaba en las costumbres de la población como el sector económico más rentable y productivo.

Icuza fue un agente más. A riesgo de parecer ensañados contra él, sólo queremos añadir el complemento de una documentación que simplemente revela otra cara del problema –no estudiada hasta el momento– y además hace más humano a nuestro protagonista.

## 6. MUCHOS CORSARIOS Y DEMASIADO LUCRO: UN BALANCE HIPOTÉTICO Y SUGESTIVO

A propósito del exceso de tripulantes en las flotas de la empresa, ésta era una necesidad perentoria desde el inicio de sus operaciones mercantes y corsarias, pero terminó configurando un mal aparentemente incurable. La corporación mantuvo durante mucho tiempo tripulaciones de reemplazo, o, dicho de otro modo, doble dotación marinera por cada barco, para que mientras una realizaba la travesía trasatlántica, la otra permanecía en Venezuela dedicada al corso87. La idea era buena, pero duplicó los problemas de contrabando, fraudes y mal comportamiento sobre las cubiertas. En un momento dado las tripulaciones corsarias en Venezuela alcanzaron casi medio millar de hombres, que se aproximaron al millar cuando a la Guipuzcoana le fue suspendido el servicio de guardacostas88. Este hecho tiene una sola justificación: los abordajes de las naves contrabandistas eran más eficaces cuando la marinería apresadora era más numerosa y estaba mejor armada que la tripulación sospechosa. A tal punto llegaba la necesidad de marinería para destinarla a este servicio que se puso en práctica la incorporación de contrabandistas apresados en las embarcaciones de vigilancia para completar las dotaciones deficitarias89. Sin embargo, despierta nuestra curiosidad adivinar cuál pudo ser el efecto secundario de esta medida, suponiendo que los intérlopes eran gentes poco dadas a la disciplina y al respeto de la navegación militarizada característica del corso marítimo. El díscolo comportamiento en los buques mercantes de la Compañía incluso se había potenciado con la contratación de marineros vascos franceses, grandes aficionados a la bebida y perezosos por lo regular90, y se había propagado en las dotaciones corsarias.

Pero había una razón muy justificada para aumentar casi desproporcionadamente las tripulaciones guardacostas. Según el mismo oficial Manuel Antonio de Urtesabel que citábamos al principio, eran tan favorables las condiciones de navegación y la estrategia de la doble recorrida por el Caribe que los corsarios de la Compañía añadían 50 hombres a la salida de cada balandra –cuya tripulación normal era de 80 hombres, llevando su total a 130– en las campañas más allá de la Provincia de Venezuela "... para poder marinar las 14 y 16 presas que solían hacer"91. Tal número de presas por recorrida obligaba a trasladarlas

---

86. Manuel Diego Escobedo a Julián de Arriaga, en San Sebastián a 29 de junio de 1761, AGI Caracas 931, que además refería "... el desorden que habrá a la llegada y salida de estos navios, sin respeto al rey y sumo desprecio de sus ministros, pues interesado todo el país en que subsista [el contrabando] es difícil atajarle ..."; y Cipriano Miguel de Anduaga a los directores generales de rentas del Reino, San Sebastián a 5 de agosto de 1785, AGS DGR Ila Remesa 1101. Como puede extraerse de esta documentación, en los últimos veinticinco años de la Compañía había sido imposible cortar con la práctica de las bateleras, que hicieron ineficaces todos los intentos de reprimir los trasbordos ilegales. La imposibilidad de calcular las ganancias obtenidas no obsta para pensar en números descomunales.

87. VIVAS PINEDA, G.: *Los buques ...*, pp. 317-320.

88. VIVAS PINEDA, G.: *La aventura ...*, pp. 180-184. Amézaga cita en *Vicente Antonio de Icuza ...* a Joseph Townsend, autor inglés coetáneo que publicó *A journey through Spain in the year 1786 and 1787*, donde afirma que las escuadras corsarias de la Compañía llegaron a tener diecinueve embarcaciones en un momento dado, y que en toda su historia el total de marineros en sus tripulaciones mercantes y corsarias alcanzó los 12.000 hombres, pág. 10. El número nos parece un poco inflado, pero podría reflejar la trascendencia de la empresa como fuente de un trabajo marítimo que, sin lugar a dudas, enriquecía a los reclutados.

89. AGNC, RCGC, tomo XIII, exp. 7, f. 85.

90. "Lista de los marineros que se embarcaron en la fragata *Santa Teresa*, de la Real Compañía de Caracas, que salió de Pasajes para La Guaira", Joaquín Gutiérrez de Rubalcava a la Diputación de Guipúzcoa, en San Sebastián a 24 de mayo de 1782, AGG 2-11-96.

91. "Año de 1787. Observaciones de dn. Manuel Antonio de Urtesabel...", numerales 4º, 5º y 6º, AGI Caracas 784. El documento señala expresamente campañas hacia Maracaibo, Bahía Honda, Riohacha, Puerto Rico, Trinidad, Bocas del Orinoco y Cumaná, comprendiendo el amplio margen caribeño y atlántico que la Compañía tenía asignado según Real Cédula de Creación.

a puerto con suficientes hombres para asegurar el botín, y demostraba que los elementos naturales eran los más favorables para la efectividad del corso. Si esa cantidad de capturas constituía el promedio<sup>92</sup>, la doble recorrida garantizaba unas 30 presas. Y si cada recorrida promediaba "... 60 ó 70 días ...", según el propio escrito, podemos aventurarnos a sacar promedios anuales. Quedándonos con 60 días por recorrida para efectos prácticos, en cada año pudieron haberse efectuado 6 recorridas. Quitémosle una considerando el tiempo requerido para carenas, mantenimiento y servicio de las naves. Los cinco periplos restantes multiplicados por 15 presas –término medio entre las 14 y 16 del documento– arrojan 75 presas al año. Ese número multiplicado por los doce años a los cuales Urtesabel había atribuido 400 presas da 900 capturas, lo que nos reafirma en el hecho de que el oficial no sólo no estaba exagerando la realidad, sino que probablemente se había quedado corto. Si las mismas 75 presas anuales las multiplicamos por los otros 41 años de operaciones del corso guipuzcoano obtenemos 3.075, que sumadas a las 900 antes mencionadas totalizan 3.975 capturas. ¿Su valor hipotético? Seguimos multiplicando: 3.975 capturas por 1.047 pesos que nos ha promediado cada una da 4.161.825 pesos, casi 6 veces el capital inicial depositado de la empresa vasca, o más de 40 veces el costo anual del servicio de guardacostas según lo estimaba el intendente Saavedra, o el valor de 83 navíos de línea de 50 cañones cada uno, o 462 sueldos anuales de un gobernador y capitán general. La tercera parte correspondiente a los corsarios montaría a 1.387.275 pesos, equivalentes al salario anual de 14.450 marineros. ¿Exageraban los autores contemporáneos, como el padre Larramendi, cuando hablaban de lo ricos que se hacían los guipuzcoanos en la marina de la Compañía? Creemos que no. Nuestra imaginación, como proponía Georges Duby en el epígrafe al comienzo, ha pretendido aportar nuevas interpretaciones sin llegar al extremo de la fantasía, y para ello sólo ha intentado sacar punta a una documentación que permanecía subutilizada.

---

92. Hay testimonios documentales de una recorrida con las presas capturadas, por ejemplo, "Apresamientos ejecutados por las balandras corsarias *Nuestra Señora de Aranzazu* y *La Borbón*, de la real Compañía Guipuzcoana de Caracas, campaña del 1° de junio al 24 de julio de 1772", AGI Caracas 784. Ver contenido completo en apéndice N° 3.



APÉNDICE N° 1. INGRESO LEGAL POR APRESAMIENTOS DE LA COMPAÑÍA  
GUIPUZCOANA Y SUS CORSARIOS (en pesos)

Año	AVALÚOS			REPARTIMIENTOS		
	Avalúo Naves	Avalúo Cargas	Total Avalúos	A la cía.	A la trip.	Total reps.
1733	515	758	1.273	742	371	1.113
1739	414	1.097	1.511	996	498	1.494
1749	2.253		2.253	1.296	648	1.944
1755	1.364	1.441	2.805	1.454	725	2.179
1756	225	1.293	1.518	790	394	1.184
1757	2.042	5.740	7.782	4.173	2.086	6.259
1758	1.080	3.666	4.746	2.769	1.385	4.154
1760	1.661	7.809	9.470	4.998	2.499	7.497
1761	1.904	9.117	11.021	2.067	1.033	3.100
1762	2.061	2.529	4.590	2.557	1.278	3.835
1763	14.379	7.032	21.411	11.917	5.965	17.882
1764	8.957	5.209	14.166	7.542	3.770	11.312
1765	15.416	17.830	33.246	16.651	8.313	24.964
1766	7.336	5.550	12.886	7.290	3.642	10.932
1767	4.900	1.185	6.085	3.321	1.660	4.981
1768	2.613	2.871	5.484	2.295	1.145	3.440
1769	1.829	5.791	7.620	4.681	2.429	7.290
1770	1.278	4.013	5.291	3.497	2.117	5.614
1771	521	1.538	2.059	1.309	654	1.963
1772	6.170	4.330	10.500	5.450	2.723	8.173
1773	2.866	3.419	6.285	3.179	1.587	4.766
1774	3.938	3.050	6.988	3.397	1.696	5.093
1775	1.261	2.212	3.473	1.563	1.987	3.550
1776	4.549	844	5.393	4.050	2.024	6.074
1777	4.083	1.956	6.039	5.967	2.982	8.949
1778	567	1.463	2.030	588	292	880
1779	6.237	700	6.937	2.820	1.408	4.228
1780	512	592	1.104	4.332	2.166	6.498
1781				411	207	618
1786				87	43	130
<b>TOTALES</b>	<b>101.461</b>	<b>103.719</b>	<b>205.180</b>	<b>112.509</b>	<b>57.754</b>	<b>170.273</b>

Fuente: Archivo General de la Nación (Caracas), Sección Compañía Guipuzcoana de Caracas, tomos I-II, IV-VI, VIII-XXIII, XXV-XXVIII, XXX-XXXVI, XXXVIII-XLI, apéndices II-IV.

Nota: de los años 1781 y 1786 se obtuvieron sólo repartimientos en la documentación.

## APÉNDICE N° 2. NÓMINA DE BUQUES CORSARIOS DE LA COMPAÑÍA GUIPUZCOANA

	BUQUE	TIPO
1	<i>El Águila</i>	Lancha
2	<i>El Borbón</i>	Balandra
3	<i>Jesús María</i>	Galera
4	<i>La Begoña</i>	Balandra
5	<i>La Catalana</i>	Lancha
6	<i>La Concepción</i>	Lancha
7	<i>Manuela</i>	Lancha
8	<i>María</i>	Goleta
9	<i>1ª Nuestra Señora de Aránzazu</i>	Balandra
10	<i>2ª Nuestra Señora de Aránzazu</i>	Balandra
11	<i>3ª Nuestra Señora de Aránzazu</i>	Balandra
12	<i>4ª Nuestra Señora de Aránzazu</i>	Balandra
13	<i>Nuestra Señora de La Concepción</i>	Balandra
14	<i>Nuestra Señora del Carmen</i>	Balandra
15	<i>Nuestra Señora del Coro</i>	Bergantín
16	<i>Nuestra Señora del Coro</i>	Navío
17	<i>Nuestra Señora del Pilar</i>	Balandra
18	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	Paquebote
19	<i>San Antonio</i>	Balandra
20	<i>San Antonio</i>	Canoa
21	<i>San Antonio</i>	Lancha
22	<i>San Carlos</i>	Balandra
23	<i>San Fernando</i>	Balandra
24	<i>San Fernando</i>	Canoa
25	<i>San Fernando</i>	Lancha
26	<i>San Francisco Javier</i>	Jabeque
27	<i>San Ignacio</i>	Canoa
28	<i>San Ignacio</i>	Jabeque
29	<i>San José</i>	Jabeque
30	<i>San José</i>	Lancha
31	<i>San Miguel</i>	Jabeque
32	<i>San Nicolás</i>	Lancha
33	<i>San Pablo</i>	Jabeque
34	<i>San Pedro</i>	Jabeque
35	<i>San Rafael</i>	Jabeque
36	<i>San Vicente Ferrer</i>	Balandra
37	<i>San Vicente Ferrer</i>	Lancha
38	<i>Santa Gertrudis</i>	Balandra
39	<i>Santo Tomás</i>	Bergantín

Nota: los nombres se enumeran consecutivamente cuando varias embarcaciones de igual tipo llevan la misma denominación.



APÉNDICE N° 3. APRESAMIENTOS EJECUTADOS POR LAS BALANDRAS CORSARIAS  
NUESTRA SEÑORA DE ARANZAZU Y LA BORBÓN, DE LA REAL COMPAÑÍA DE CARACAS,  
EN CAMPAÑA DEL 1° DE JUNIO AL 24 DE JULIO DE 1772

Fecha	Lugar de captura	Buque apresado	Tipo y nacionalidad	Armamento	N° de Tripulantes	Carga
06-06-1772	La Tortuga	<i>La Invencible</i>	Balandra inglesa	10 cañones de a 4	60	Ropa y aguardiente
06-06-1772	La Tortuga	<i>La India</i>	Balandra francesa	8 cañones de a 4	55	Ropa y harina
15-06-1772	La Esmeralda	<i>La Madre del Agua holandesa</i>	Balandra	12 cañones de a 4	65	Ropa y aguardiente
17-06-1772	Los Testigos	<i>La Voladora</i>	Goleta francesa	8 cañones de a 3	50	Ropa y harina
29-06-1772	Bocas del Drago	<i>La Bella María</i>	Balandra francesa	12 cañones de a 4	65	Ropa y aguardiente
01-07-1772	Puerto de Macuro	<i>La Ciudad de París</i>	Balandra francesa	10 cañones de a 4	55	Mulas y Carey
03-07-1772	Caño de Teresen	<i>La Fama</i>	Balandra francesa	12 cañones de a 4	65	Mulas y ropa
03-07-1772	Caño de Teresen	<i>La Industria</i>	Balandra francesa	10 cañones de a 4	50	Mulas y Carey
10-07-1772	Puerto Rico	<i>La Jamaica</i>	Balandra inglesa	10 cañones de a 4	55	Ropa, tabaco y café
11-07-1772	Puerto Rico	<i>La Isabela</i>	Balandra holandesa	12 cañones de a 4	60	Café y madera
11-07-1772	Puerto Rico	<i>El León</i>	Bergantín danés	8 cañones de a 4	45	Café, madera, tabaco
13-07-1772	Puerto Rico	<i>El Tigre</i>	Bergantín inglés	10 cañones de a 4	50	Café y ropa
14-07-1772	Puerto Rico	<i>El águila</i>	Balandra danesa	12 cañones de a 4		Café y tabaco
18-07-1772	Los Roques	<i>La Esperanza</i>	Goleta holandesa	10 cañones de a 3	50	Ropa y aguardiente
20-07-1772	Punta de Tucacas	<i>San Juan Bautista</i>	Balandra española	10 cañones de a 3	40	Cacao y cueros
20-07-1772	Punta de Tucaras	<i>San José</i>	Balandra española	10 cañones de a 4	55	Cacao y cueros

Fuente: AGI Caracas 784.