

EL VASCUENCE Y OTRAS ESTRATEGIAS NAVALES DE LOS CAPITANES DE LA COMPANIA GUIPUZCOANA DE CARACAS

GERARDO VIVAS PINEDA

Parece que la Divina Providencia crió y felicitó oportunamente la Compañía para instrumento y puntal que sostuviese y reser vase esta Monarquía de la ruina que la amenazan los esfuerzos y preparativos de Inglaterra ... (Joseph de la Quintana).

Durante la guerra de 1739-48, la de la famosa oreja de Jenkins, la fragata San Antonio de Padua, de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, que viajaba sobrecargada de La Guaira a España, se vio obligada a echar al mar su artillería, lancha, anclas y demás cosas de respeto para aligerar su peso y huir, con éxito, de los buques de guerra ingleses que la perseguían. A este extremo se había llegado porque las actividades comerciales de la empresa vasca eran demasiado rentables, y los envíos de cacao a la Península reportaban crecidos beneficios. De cada viaje se obtenía un rendimiento que amortizaba varias veces los costos de operación, de modo que la carga no se sacrificaba en una situación de inminente peligro, y sí, en cambio, los recursos defensivos, actitud que, a priori, parece un contrasentido. En cualquier caso, los capitanes de los navíos grandes de la Compañía se estaban habituando a sortear las dificultades en el mar sin reducir a proporciones racionales las excesivas cargas que repletaban sus bodegas. Por ello se habían acostumbrado a eliminar los cañones de la segunda batería para acomodar más cargazón, aun a costa de su propia defensa. Esto no les impedía poner en práctica ciertos trucos sucios para engañar al enemigo, si éste era de menor porte, como izar la bandera inglesa para atraer los barcos de esa nacionalidad y capturarlos cuando se acercaban. La propia dirección de la Compañía, deslumbrada por el rendimiento comercial de su marina, les proveía banderas e insignias enemigas para usarlas según conviniese.

En este orden de ideas, las maniobras defensivas puestas en práctica por la Compañía durante más de medio siglo de vida ofrecen un

¹ Las referencias documentales de estos primeros hechos, analizados con mayor detenimiento, aparecen más adelante en el epígrafe respectivo.

variado muestrario, algunas de ellas muy curiosas e interesantes. En 1779, por ejemplo, cuando los vientos de la guerra soplaban de nuevo sobre Europa, los capitanes de dos fragatas pertenecientes a un convoy de la Compañía, a punto de ser abordadas por otra inglesa de mayor porte, se vieron en la necesidad de hablarse en vascuence de barco a barco para que el británico no se enterase de sus planes defensivos. Al margen del interés que representa, desde el punto de vista historiográfico y hasta filológico, documentar el uso del euskera por miembros de la Compañía, cuando hasta ahora ha sido muy difícil lograrlo,² son curiosidades como éstas las que me han motivado a ofrecer una interpretación de la actuación naval de la empresa guipuzcoana en términos estratégicos, con las dificultades que ello implica. Aunque la muestra de combates e incidentes marítimos de que dispongo y repasaré en este artículo me parece mínimamente suficiente, la evaluación objetiva y precisa de los enfrentamientos necesitaría de otro tipo de datos imposibles de obtener: parte y potencia de fuego exactos de los contendientes, maniobrabilidad y capacidad marinera de las embarcaciones, pericia de las tripulaciones, condiciones climatológicas, vientos y corrientes en que se combatió, en fin, una serie de variables que desbordan el objetivo más modesto de este trabajo. Sin embargo, pretendo atar algunos cabos que podrían facilitar análisis posteriores más ambiciosos. Como hipótesis de partida, pienso que el comportamiento estratégico de la flota caraqueña refleja, en alguna medida, la actitud predominantemente defensiva de la marina española durante el siglo XVIII, y que, como marina mercante, se encontró en el dilema de cumplir su primordial función comercial mientras intentaba, con dificultades, obedecer a la Real Cédula de creación que le ordenaba practicar el corso, mientras la Corona solicitaba su auxilio naval, financiero y militar de acuerdo con el desarrollo de los acontecimientos.

Por otra parte, es conveniente destacar que el análisis de los temas relacionados con la estrategia naval durante la era de la vela siempre queda sometido a la amplia relatividad de las condiciones físicas y climatológicas del mar, que sitúa entre dos extremos los hechos protagonizados por un barco: la posibilidad de seguir un número limitado de rumbos cuando el viento sopla, o la inmovilidad cuando éste no actúa. Pero la presencia del viento no sólo influye en la generación de una fuerza motriz para el buque, sino en las cuestiones tácticas relacionadas

² José GARMENDIA ARRUEBARRENA, "Correspondencia con los jueces de arribadas de San Sebastián (1721-1778)", en separata homenaje a J. Ignacio Tellechea Idígoras, *Boletín de Estudios Histórico sobre San Sebastián*, N^o 16-17, 1982-83, pp. 677-78. Garmendia comenta los infructuosos esfuerzos en la búsqueda de manuscritos o impresos en vascuence en la abrumadora cantidad de legajos sobre la Compañía de Caracas que albergan los archivos históricos españoles.

con la posición relativa entre dos buques o dos flotas. Este punto marcó la preocupación mayor de los marineros hasta la aparición de la máquina de vapor, y en los buques de guerra fue el objetivo prioritario de capitanes y oficiales, cuyas primeras maniobras siempre intentaban robar el barlovento al oponente para contar con el viento a su favor. La influencia de este factor estratégico se resume en el simple hecho de que un barco con el viento en contra no podía atacar. Tal circunstancia, junto a una especial predisposición de cada armada a actuar en el mar de acuerdo con un estilo heredado de su tradición marítima, dependiendo de los vaivenes políticos y navales en que se veía involucrada, determinaron el estilo de combate característico de las diferentes escuadras europeas durante el siglo de la Ilustración. Ya se ha reconocido como un hecho cierto que los ingleses preferían escoger el barlovento, obedeciendo a su política siempre agresiva de buscar, asaltar y destruir al enemigo. Los franceses, en cambio, optaban por el sotavento para esperar a sus rivales y agredirlos mientras se aproximaban, evadiendo el choque frontal decisivo y preservando así sus buques. Su táctica favorita no era atacar al enemigo, sino repelerlo.³ España, por su parte, había mantenido una "defensiva sistemática" en el océano desde la época de Felipe II, y no parecía renunciar a ella aun superado el ciclo de la Casa de Austria.⁴ Así pues, creo que las acciones navales de la Compañía, desde el punto de vista táctico, no tenían por qué diferenciarse mucho del método de la marina española que pretendía, como objetivo prioritario, proteger el nutrido tráfico comercial con las colonias hispanoamericanas, y defender los amplios espacios territoriales y marítimos donde se originaba. Dicho de otra manera, España no tenía por qué atacar a sus rivales como primera premisa en la definición de su política naval y militar. Y la Compañía tampoco.

La Guipuzcoana comenzó sus operaciones marítimas en un momento político europeo nuevo en que la posibilidad de una alianza entre España y Francia había alterado la situación que predominaba desde el fracaso de la cooperación anglo-francesa en 1731. Cualquier choque contra la armada de Felipe V en el Mediterráneo, por ejemplo, requeriría una flota suficientemente grande como para enfrentar también a las escuadras

³ Alfred THAYER MAHAN, *The influence of seapower upon history: 1660-1783*, Dover Publications, New York, 1987, pp. 2 y 5-7. Este libro, considerado como un clásico sobre el tema, profundiza en los aspectos políticos, económicos, geográficos, sociológicos e históricos que determinan el poder naval de una nación, pp. 28-89. Para la actitud ofensiva de ingleses y defensiva de franceses en el mar ver también Paul KENNEDY, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, Fontana Press, Londres, 1991, pág. 116. La noción de barlovento y sotavento se explica más adelante.

⁴ Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Rivadeneyra, Madrid, 1901, vol. VII, pág. 41.

francesas.⁵ Sin embargo Inglaterra, fiel a su típica agresividad en asuntos navales, puso a prueba a la diplomacia de Madrid, e incluso llegó al hostigamiento e intimidación enviando a aguas españolas una escuadra al comando del almirante Haddock. España no mordió esta vez el anzuelo. Como resultado, al estallar la guerra el objetivo británico se mudó a las Indias Occidentales, cuna del productivo comercio colonial de su archirival borbónico.⁶

Entrando en materia, antes de la guerra de 1739 no puede hablar se propiamente de una confrontación directa entre los buques mercantes de la Compañía de Caracas y fuerzas navales enemigas. Sólo sus embarcaciones corsarias, junto a los mercantes con patente de corso, habían comenzado a reprimir a los contrabandistas holandeses que operaban desde Curaçao y las demás islas frente a la costa venezolana. La Real Cédula de erección de la Compañía⁷ le encargaba el resguardo de toda la costa, desde las bocas del río Orinoco, en los límites orientales del Caribe con el Atlántico, hasta Río Hacha, en el territorio que para entonces había pasado de Virreinato a Capitanía General de Nueva Granada. Los mercantes, según la primera cláusula, debían reprimir el contrabando tanto a la ida como a la vuelta, con la condición de haber hecho la descarga de la mercancía. Esta disposición pudo convertirse en un obstáculo, pues la mayoría de las veces los barcos de la Compañía se topaban con las naves contrabandistas antes de tocar puerto, y las tripulaciones no estaban dispuestas a perder la tercera parte de las presas que les asignaba la cláusula sexta de la Cédula, basada a su vez en la Ordenanza de Corso de 22 de febrero de 1674. Sin embargo, otra escueta cláusula, la undécima, abría la posibilidad de corsear con el buque cargado, al fijar en el juez de arribadas de Indias el conocimiento de las presas hechas en el tornaviaje a España, cuando -es casi redundante indicarlo- iba cargado a tope. Por otra parte, como se demostró con el transcurso del tiempo, el corso de los mercantes en la costa venezolana quedó muy limitado por la habilidad de los contrabandistas para sortear la persecución a través de bajos, caletas e islas poco profundas. En consecuencia,

⁵ Jeremy BLACK, "Anglo-Spanish naval relations in the eighteenth century", *The Mariner's Mirror*, vol. 77, N. 3, agosto 1991, pp. 245-46.

⁶ *Ibidem*, pág. 249. Ver también Geoffrey WALKER, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Ariel, Barcelona, 1979, pp. 254-55.

⁷ La Real Cédula contiene 18 numerales, y está fechada en Madrid a 25 de septiembre de 1728, con la firma del ministro José Patiño. En este trabajo se utiliza el facsímil editado en Valencia (Venezuela) por el Concejo Municipal del Distrito Valencia, en octubre de 1979, titulado *Noticia de la Compañía formada en la Provincia de Guipúzcoa con Real Permiso de Su Magestad, que además contiene la declaración posterior del rey con las adiciones a la tercera condición de la cédula, referida a la visita y fondeo en Cádiz al tornaviaje de los navíos de registro, y los 24 capítulos para el gobierno de la Compañía acordados por la Junta General de la Provincia de Guipúzcoa.*

los comandantes de los navíos de registro, amparados además en las patentes concedidas por la Corona que les mandaban corsear "... también a su buelta a España..."⁸, optaron por dejar el grueso del corso en aguas venezolanas a las embarcaciones menores que la Compañía armó en Caracas, y practicarlo durante las travesías de ida y vuelta en la medida en que la sobrecarga de los buques lo permitiera.⁹ Nació, de esta manera, el gran dilema carga vs. combate en las operaciones navales de la Compañía.

CONFRONTACIONES DE LA PRE-GUERRA

En Caracas, sin embargo, Pedro José de Olavarriga¹⁰ era partidario de que al menos uno de los dos buques de gran porte debía permanecer corseando una vez hecha la descarga en La Guaira y Puerto Cabello. Éstos fueron el San Ignacio y el Nuestra Señora del Coro,¹¹ ambos capaces de montar 50 cañones y de más de 500 toneladas de arqueo, para los cuales no se planificó sino un viaje anual, de modo de no desatender, justamente, el corso.¹²

Ya en diciembre de 1731 se tuvo noticias del primer apresamiento que hizo la fragata Santa Bárbara, alias La Galera, en el puerto de

⁸ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (en adelante AGI), Indiferente 2406. Patente de corso expedida por Joseph Patiño a Martín de Sansinenea, 2. teniente del navío San Ignacio de Loyola, emitida en Sevilla a 14 de diciembre de 1729.

⁹ El análisis de las magnitudes de la sobrecarga en los buques de la Compañía, que doy por cierta y aparece más o menos en el 70% de los doscientos veinte y tantos viajes redondos que realizó, forma parte de un estudio más amplio que realizo actualmente. He medido los excesos de carga comparando el tonelaje de arqueo de los buques con la cargazón efectivamente estibada y registrada; para ello cuento, además de los registros, con las certificaciones emitidas por la misma Compañía sobre la capacidad de la tonelada de arqueo en fanegas de cacao. Por ahora, creo que ésta sería la manera de calcular estas cargas excesivas con márgenes de error más reducidos. Lo demás es practicar las operaciones aritméticas requeridas.

¹⁰ Olavarriga había llegado a Venezuela en 1718 como juez para encargarse de diferentes comisiones del Real Servicio, en tiempos del gobernador Betancourt y Castro. Las rencillas entre Betancourt, su sucesor Diego Portales, y otros funcionarios coloniales perjudicaron a Olavarriga, que fue puesto preso por el nuevo gobernador, hasta que éste terminó un primer período y aquél recuperó su libertad hacia 1723. Fue entonces cuando Olavarriga comenzó su labor como agente de intereses guipuzcoanos que pretendían invertir capitales en una compañía comercial que aprovechara el potencial agrícola de Venezuela. El resultado es su Instrucción General y Particular del Estado Presente de Venezuela en los años de 1720 y 21, que sirvió como punto de partida en la definición de los objetivos de la Compañía Guipuzcoana de Caracas. Cfr: Vicente de AMÉZAGA ARESTI, Hombres de la Compañía Guipuzcoana. Editorial La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1979, pp. 7-42; también Luis Alberto SUCRE, Gobernadores y capitanes generales de Venezuela, Litografía Tecnolor, Caracas, 1964, pp. 229-237.

¹¹ Los buques nombrados Nuestra Señora ... se abreviarán en adelante N.S.

¹² AGI Caracas 56. Olavarriga a Patiño, en Caracas a 28 de octubre de 1731.

Chichiriviche, dentro de la zona costera con mayor densidad de contrabando, una balandra inglesa cuyo pleito fue tan dilatado que durante más de un año no pudo dictarse sentencia. La balandra, inmovilizada a la espera del proceso judicial, se perdió por el deterioro de su casco. Esta desperdiciada presa despertaba muchas dudas en las primeras evaluaciones del rêsguardo marítimo. En Caracas se sabía que el contrabando seguía practicándose por distintos sitios y parajes inaccesibles para los navíos de la Compañía, y que los extranjeros y comerciantes furtivos habían encontrado la manera de burlar las acometidas de las embarcaciones guipuzcoanas "...hurtándoles las vueltas...", situación nunca mejor expresada en términos navales.¹³

A pesar del constante ejercicio del tráfico de la Compañía, con varios buques de registro dedicados al transporte de mercancías y al combate del contrabando, no se tiene noticia de la captura de muchas presas durante los primeros años de operaciones. En 1732 la Compañía incorporó a su flota mercante la fragata San Juan y San Antonio, presa tomada a los holandeses que regresó a Cádiz a principios de ese año con carga de cacao y tabaco,¹⁴ y al año siguiente el navío N.S. del Coro apresó en Ocumare otra balandra holandesa.¹⁵ El rendimiento de los navíos mercantes en el corso, sin embargo, siguió limitado por el reducido número de capturas, y por su inoperancia en los parajes llanos. Para en sombrecer un poco más la efectividad de la actividad corsaria de la Compañía, los holandeses capturaron algunas de sus balandras¹⁶, y junto con un rebelde apodado Andresote lograron atemorizar tanto al personal que retrasaron y detuvieron la salida de las embarcaciones que la Compañía tenía apostadas en Puerto Cabello, a pesar de la urgencia de cortar el crecido contrabando extranjero.¹⁷

¹³ Ibidem, a 10 de diciembre de 1731. En navegación costera, dos de las maniobras más de terminantes son la vuelta de tierra, o sea, el viraje del buque hacia la costa, y la vuelta de mar o de fuera, el viraje de la embarcación hacia mar abierto. De aquí la significación de la expresión utilizada en este documento, que confirmaba la iniciativa naval de los contrabandistas para repeler la persecución de los navíos de la Compañía.

¹⁴ AGI Sto. Domingo 734. Francisco de Varas y Valdés a Miguel de Villanueva, en Cádiz a 24 de marzo de 1732. También Roland Dennis Hussey, *The Caracas Company 1728-1784, a study in the History of Spanish Monopolistic Trade*, Harvard University Press, Cambridge, 1934, pág. 305.

¹⁵ ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (Caracas), Gobernación y Capitanía General, tomo I, exp.2. Ver también Vicente de AMÉZAGA ARESTI, Vicente Antonio de Icuza, comandante de corsarios. ediciones de la Comisión Nacional del Cuatricentenario de la Fundación de Caracas, Caracas, 1966, pág. 189, y Gerardo VIVAS PINEDA, "La Compañía Guipuzcoana de Caracas: los buques y sus hombres", en *Los Vascos y América*, Banco Bilbao Vizcaya Editorial Laida, Bilbao, 1989, pág. 332.

¹⁶ AGI Sto. Domingo 784. El gobernador García de la Torre en San Felipe, a 2 de abril de 1732.

¹⁷ AGI Caracas 56. Martín Madera de los Ríos en Caracas, a 7 de abril de 1732.

Los ingleses, por su parte, aprovechándose de las concesiones del Asiento de Negros que habían ganado por el Tratado de Utrecht, habían comenzado a provocar una serie de incidentes que remataron en la pretensión de su factor para que los capitanes guardacostas de la Compañía ni sus factores pusieran guardias ni asistiesen al fondeo, visita y registro de las embarcaciones de su contrata, como era la costumbre.¹⁸ La escalada de tensiones fue entonces en aumento. Ya para 1734 circulaban en Londres y Europa impresos, promovidos por el gremio de comerciantes, arengando contra los atropellos españoles en América.¹⁹ Esta animadversión no fue óbice para que la Santa Úrsula, en su viaje de La Guaira a Cádiz a comienzos de ese año, auxiliara a la tripulación de un navío inglés que hacía agua, en las Bermudas,²⁰ costumbre por demás mandatoria en las desgracias del mar aunque el desgraciado fuese un enemigo, pero que, en este caso, era apenas un preludio al enfrentamiento declarado cinco años más tarde entre las Coronas inglesa y española.

Los temores a un conflicto armado con Inglaterra eran tan reales que la Junta General de la Compañía insistió en la necesidad de que sus navíos navegaran más reforzados ante la inminencia de las hostilidades, solicitó al Rey el permiso para sus bajeles de regresar a otros puertos de Galicia o la costa de Cantabria sin tocar en Cádiz, y emitió pasaportes especiales a los capitanes para librarse de los apresamientos.²¹ Pero la guerra no rompía, y sin embargo las escaramuzas en Venezuela se hicieron más frecuentes durante los siguientes años. Al gobernador de Caracas se le participaron los movimientos sospechosos de holandeses e ingleses, y se le transmitió el recelo de que se dirigiesen a aquellas costas, todo para insistirle a la Compañía que armara y tripulara bien sus navíos ante la amenaza, y redoblara sus obligaciones de corso.²²

LA GUERRA INEVITABLE

¹⁸ Ibidem. Autos presentados al rey sobre problemas con el factor del Asiento de Inglaterra, de fecha 12 de julio de 1732. La política naval inglesa y los conflictos entre las potencias europeas en el Caribe están rigurosamente tratados en dos obras de Richard PARES, de consulta indispensable: *War and trade in the West Indies, 1739-1763*, Clarendon Press, Oxford, 1936; y también *Colonial blockade and neutral rights, 1739-1763*, Clarendon Press, Oxford, 1938.

¹⁹ En Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Estado 6908, se encuentra una interesante muestra de estos impresos, que ya circulaban desde 1727 para llamar la atención sobre la actitud depredadora de España contra el comercio inglés, y los perjuicios que acarrea a los comerciantes, mientras la Corona española, según ellos, continuamente incumplía los tratados. Menciona muchos casos concretos de buques ingleses tomados abusivamente por guardacostas españoles, en particular en las Indias Occidentales.

²⁰ AGI Sto. Domingo 734. Francisco de Varas, en Cádiz a 25 de enero de 1734.

²¹ ARCHIVO GENERAL DE GUIPÚZCOA (en adelante AGG), 2-22-72. Junta General de la Compañía reunida en San Sebastián el 28 de abril de 1734.

²² AGI Caracas 56. Órdenes al gobernador Gabriel de Zuloaga, fechadas en Madrid a 3 de marzo de 1738.

En 1739 finalmente estallaron las hostilidades. Fue entonces cuando la Compañía se planteó, por primera vez, el enfrentamiento directo ante un enemigo con una antigua y efectiva organización naval como la armada británica y los corsarios autorizados por esa Corona. El poder marítimo de Inglaterra, superior en número de unidades y quizás también en la calidad operativa de sus tripulaciones, le permitía tomar siempre la iniciativa en la planificación de la guerra.²³ Los negocios de la Compañía tuvieron entonces que depender de la confrontación de fuerzas en el mar. Antes de la declaración oficial de guerra, sus directores querían despachar con prontitud a Caracas el navío San Ignacio, pero, mientras recibía el permiso y los pliegos reales, decidieron enviar la fragata Galera Guipuzcoana, más ligera y ya aprestada, a fin de que entre los rumores del rompimiento con Inglaterra se pudiese adelantar la noticia a Venezuela.²⁴ En San Sebastián, mientras que la Junta Particular de la Compañía encaraba serias dificultades para asegurar el casco de sus navíos por la amenaza de la guerra, debido al sensible aumento de las primas por parte de los aseguradores, una decisión tomada en su seno aportaba la clave para conocer la forma en que se aprovechaba el espacio en sus buques de registro. La Junta, presionada por las circunstancias, determinó el envío de sus navíos:

"... con la segunda batería en estado de servirse de ella, y desembarazado el entrepuente, bien armados, y con la tripulación que les pareciese competente para su defensa mientras subsisten los recelos de dicha guerra ...".²⁵

²³ MANAN cita estadísticas de Campbell, el historiador naval británico, quien alega que en 1744 Inglaterra, ya enfrascada en la guerra contra España y Francia, contaba con 90 buques de línea y 84 fragatas. La armada francesa tenía 45 de línea y 67 fragatas. Cuatro años después, al firmarse la paz, los buques de línea de ésta última se habían reducido a 31, los de España a 22, y los ingleses, por el contrario, habían aumentado a 126. La eficiencia de sus capitanes, sin embargo, ha sido puesta en duda en esta guerra, debido a los pocos resultados obtenidos en el plano diplomático a pesar de la evidente superioridad naval, demostrada más por la masiva presencia inglesa en los diferentes escenarios bélicos que por victorias significativas. Ver *The Influence ...*, pp. 259-60, 266 y 279. Números muy similares da Paul KENNEDY en *The Rise ...*, pág. 110. Jeremy BLACK explica la evolución de la fuerza naval española desde el fin de la guerra de 1739-48 con las siguientes cifras: 12 buques de línea en 1748, 45 en 1754 con otros 30 en construcción, 47 de línea y 21 fragatas en 1760, 122 buques de guerra en 1775, 167 en 1787, y 200 en 1795, en "Anglo ...", pág. 252. Cesáreo FERNÁNDEZ DURO da 47 navíos de línea y 28 fragatas en 1759, en *Armada...*, vol. VII, pág. 8. La abrumadora presencia naval inglesa en el Caribe durante este conflicto puede verse en H.W. RICHMOND, *The Navy in the War of 1739-48*, University Press, Cambridge, 1920, vol. I, pp. 241-60; y en Robert BEATSON, *Naval and Military Memoirs of Great Britain from 1727 to 1783*, London, 1804, vol. I, pp. 146-69.

²⁴ AGI Indiferente 2406. Felipe de Urioste a Joseph de la Quintana, en San Sebastián a 10 de agosto de 1739.

²⁵ *Ibidem*. Junta particular de la Compañía, reunida en San Sebastián a 25 de agosto de 1739.

Esta era la confirmación de que la Compañía no sólo eliminaba la artillería de la segunda batería en sus navíos con el objeto de obtener más espacio para estibar mercancía, sino que empleaba el entrepuentes²⁶ también con ese mismo fin. Mientras que el enemigo fuera una embarcación contrabandista, por lo común de reducido porte y capacidad de ataque, esta práctica era útil, rentable y poco peligrosa. Las enormes cargazonas repletaban todos los espacios aprovechables, y apenas con los cañones de la primera batería los barcos de la Compañía tenían artillería suficiente para atacar y defenderse. Pero la guerra con Inglaterra cambiaba sustancialmente los esquemas tácticos. Ahora el enemigo estaba representado por escuadras enteras de barcos de guerra, y eventualmente por bajeles corsarios de mayor porte a la caza de presas con alto valor económico. La sobrecarga se convertía, entonces, en un arma de doble filo: representaba una rentabilísima inversión si la nave llegaba con felicidad a puerto, pero ataba las manos a los capitanes que necesitasen defenderse al despojarlos del máximo potencial de fuego del navío.

Desde entonces ni siquiera hubo que esperar al zarpe de los buques para confrontar los problemas típicos de la lucha en el mar. El despacho de cada navío se convirtió en una guerra de nervios que se libraba en las oficinas de los ministros de marina y los correos competentes. Los rumbos de los buques eran cuidadosamente supervisados para contrastarlos con el posicionamiento naval del enemigo, y así poder avisar a los capitanes de un peligro inminente. A finales de agosto de ese año, con motivo del antedicho apresto de dos barcos de la Compañía, el intercambio de novedades era por demás revelador de los temores existentes:

"... se acaba de recibir noticia de que una escuadra de 9 navíos ingleses mandada por el contralmirante Vernon que salió de Portsmouth en 3 del corriente se hallaba el 21 en los mares del cabo de Finisterre e isla de Sisarga; y lo participo a v.m. para que lo comunique a los directores a fin de que en esta inteligencia ejecuten su navegación las dos embarcaciones referidas [San Ignacio y la Galera Guipuzcoana] con el cuidado correspondiente y con la prevención de que subsiste otra escuadra inglesa comandada por el almirante Haddock entre los cabos de Santa María y San Vicente"²⁷

En esta primera ocasión de riesgo, sin embargo, las cosas salieron bien a la Compañía. El San Ignacio, navegando bien zafo en viaje de ida y sin excesos de carga, capturó a 25 leguas del cabo Machichaco un bergantín inglés nombrado el Glead, de porte de 50 a 60 toneladas, con

26 Entrepuentes es el espacio comprendido entre dos cubiertas. El concepto de batería es similar, pero desde el exterior se reconoce por el número de portas por donde asoman los cañones de la embarcación. Ver Timoteo O'SCANLAN, Diccionario Marítimo Español, Museo Naval, Madrid, 1974 (edición facsimilar de la publicada en la Imprenta Real en 1831).

27 AGI Indiferente 2406. Joseph de la Quintana a Felipe de Urioste, en Madrid a 29 de agosto de 1739.

1150 quintales de bacalao en sus bodegas.²⁸ Poco después, a los 48° 8' de latitud y 1° 4' de longitud, apresó otro bergantín que salió de Bristol para Nueva Inglaterra con carga de sal, mantas y pertrechos navales,²⁹ y culminando una productiva travesía capturó cerca de Martinica un navío inglés que iba para Londres con carga de vino, y llevó consigo a Caracas.³⁰

Desde este momento la Corona se apoyó en el potencial naval de la Compañía, y le confió una serie de misiones importantes para el suministro de tropas y pertrechos a América. A principios de 1740 se dio orden al intendente y juez de arribadas de San Sebastián, Manuel de las Casas, para el apronto de 8 embarcaciones de 150 a 160 toneladas en que conducir con el mayor sigilo un regimiento de dragones, armas, pertrechos y municiones a La Habana. La Compañía, cuya experiencia de 10 años en el manejo de su propia marina pudo haber influido en el ánimo del monarca, se encargó de realizar los fletamentos necesarios, cooperando con la personería y representación de la Corona.³¹ Poco después, la Corte de Madrid le solicitó caudales, refuerzos militares, navales y pertrechos para socorrer a la América en la guerra contra los ingleses, y añadió:

"Parece que la Divina Providencia crió y felicitó oportunamente la Compañía para instrumento y puntal que sostuviese y reservase esta Monarquía de la ruina que la amenazan los esfuerzos y preparativos de Inglaterra ...".

El Rey inició así un intercambio de concesiones con la Compañía, de la cual obtenía apoyo naval, económico y logístico, y a cambio ofrecía diversos privilegios a la corporación vasca, entre ellos pagar el gasto de los géneros que se aprontaren, y la seguridad de preferirla a otros particulares que intentasen obtener beneficios del apoyo a la Corona. Además, si para la ejecución del apresto de los citados géneros necesitase la Compañía enviar fuera del Reino o dentro de él alguna persona o

28 Ibidem. El capitán Joseph de Lajust a los directores de la Compañía, a bordo del San Ignacio, a 17 de septiembre de 1739. En su tornaviaje anterior, en cambio, había cargado 88 toneladas de exceso en Puerto Cabello, y tardó siete días en recorrer los 150 kilómetros en línea recta que hay hasta La Guaira, trayecto que no exigía más de dos o tres jornadas. Las dificultades de estas singladuras sobrecargadas pueden verse en el diario de navegación del piloto Joseph de Ugalde, en AGS Marina 395.

29 AGI Indiferente 2406. Los directores a Joseph de la Quintana, en San Sebastián a 26 de octubre de 1739.

30 Ibidem. El capitán Lajust a los directores, a bordo entre Martinica y Dominica, a 11 de noviembre de 1739.

31 AGI Caracas 927. Comunicaciones a Manuel de las Casas, fechadas en Madrid a 10 de marzo y 13 de mayo, y de Joseph de la Quintana al marqués de Villarías, en Madrid a 1° de mayo de 1740.

personas para el ajuste, conducción, o mayor rapidez en las diligencias, los gastos correrían por cuenta de la Real Hacienda.³²

Con estas intenciones de apoyo mutuo, los directores de la Compañía materializaron de inmediato su compromiso. Ofrecieron los 16 mil quintales de harina, jarcia, lona y otros géneros para los navíos de guerra que debían juntarse en El Ferrol, servicio previamente insinuado desde Madrid, y aseguraron la fábrica en España de parte de la cordelería que se necesitaba. Presentaron también una minuta de los herrages necesarios, incluyendo cabillas, clavazón de peso, fierro cuadrado, fierro en planchuela, y anclas de diferentes pesos ya existentes en San Sebastián y Orio. Advertían, así mismo, que una porción de los efectos suministrados formaban parte del contrabando usual entre algunas naciones neutrales y otras implicadas en el conflicto armado, y al respecto esperaban instrucciones. Por último, recalcaban la imperiosa necesidad de que se pagasen a la Compañía las deudas contraídas con anterioridad por la Corona, preocupados por las consecuencias que una guerra apenas iniciada podía acarrear a su efectivo en caja.³³

El desarrollo de los acontecimientos justificó las preocupaciones de la Compañía. Para el mes de octubre de ese mismo año de 1740, la Corona había llegado a solicitarle un préstamo de medio millón de pesos para comprar suministros de guerra, pero las cuentas ya no cuadraban y los directores se vieron en la incómoda situación de negarlo. Se disculparon con argumentos basados en la realidad de los hechos: aparte de lonas, camisas, vestidos de marineros, palos de arboladura, tablas, otros pertrechos y suministros prestados a las escuadras de El Ferrol y Santander, y de los 600 dragones y 700 hombres de infantería transportados a América, la Compañía aportó cuatro navíos suyos, compró otros seis, habilitándolos todos a su costa, proveyéndolos de víveres, sueldos para las tripulaciones y oficiales, anclas, jarcias y herrages, y crecidas cantidades de harina. Estos servicios importaron, precisamente, cerca del medio millón de pesos que la Corona ahora exigía. Tal desembolso, superior a los fondos de la Compañía, y casi igual a su crédito, coincidió con la pérdida en el mar de dos de sus navíos. Mientras tanto, la Compañía se había visto en la necesidad de buscar dinero para continuar la navegación de Caracas, de lo que resultaba la imposibilidad de hacer el préstamo en cuestión. No contenta con enumerar todas estas razones, llamó la atención del Rey sobre los más de 400.000 pesos anuales que el Real Erario percibía mediante la explotación de su asiento en Venezuela, y los dos millones aportados por los vasallos de esa Provincia que antes de su formación iban a parar a manos de los extranje

³² Ibidem. Carta a José de Iturriaga, en Madrid a 13 de abril de 1740.

³³ Ibidem. Los directores a Joseph de la Quintana, en San Sebastián a 28 de abril de 1740.

ros. Destacó también el vigor con que los empleados en servicio de la Compañía defendieron el puerto de La Guaira, atacado por los ingleses en octubre de 1739, los trabajos con que atendieron el castillo de Puerto Cabello, y el riesgo a que se expuso la considerable cargazón del navío Santa Ana al despojarlo de los 24 cañones de su batería baja para prestarlos con pólvora y balas a la defensa del castillo de ese mismo puerto. Por si esto fuera poco, los directores recordaron a la Corona otra contribución decisiva en la entrega de 14 cañones con sus cureñas al puerto de Guetaria, cuando no pudieron sacarse de esta plaza ni de la de Fuente rrabía los necesarios para su defensa.³⁴

Mientras tanto, en el mar la Compañía se llevaba una de cal y otra de arena. En marzo de 1740 se supo la noticia de que los navíos San José y Santiago habían sido apresados por los ingleses, pero el Santa Ana había capturado al cruzar la boca del canal de Inglaterra un navío inglés de 350 toneladas que venía de Virginia con tabaco de hoja, cuyo valor, incluido el del casco, aunque bastante viejo y ajado, ascendía a 70.000 pesos. El capitán del Santa Ana tuvo todas las ventajas a su favor cuando a la altura de $49^{\circ 1/22}$ de latitud y $356^{\circ 2}$ de longitud, habiendo reparado que venía un navío hacia la popa, hizo acortar las velas. El tal navío echó bandera inglesa. Al reconocerlo como de bandera enemiga, y viendo era un mercante con poco andar y artillería, le hizo disparar un cañonazo sin bala, y viendo que sin embargo no quería arriar su bote para ser interrogado, disparó otros tres o cuatro cañonazos con balas. El inglés se sometió, vino su capitán a bordo del español, y se le tomaron 25 marineros de los 36 que traía, para conducirlo a puerto.³⁵ De no haber sido este buque una presa tan fácil no se sabe en qué dificultades habría estado el Santa Ana si hubiera enfrentado un buque enemigo más poderoso. Siendo un barco de unos 50 codos de quilla, su arqueado no debió exceder mucho de las 500 toneladas, lo que le permitía una capacidad de carga de unas 8.500 fanegas de cacao. Sin embargo, cuando atracó en Pasajes declaró 10.245 fanegas del fruto, es decir, 1.745 fanegas de exceso. Sin contar las 3.720 arrobas de tabaco también incluidas en el registro, es fácil apreciar la crecida sobrecarga del buque. Con tanta carga, no debió traer habilitadas las dos baterías de fuego, y es probable que sólo la primera contara con todos sus cañones, de acuerdo con la práctica de la Compañía, a pesar de que estaban en plena guerra y se habían cursado órdenes a los capitanes para redoblar las medidas defensivas.³⁶

34 Ibidem. Los directores a la Corona, en San Sebastián a 5 de octubre de 1740.

35 AGI Indiferente 2406. Quintana al marqués de Villarías, en Madrid a 15 de marzo, y Manuel de las Casas a Quintana, en San Sebastián a 17 de marzo de 1740.

36 Aunque no se cuenta con las dimensiones de este buque, las medidas de otros de su tipo y las tendencias de la construcción naval de la época permiten estimar su tonelaje aproximado. Con 24 cañones en la batería baja (éste fue el navío que prestó sus cañones para

Con la misma fortuna corrió el N.S. del Coro, que a los 13° 22' de latitud y 326° de longitud, el 26 de marzo del mismo año, avistó un navío por el sur al que dio caza y resultó ser inglés. Martín de Sansinenea, capitán del buque español, izó primero una bandera inglesa que traía, y cuando se percató de que el otro había caído en la trampa y se acercaba inocentemente, arrió la bandera inglesa y subió la española. El inglés intentó huir, pero con disparo de cañón con bala se rindió. Declaró su capitán era buque nuevo de tres años no cumplidos, y de más de 200 toneladas. Hacía 22 meses había salido de Londres para la costa de Guinea, desde donde iba a la isla de Barbada con 385 negros esclavos comprados a trueque de diferentes géneros. Por ser menos velero, el capitán del N.S. del Coro le tiró un calabrote para remolcarlo, y continuó a su destino.³⁷ Pocas dificultades podía ofrecer este barco negrero al navío guipuzcoano, atiborrado de esclavos, torpe para la navegación y con una capacidad de fuego prácticamente nula. Además, el truco utilizado por el capitán Sansinenea -quien, en sus declaraciones al gobernador de Caracas cuando éste levantó los autos correspondientes, explicó su proceder con el argumento de que la guerra lo justificaba-, a todas luces ilegal usurpando el pabellón inglés, confirmaba que los oficiales de los navíos de la Compañía mantenían una práctica que, pocas dudas caben, se solía aplicar en todas las armadas.

En diciembre de 1740 dieron fondo en los puertos de Guetaria, Fuenterrabía y Pasajes los navíos San Ignacio, Santa Bárbara y el paquebot N.S. de La Soledad. Este último era una de las presas capturadas por el San Ignacio a la ida, de 90 toneladas, que había sido incorporado a la flota de la Compañía. Cuando el convoy rebasaba las islas de barlovento, en el paraje que llamaban La Ainguila, el San Ignacio, a pesar de ir sobrecargado, pudo apresar una embarcación inglesa de 80 toneladas con 157 barricas de aguardiente, que enviaron a La Guaira. Esta captura se sumó a los buques mercantes enemigos que hasta el momento habían

defender Puerto Cabello), su capacidad de fuego, incluyendo la segunda batería con otros 24, no superaba los 50 cañones. Tomando en cuenta el criterio de los constructores de la época de que por cada codo de quilla correspondía al buque una pieza de artillería, su quilla no debió exceder los 50 codos. Los navíos con esta quilla estaban por debajo de las 500 toneladas, o las excedían por poco (Vid. José Antonio AZPIAZU et al., Antonio de Gaztañeta: 1656-1728, Museo Naval de San Sebastián-Sociedad Estatal V° Centenario, San Sebastián, 1992, pág. 85, Proporciones de las medidas más esenciales..., que incluye las medidas necesarias para la construcción de navíos desde 80 hasta 10 cañones). Es el caso de otros buques de la Compañía como el San Francisco Javier, cuya quilla medía, en 1757, 50 codos y tenía un arqueo de 498 toneladas, y el San Julián, con 51 codos y medio y 475 toneladas en 1776. Para la carga del Santa Ana en ese viaje ver Hussey, The Caracas ..., pág. 306. En ese apéndice aparecen anotadas las cargas de 227 viajes redondos de la empresa guipuzcoana.

37 AGI Indiferente 2406. Martín de Sansinenea, capitán del buque, a los directores de la Compañía, a su bordo en La Guaira, a 1^a de mayo de 1740. También Gabriel de Zuloaga en Caracas, a 10 de julio de 1741, en AGI Caracas 926.

sido presa fácil para los registros de la Compañía en alta mar, exceptuando los casos antedichos de los navíos San José y Santiago, apresados por ingleses.

Por poco no sufrió el mismo destino la balandra San Francisco Javier, que había salido de La Guaira con carga de tabaco el 22 de julio. Al día siguiente, su capitán vio a barlovento dos navíos a la capa en las cercanías de la isla de Aves. Al rato notó que intentaban darle caza, y huyendo de ellos recaló en varios puertos de Santo Domingo. Salió de allí para España el 15 de agosto, pero descubrió un navío inglés al abrigo de la isla de Baca, por lo cual viró de bordo y tomó puerto en Los Cayos, donde le rodearon inmediatamente dos balandras y tres navíos de igual bandera, pero no pudieron arrimársele por la poca profundidad del paraje, donde aprovechó el poco calado de su embarcación para esquivar el asedio enemigo. Los ingleses no se apartaron de la vista en muchos días. En vista de esto, el español evadió el choque naval, pero puso en práctica una hábil estratagema. Dejó la balandra en Los Cayos, y con permiso del gobernador la vendió. Para despistar a los atacantes divulgó la venta de la carga, pero volvió a embarcarla en un navío francés nombrado San Juan que iba a Nantes, junto con algunos tripulantes de la balandra. Aprovechando el éxito de la maniobra secreta, el resto se embarcó en diferentes naves para La Rochela y Burdeos.³⁸

Hacia enero de 1741 la Compañía había podido recuperar su liquidez mediante la venta de las cargazonas de los navíos que regresaron a puertos vascos a finales del año anterior. La Corona volvió a pedir su colaboración, esta vez para el gasto extraordinario del armamento de 20 navíos de línea, incluyendo las escuadras de Blas de Lezo y Rodrigo de Torres. La empresa guipuzcoana anticipó quinientos veinticuatro mil escudos de vellón, la mitad en dinero y la otra mitad en pertrechos, quedando de cuenta de la Real Hacienda el costo de las conducciones y riesgo en el transporte de dichos géneros.³⁹

La guerra, mientras tanto, provocó muchos temores entre cosecheros y vecinos de toda la Provincia de Venezuela que no dejaron de tener incidencia en la marina de la Compañía. Los cosecheros recelaban enviar sus cargas de cacao en embarcaciones pequeñas, indefensas ante los ataques del enemigo, y presionaron al cabildo de Caracas para lograr una gracia especial del Rey por la cual se les concedió la mitad de buque

38 Ibidem. Carta a Manuel de las Casas, fechada en Madrid a 11 de diciembre de 1740, y otra de los directores de la Compañía a Quintana, fechada en San Sebastián a 23 de enero de 1741. Hay otra carta de los directores a Las Casas, sin fecha ni lugar, con los detalles del suceso, en AGI Caracas 926.

39 AGI Caracas 927. Quintana al marqués de la Ensenada, en Buen Retiro a 18 de enero, y respuesta de Ensenada a 19 de enero de 1741.

del Santa Ana, a la sazón en La Guaira.⁴⁰ Esta circunstancia se añadiría a los demás factores que aumentaban las posibilidades de fraude y sobrecarga en los mercantes de la Guipuzcoana. Como se ha podido ver, las tripulaciones no estaban dispuestas a abandonar la práctica de llevar sus propias cantidades de cacao y dinero en corachas y pacotillas. Al conceder la mitad del buque a los cosecheros, y estibar la Compañía su propio cacao en la mayor parte de la otra mitad, sólo quedaba a los marineros la opción de utilizar otros espacios fuera de las bodegas, con el consiguiente exceso de carga.

En Guipúzcoa, mientras tanto, continuaban los aprestos para el auxilio de la expedición de Rodrigo de Torres, pero el intendente de marina se encontró con una repentina escasez de marinería, que fue subsanada con la llegada de algunos navíos de la Compañía, de los cuales se tomaron los oficiales y tripulantes necesarios, a los que se incorporaron oficiales y marinos traídos directamente de Francia.⁴¹

Pero el recrudecimiento de la guerra, y la pérdida de sus primeros navíos, obligó a la Compañía a artillar completamente sus naves. En marzo del mismo año 1741 salieron del puerto de Pasajes con registro para La Guaira el navío Santa Ana, con 56 cañones de los calibres 12, 8 y 4, y la fragata El Arrinson, alias El Santiago, presa que fue hecha a los ingleses por el primero, con 28 piezas de artillería de a 6 y 4 en dos baterías, una y otra, aseguraba el intendente de San Sebastián, bien tripuladas con el competente número de buena marinería.⁴² La Real Compañía parecía haber aprendido la lección, pero también es cierto que para sus directores era más fácil sacrificar carga de valor relativo en los viajes de ida, que se iniciaban con el enemigo emplazado a poca distancia de los puertos cantábricos, que en los de vuelta. En éstos la cargazón de cacao era demasiado valiosa para desperdiciar buque, y era entonces cuando eliminaban cañones, confiaban en las rutas recomendadas por los informes de inteligencia y espionaje⁴³, y sorteaban los buques

⁴⁰ AGI Caracas 926. Joseph de la Quintana en El Pardo, a 21 de enero de 1741.

⁴¹ AGS Marina 398-1. De las Casas al marqués de la Ensenada, en San Sebastián a 6 y 11 de marzo de 1741.

⁴² AGI Indiferente 2406. Las Casas a Quintana, en San Sebastián a 27 de marzo de 1741.

⁴³ Desde 1740, entre Madrid y el intendente en San Sebastián Manuel de las Casas se coordinó y apoyó la misión de espionaje llevada a cabo por Luis Terrazón, un agente que pasó secretamente de Donostia a Londres. Sus informes -que, como puede verse, se remitían a las cercanías de las oficinas de la Compañía-, contenían detalles de los movimientos navales y militares en Londres y en Inglaterra en general; las fuerzas de los ingleses al mando del vicealmirante Vernon; la actuación, movimiento, preparativos y objetivos de sus escuadras en América; y la llegada a Londres de los detalles de la toma de Cartagena de Indias por Vernon. Casas le socorrió con 50 doblones de ayuda de costa para los gastos de viajes, y se le concedieron 200 doblones anuales para su manutención, más cien doblones cada seis meses para gastos secretos, todo con autorización del Rey. El espionaje, al menos con este agente, terminó a su muerte en Calais, en junio de 1741. Terminada la guerra, desde

enemigos, como había hecho la balandra San Francisco Javier en Santo Domingo.

A todas éstas, para contener los abusos de los contrabandistas holandeses en la costa de Caracas, los directores de la Compañía prestaron los jabeques San Joseph y San Nicolás, que habían hecho construir en el puerto de Orio.⁴⁴ Pero los ingleses habían emplazado en la costa guipuzcoana un navío de 54 cañones que no permitió entrar ni salir embarcación alguna. El día 24 de junio salieron de Pasajes para La Guaira los dos jabeques, pero fueron vistos por el navío inglés, que los persiguió e hizo tomar puerto en Motrico, donde quedaron a la espera.⁴⁵ Como consecuencia de esta permanente amenaza británica, los directores de la Compañía acordaron con el intendente Casas fletar dos saetías francesas de vela latina para cruzar por el término de dos meses sobre los cabos de Ortegaleja y Peñas, con el objeto de poder avisar del peligro existente a cualquier embarcación española que viniera de América. Para ese momento, en total, se hallaban en el Cantábrico tres o cuatro fragatas inglesas. Con la medida se intentaba precaver a dos de las ocho fragatillas del Rey que se esperaban de vuelta de La Habana, y a una pequeña embarcación de la propia Real Compañía a su regreso de Venezuela.⁴⁶

El temor de los capitanes, a quienes tocaba toda la responsabilidad de los buques en el mar, aumentaba por las reducidas condiciones defensivas de los puertos cantábricos. El 3 de octubre Ignacio de Ibarra, comandante de la fragata San Vicente Ferrer que había atracado en el puerto de Ribadeo a su regreso del Caribe, dijo que de ningún modo permanecería en este muelle, pues le era más arriesgado a causa de hallarse este puerto tan indefenso desde la última invasión inglesa, por haber quedado arruinado el castillo de San Damián, que defendía su barra. Los enemigos también habían despeñado al mar su artillería, y estos da

Madrid José de Carvajal y Lancaster encargó a Felipe de Abreu y Bertodano la búsqueda de un espía para que recabase información sobre los astilleros de Londres y Portsmouth y las expediciones marítimas que proyectasen los ingleses, misión que recayó en un agente irlandés a quien destinaron 100 libras esterlinas como estipendio. Su primer informe fue tan completo y preciso que incluía detalles de los contingentes navales británicos en todo el mundo. Correspondencia entre Joseph del Prado Guemes, el marqués de Villarías, Manuel de las Casas, Joseph de la Quintana y el propio Luis Terrazón, emitida en Madrid, San Sebastián, El Pardo y Londres, de julio de 1740 a junio de 1741, en AGS Estado 6910; y de Bertodano a Carvajal, en Londres, entre el 4 de junio y el 10 de septiembre de 1750, en AGS Estado 6917. Para un estudio sobre La Habana y la organización del espionaje ver Demetrio RAMOS, "Puntos Americanos de Fricción en 1776: La Habana, centro del espionaje español", en Hispanoamérica hacia 1776, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo-I.C.I., Madrid, 1980, pp. 131-81.

44 AGI Caracas 926. Casas en Madrid, a 22 de mayo de 1741.

45 AGS Estado 6910. Casas a Villarías, en San Sebastián a 26 de junio de 1741.

46 AGI Indiferente 2406. Casas a Quintana, en San Sebastián a 7 de agosto de 1741.

ños hacían imprescindible la reedificación de dicho castillo y la reposición de doce cañones principales y otros seis en la atalaya y su baluarte.⁴⁷

En Caracas, ante la solicitud de refuerzos para contener el contrabando hecha por el factor principal, los directores de la Compañía, a pesar de la poco afortunada experiencia en el curso de los mercantes a lo largo y ancho de las costas venezolanas, hallaron por conveniente que alguno de los navíos grandes las cruzara para su seguridad y resguardo. Ofrecieron al factor el San Joaquín, del porte de 42 cañones, que por su construcción prometía ser el más velero y conveniente para el intento.⁴⁸ Pero a las solicitudes del factor para combatir los abusos del contrabando había que añadir las quejas del propio José del Campillo, quien se refería a

"(...) la ninguna fuerza que hay en aquellas costas [Tucacas] para impedir semejantes hostilidades, y el poco cuidado y observancia con que la Compañía desempeña la obligación de su asiento en este punto (...)"

Indicaba también el apresamiento y quema de la galera chica de la Compañía por 5 balandras holandesas y la toma del fortín de Tucacas por una balandra inglesa y seis holandesas. Destacaba con mucho énfasis cómo la Compañía había destinado dos navíos de 40 a 50 cañones para el curso, que, al principio, ahuyentaron a los holandeses, pero luego éstos se redujeron a hacer su comercio en balandras, y siendo éstas mucho más finas que los navíos se reían de ellos navegando a la bolina cuando se hallaban sotaventados, y buscaban la tierra para dar fondo en poca agua, donde la distancia las libraba del fuego de los navíos⁴⁹. Esta situación obligó a la Compañía a buscar embarcaciones tanto o más finas que las balandras a la bolina y que pudiesen navegar en poca agua. En consecuencia hizo fabricar dos galeras en Venezuela, y los ya mencionados jabeques en Orio. Los directores, haciendo valer su posición, reclamaron mayores castigos contra los contrabandistas capturados, pues las penas eran tan leves que la mayoría de ellos, incluyendo a muchos que

47 AGI Caracas 926. Correspondencia entre Ignacio de Ibarra, capitán del buque, Bernardino Freire y Alonso Morán, a bordo en Ribadeo, y en Graña, a 3, 7, 8 y 10 de octubre de 1741.

48 Ibidem. Los directores de la Compañía a José del Campillo, en San Sebastián a 27 de noviembre de 1741.

49 La navegación a la bolina consiste en aprovechar el viento cuando viene en contra de la embarcación, recogiendo mediante la orientación adecuada del velamen para desplazar el buque en zig-zag, única manera de remontar la oposición del viento. Barlovento es la dirección de donde viene el viento, y Sotavento hacia donde se dirige. En navegación estar sotaventado es tener el viento en contra, situación de inferioridad a la hora de enfrentar al enemigo.

habían padecido prisión en La Carraca, regresaban a reincidir en el comercio prohibido⁵⁰.

UNA CARTA BAJO LA MANGA: LA NEUTRALIDAD FRANCESA

Tratando de proteger su comercio en medio de los fragores de la guerra, la Compañía aplicó una nueva estrategia al inicio del año 1742. Fletó buques franceses para que llevaran y trajeran su carga como si no perteneciera a la Compañía, sin registro evidente que pudiera delatarlos en caso de ser requisados por los ingleses. Primero fue el navío nombrado El Jasón, que salió de Cádiz manteniendo la propiedad de la carga en completo secreto⁵¹. Luego el navío La Hermiona, que a su regreso trajo noticias de todo tipo: parajes azotados por los vientos contrarios que le retrasaron la navegación; paradero desconocido de algunos navíos de la Compañía que no habían llegado todavía a su destino; apresamiento de un aviso que salió de Pasajes dos días después de su salida; y nuevas de siete navíos que salieron de El Ferrol, de los cuales llegaron cinco con dos presas, y los otros dos se vieron forzados a ganar la costa perseguidos por corsarios ingleses⁵². Pero las noticias más interesantes se referían al propio buque, no sólo por sus padecimientos bajo las mencionadas condiciones adversas en que realizó la travesía, que le obligaron a completarla en más de 4 meses. Su capitán relató también cómo debió arrojar al mar los pliegos y el registro a la vista de un navío de guerra inglés que rigurosamente le revisó a la altura de la isla de Santo Domingo, con cuya diligencia logró su feliz viaje. Confiado en la eficacia de la estratagema, siempre protegido por la neutralidad de su nación en el conflicto armado, siguió adelante, y volvió a salir indemne de otro registro forzoso por otros dos navíos ingleses cerca del cabo Finisterre⁵³.

Animada por estos buenos resultados que le ayudaban a sortear el bloqueo naval inglés, la Guipuzcoana continuó utilizando buques franceses. El siguiente fue, desde el puerto de Burdeos, el navío nombrado *El Hércules*, que zarpó con patente expedida por el Almirantazgo de Francia, tripulación y bandera francesas al puerto de La Guaira⁵⁴. Cinco días después de su salida, a 40 leguas del Cabo Finisterre, encontró un navío inglés de porte de 50 cañones que lo registró, por lo cual, antes de que

50 AGI Caracas 926. Los directores de la Compañía a José del Campillo, en San Sebastián a 27 de noviembre de 1741.

51 AGI Caracas 927. Varas a Campillo, en Cádiz a 8 de enero de 1742.

52 AGI Indiferente 2406. Pedro Meirac, capitán del buque, a los directores de la Compañía, en San Sebastián a 4 de junio de 1742.

53 AGI Caracas 927. Los directores de la Compañía a Campillo, en San Sebastián a 27 de junio de 1742.

54 AGI Caracas 926. Casas a Campillo, en San Sebastián a 24 de septiembre de 1742.

llegara el bote con el oficial a registrarlo, se echó al agua la caja con los pliegos de la Compañía y del Rey, dejando sólo la factura de las mercancías en francés. Después de la requisita, el inglés lo dejó libre. Según el Capitán, Adan Manesca, este éxito se aseguraba porque ninguno de la tripulación sabía que la verdadera propietaria de la carga era la Compañía, hasta llegar a La Guaira, por especial encargo que de ello traía⁵⁵. Más tarde se despachó desde Burdeos a La Guaira, en las mismas condiciones, el navío El Júpiter, de 150 toneladas, cargado de diversos víveres y géneros⁵⁶.

El exitoso ardid de las embarcaciones galas le duró a la Compañía lo mismo que duró la neutralidad francesa, no sin pasar por algunos tropiezos. Durante el siguiente año y medio previo a la declaración de guerra entre Inglaterra y Francia, sus directores intentaron fletar más embarcaciones en La Rochela y Burdeos, para lo cual solicitaron permiso de Madrid, justificándolo por la notable falta de harinas, caldos y diversos géneros que padecía la Provincia de Caracas⁵⁷. Sin perder tiempo Juan Antonio Claessens, uno de ellos, se movilizó a Bayona y Burdeos a realizar los fletamentos necesarios, a ver si prosperaban las gestiones como lo habían logrado con el barco La Concordia, el cual ya se hallaba aprestado en Burdeos para viajar a La Guaira⁵⁸. La urgencia de llevar a Venezuela noticias de la guerra e instrucciones para el gobernador y oficiales reales obligó, inclusive, a fletar uno de estos buques franceses, el navío nombrado La Amable Julie, para embarcar un confidente, dándole orden de que al arribar a La Martinica despachase con él una embarcación a Caracas con ese fin⁵⁹.

El navío El Júpiter pudo hacer un segundo viaje en servicio de la Compañía en 1743. Salió de Burdeos, y a los 30 días de navegación llegó a la Martinica. De allí salió poco después, pero habiéndolo dominado las corrientes sobre Puerto Cabello, se encontró el día 9 de marzo con la escuadra inglesa que había atacado al puerto de La Guaira, por la que fue apresado. Antes arrojó los pliegos al agua y sólo se quedó con la factura de las mercancías en francés. Tuvo que vender algunas de ellas para manutención de su tripulación, por haberlos llevado los ingleses a Curaçao, hasta que fue puesto en libertad el 2 de abril, de donde salió al puerto de Guarico, donde se mantuvo para no volver a ser apresado,

55 AGI Caracas 927. El gobernador Zuloaga en Caracas, a 14 de diciembre de 1742.

56 AGI Caracas 926. Casas a Campillo, en San Sebastián a 12 de noviembre de 1742.

57 AGI Caracas 927. Carta de los directores de la Compañía, comunicada al marqués de la Ensenada por José de Carvajal y Lancaster, San Ildefonso a 2 de agosto de 1743.

58 Ibidem. Joseph de Murrieta Villamonte al marqués de la Ensenada, en ausencia de Manuel de las Casas, San Sebastián a 11 de noviembre de 1743.

59 Ibidem. Los directores de la Compañía al marqués de la Ensenada, en San Sebastián, a 11 de noviembre de 1743.

hasta el 31 de septiembre en que pasó a la isla de Martinica a fin de sacar pasaporte del Almirantazgo de aquella isla. Luego salió el 16 de noviembre hasta entrar en La Guaira. El capitán refirió que ninguna otra persona a bordo sabía dar razón de esto ni lo vio echar al agua los pliegos, por lo que los ingleses no pudieron declararlo buena presa⁶⁰.

A finales de 1743 otro buque francés, La Sirena, llegó a Pasajes desde Bayona para conducir pertrechos de guerra junto con la fragata Santa Bárbara⁶¹. La fragata El Hércules zarpó desde los puertos de Nantes y Burdeos, otra vez con la excusa de ir a Martinica. Ante la visita de un buque de guerra inglés tuvo que echar los pliegos al agua, pero pudo continuar su travesía, y hacer descarga y carga en La Guaira por cuenta de la Compañía, pero a su regreso fue apresada por dos balandras corsarias inglesas, tras lo cual se declaró por confiscada junto con la carga⁶².

Este apresamiento fue casi el punto final en la utilización de navíos franceses por la Compañía. Cuando en junio de 1744 regresó a Pasajes el navío de esa nacionalidad La Sirena, su capitán Martín de trigo y en dio noticia de su encuentro con ingleses el día 8 de abril, a una legua del cabo de Tiberón, que lo obligó a echar al agua el registro y los despachos con un peso para que se sumergiesen, de acuerdo con las instrucciones que llevaba. Había salido de Puerto Cabello el 28 de febrero, y se dirigió al puerto de San Luis en la isla de Santo Domingo, con el fin de tomar despachos franceses. Allí entró el día 6 de marzo y se detuvo hasta el 6 de abril por tiempos y vientos contrarios. Salió a navegar a puertos españoles hasta el 27 de mayo en que navegando a 25 leguas de la costa de Burdeos se encontró con 8 navíos mercantes que salieron de su ría, por quienes se enteró de la declaración de guerra entre Francia e Inglaterra. Como en la costa de Galicia y Asturias había diferentes navíos corsarios ingleses, se arrimó a la costa de Francia y arribó a Bayona por corrientes peligrosas, hasta su llegada al puerto pasaitarra⁶³. Con Francia en un nuevo papel como enemigo declarado de Inglaterra, ningún otro buque francés pudo hacer más de mercante disfrazado de la Compañía. Terminaba así una operación estratégica obligada por las asperezas de la guerra, con muy buenos resultados desde el punto de vista comercial, pues no se había interrumpido el tráfico con Caracas.

60 Ibidem. Registro de la carga del navío, firmado por el gobernador Gabriel de Zuloaga en Caracas, a 23 de noviembre de 1743.

61 Ibidem. Casas a Ensenada, en San Sebastián a 25 de noviembre de 1743.

62 Ibidem. Carta de Gabriel de Zuloaga en Caracas, a 28 de enero de 1744.

63 Ibidem. Casas a Ensenada, en San Sebastián, a 1 de junio de 1744.

OPERACIONES A GRAN ESCALA: ECHAR UNA MANO A LA CORONA

En las Indias Occidentales Inglaterra dejó de representar una amenaza tan seria como lo había sido hasta 1743, al contrario de lo que acontecía en el Mediterráneo. El grueso de la marina española se hallaba en el Caribe, y sin embargo la Corona se vio forzada a solicitar auxilio a la Compañía.⁶⁴ La gran operación naval en que ésta se vio envuelta durante los primeros años del conflicto bélico fue el envío a La Habana de un convoy compuesto por dos navíos y tres fragatas al comando José de Iturriaga, primer director de la empresa. Sus nombres eran N.S. del Coro, San Ignacio, San Joaquín, San Antonio de Padua y San Sebastián. La expedición debía llevar 1.000 hombres de tropa arreglada y pertrechos para reforzar esa plaza -amenazada por la presencia inglesa-, aunque revestida del más absoluto secreto, tanto como para que ni su mismo comandante supiera su destino hasta abrir los pliegos de instrucciones en alta mar.

La misión se planificó desde finales de 1741. Su apresto y organización corrió enteramente a cargo de la Compañía, que ya estaba lista para zarpar a finales de enero del año siguiente, pero se vio obligada a retrasar la salida por decisión de los pilotos y prácticos, a pesar de que, según el intendente, la mar era buena⁶⁵. Los problemas comenzaron no más al partir la escuadra. A poco del zarpe, el San Antonio y el San Ignacio perdieron la conserva, a pesar de que, en apariencia, habían entendido en un primer momento las instrucciones de Iturriaga para virar de bordo⁶⁶. La expedición sufrió varios temporales, pero lo más significativo de la travesía llegó con la apertura de las instrucciones, que impuso un cambio de destino, de Cartagena de Indias a La Habana. Llegando a Puerto Rico, a 8 leguas al oeste de la isla La Anegada, trabó combate con dos buques ingleses, uno de 50 y otro de 30 cañones, que, por cier

64 Jeremy BLACK, "Anglo ...", pág. 251. También J. OGELSBY, "Las defensas españolas en el Caribe durante las guerras, 1739-1748", en *Memorias del tercer congreso venezolano de historia*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1979, tomo I, pp. 395-431. De este mismo autor son muy útiles "Spain's Havana Squadron and the preservation of the balance of power in the Caribbean, 1740-1748", en *The Hispanic American Historical Review*, vol. XLIX, N. 3, august 1969, pp. 473-88; y "The british attacks on the Caracas coast, 1743", en *The Mariner's Mirror*, 1972, pp. 27-40. Lucio MIJARES PEREA estudia el apoyo naval y militar de la Compañía a la Corona en "La contribución defensiva de la Compañía Guipuzcoana de Caracas durante la guerra hispano-británica de 1739-1748", en *Los Vascos ...*, pp. 389-430.

65 AGI Indiferente 2406. Casas a Iturriaga, en San Sebastián a 5 de febrero de 1742.

66 Ibidem. Iturriaga a José de Lopeola, director de la Compañía, a bordo del N.S. del Coro a la vela a los 36° y 57' de latitud y 357° y 57' de longitud, a 13 de marzo de 1742.

to, siempre mantuvieron la ventaja del barlovento.⁶⁷ El combate duró varias horas, y aparte de muchos daños en el caso y aparejo de los navíos, hubo varios muertos en las tripulaciones, incluyendo al gobernador electo de Cartagena de Indias, que venía de pasajero. Para colmo de males, al entrar en San Juan de Puerto Rico una gran marejada provocó el pánico de algunos marineros que murieron ahogados al saltar por la borda. Allí se enteraron del naufragio del San Ignacio en los arrecifes de La Anegada. A la postre, la única buena noticia fue el apresamiento de un navío inglés por el convoy, que luego se incorporó a la marina de la Compañía⁶⁸.

Entre febrero y abril de 1743 una escuadra inglesa compuesta por varios navíos de guerra y transportes de tropa atacó La Guaira y Puerto Cabello, al comando del comodoro Charles Knowles. Aunque uno de sus objetivos era capturar o hundir los buques de la Compañía que encontrase en esos puertos, éstos permanecieron al amparo de las defensas y no llegaron a trabar combate en ningún momento.⁶⁹ Su artillería fue desmontada y colocada en las respectivas fortalezas, y las tripulaciones fueron asignadas a manejar los cañones y ayudar en las operaciones de defensa. Por tanto, no puede hablarse aquí de un enfrentamiento naval propiamente dicho, pero la contribución en tierra de las tripulaciones y artillería de la Compañía hicieron fracasar la expedición inglesa.

El 19 de abril de 1745, en cambio, la fragata San Antonio de Padua, de 12 piezas de artillería, se lió a cañonazos (se dispararon más de 700) con un paquebot inglés de 24 cañones y 150 tripulantes. El combate duró más de tres horas, y el buque caraqueño salió muy mal tratado, con averías en su jarcia, palos y velamen, y más de cuarenta balas en el costado. Sus 41 tripulantes, a pesar de la inferioridad numérica y artillería, y de venir con una sobrecarga de 67 toneladas y pico, hicieron una valerosa defensa que les permitió llegar a duras penas a Luarca, desde donde se les prestó auxilio, aun cuando el puerto contaba con pésimas defensas. El buque regresó haciendo 14 pulgadas de agua, por lo que se decidió descargarlo y remitir su registro a San Sebastián.⁷⁰

67 Ibidem. Iturriga a Las Casas, en San Juan de Puerto Rico a 30 de abril de 1742; y AGS Marina 398-3, Rodrigo de Torres a Joseph del Campillo, en La Habana a 13 de junio de 1742.

68 AGS Marina 398-3. Informe de Iturriga sobre lo acontecido a la escuadra de cinco buques de la Compañía Guipuzcoana bajo su comando, en San Juan de Puerto Rico, a 23 de abril de 1742.

69 AGS Marina 399-1. "Diario de lo acaecido en Puerto Cabello con la escuadra inglesa mandada por don Carlos Brolls (sic), desde el día 26 de abril hasta el 14 de mayo de 1743". Ver también la abundante documentación sobre el tema en AGI Caracas 927, y en Public Record Office -Londres- (en adelante PRO), sección ADM 2/204.

70 AGI Caracas 928. Joseph de Colosía a Bernardino Freire, a 17 de abril, y al marqués de la Ensenada, en Luarca a 19 de abril de 1745.

El San Antonio se había separado del convoy en que venía con otras dos fragatas de la Compañía: el San Sebastián y la Santa Bárbara. Las tres salieron de Caracas hasta que llegaron a la isla de la Bermuda; allí se separaron con temporales la noche del 11 de marzo, y el 18 les dieron caza dos fragatas inglesas, una de 50 cañones y otra de 30, en los 42° 22' de latitud, y 2° 21' de longitud, y con un aguacero a las dos de la tarde se desviaron de ellas. El día 21 al amanecer avistaron 7 navíos en los 44²- 36' de latitud, 6² 54' de longitud, y tres de ellos vinieron siguiendo su rumbo dándoles caza, y a cosa de legua y media conocieron ser navíos de guerra. Para aligerarse y escapar echaron al agua la lancha, artillería, anclas y otras diferentes cosas que tenían de respeto, y a las tres de la tarde con un aguacero se separaron, sin haberles visto más. El 22 recalaron en el cabo de Ortegál a las tres y media de la tarde, procurando siempre ir a su destino, y como los aires fuesen contrarios, y no se lo permitiesen, y se mantuviesen en la mar, les fue preciso arribar a La Coruña, así por causa de los malos tiempos, como por falta de víveres.⁷¹

Un año después, otros dos buques de la Compañía, el San Joaquín y el Santa Teresa, habían debido refugiarse en ese mismo puerto. Se intentó convoyarlos con el N.S. del Coro y el San José, también de la Compañía, que estaban en Cádiz, pero el bloqueo inglés a esta bahía lo impidió.⁷²

COMBATES EN LA PAZ: CAMINO PARA LA PROXIMA GUERRA

La paz lograda por el Tratado de Aquisgrán, en octubre de 1748, fue determinante en la nueva situación política europea, y, por ende, en la confrontación de fuerzas navales. Los buques de la Compañía no protagonizaron nuevos enfrentamientos hasta 1757, año en que proliferaron las fricciones con los ingleses. Ya en noviembre del año anterior, a 33 leguas de la Bermuda, el navío de la Compañía San Ignacio de Loyola se batió con una balandra corsaria inglesa desde las 8 de la noche hasta las 2 de la mañana, cuando se pudieron hablar los capitanes de una y otra embarcación. Luego pasó un teniente del corsario al navío de la Compañía y expuso que habiéndole engañado la fábrica del citado navío, que tuvieron por francés martiniqueño, le habían empezado a batir, y retirándose a su bordo continuó su navegación, con pérdida en el combate de tres hombres de la tropa de transporte hasta la altura de 44², a 20 leguas al N.O. de cabo de Finisterre, en donde encontró cuatro cor

⁷¹ Ibidem, Bernardino Freire al marqués de la Ensenada, en La Coruña a 28 de abril de 1745.

⁷² Ibidem, José de Murrieta Villamonte al marqués de la Ensenada, en San Sebastián a 22 de agosto de 1746.

sarios ingleses que lo visitaron, y reconocida la carga se retiraron sin causar molestia alguna.⁷³ Un mes después la fragata Santo Cristo, que había salido de Maracaibo el año anterior, a los 27° 50' de latitud y 316° 17' de longitud, encontró tres embarcaciones, de las cuales un bergantín de 12 ó 14 cañones y 80 hombres de tripulación arboló bandera francesa y les disparó un cañonazo. Se les respondió enarbolando la bandera española y cambiando las velas; el bergantín izó la bandera inglesa y les disparó otros dos cañonazos de bala. Al acercársele los obligó a pasar al bergantín amenazándolos, y mandó oficiales a registrar el buque sin hallar papel francés alguno. Mandó un segundo registro infructuoso, y sólo les dejó ir porque se acercaba un fuerte temporal.⁷⁴ El mismo mes la fragata San Sebastián tuvo un combate con una fragata inglesa corsaria de 24 cañones, en los 32° 30' de latitud y 338° 34' de longitud. Aunque el capitán dice le habló con la bocina expresándole ser español a distancia que podía bien entenderle, pues se percibían las voces y gritería de la tripulación de la fragata, sin embargo el inglés le combatió con toda fuerza en vista de lo cual le correspondió con ánimo de defenderse. Duró esta primera acción como cosa de hora y media. Después de otra hora y media de suspensión renovó el fuego correspondiéndose de parte del español. Al día observó el capitán maniobraba de modo que juzgó se disponía a abordarle, y dispuso se le hiciese fuego con la fusilería, y sin que pasase a más, siguió su derrota el inglés al rumbo Oeste-Noroeste. De esta acción recibió bastante daño el San Sebastián en jarcia y velamen, y un poco menos en el casco. Sólo tuvo un hombre herido.⁷⁵ A mediados de año la fragata Santa Bárbara fue visitada por un navío de guerra inglés que habiendo visto el pasaporte le dejó seguir su viaje sin molestarla, y por un corsario de la misma nación que puso a su bordo un capitán de una embarcación francesa que había apresado y seis marineros también galos.⁷⁶ En septiembre la fragata San Antonio, que realizaba su cuarto tornaviaje, fue abordada por un paquebot inglés de 14 cañones que la amenazó con echarla a pique si no se detenía. Una vez a bordo sometieron a sablazos a la tripulación, y pusieron a unos en barras y a otros con esposas. El corsario se llevó en convoy la fragata en rumbo Norte, mientras averiguaba inquisitivamente si llevaban alguna carga o pasaportes franceses. Atormentaron a un cadete español de la fragata apretándole los dedos pulgares con tenazas. Los ingleses se molestaron mucho por una bandera francesa que el San Antonio llevaba a

⁷³ AGI Caracas 930, Manuel Diego Escobedo a Julián de Arriaga, en San Sebastián a 10 de enero de 1757.

⁷⁴ Ibidem. Manuel Diego Escobedo a Julián de Arriaga, en San Sebastián a 4 de abril de 1757.

⁷⁵ Ibidem. Esteban de Abaria en Cádiz, a 7 de mayo de 1757.

⁷⁶ Ibidem. Manuel Diego Escobedo a Julián de Arriaga, en San Sebastián a 23 de julio de 1757.

bordo, pero más se molestaron al responder el escribano que la bandera francesa, como la inglesa y holandesa, eran provistas por la Compañía para empavesar sus embarcaciones y desorientar al enemigo. Los ingleses amenazaron entonces con ahorcar al torturado, y emplazaron al capitán a que no denunciara estos malos tratos poniéndole una espada en el pecho. Cuando los ingleses se convencieron de que no lograrían una buena presa, los dejaron marchar.⁷⁷

Incidentes como éstos continuaron repitiéndose, mientras la escalada de tensiones aumentaba en Europa. Las fragatas el Santo Cristo, cerca de las islas Caicos, y El Santiago, en las proximidades del cabo Ortegá, fueron registradas por ingleses, sin mayores consecuencias.⁷⁸ El navío San José, en cambio, no tuvo tanta suerte al verse obligado a combatir, cerca de la Bermuda, con un paquebot y un bergantín ingleses que le atacaron sin preámbulos. Durante algunas horas intercambiaron fuego de artillería, hasta que el San José, que ya había perdido su capitán y un marinero, logró ganar el barlovento y perderlos de vista.⁷⁹

AYUDANDO A LA FAMILIA: NUEVO COMPROMISO BÉLICO

En 1759 subió Carlos III al trono de España. Era rey de Nápoles cuando su causa sufrió inquietantes humillaciones por el retiro de las tropas napolitanas del ejército español ante un enérgico ultimátum inglés. Esta circunstancia debió sumarse al sentimiento antibritánico del nuevo monarca. Francia y España estrecharon relaciones, hecho que impulsó el involucramiento español en la guerra de los Siete Años mediante el Pacto de Familia. El rey borbón francés, agobiado por las pérdidas de Canadá y la India, con sus recursos marítimos exhaustos, necesitó la alianza con su vecino del sur de los Pirineos. España entró entonces en el conflicto cuando las otras dos potencias llevaban tiempo disparando sus cañones.⁸⁰

Ya declarada la guerra, a la Compañía le fue apresada la fragata San Sebastián, que había salido de Cádiz para La Guaira llevando artillería, pólvora y pertrechos sobre la isla de Tobago, por una fragata in

77 AGS Estado 6940. Juan Bautista de Olano y Joseph Antonio Urtizberea, a bordo del San Antonio, a 24 de septiembre de 1757. En ese mismo legajo carta de Arriaga a Ricardo Wall, en Buen Retiro a 14 de noviembre de 1757, y en AGI Caracas 930, carta de Manuel Diego Escobedo a Arriaga, en San Sebastián a 12 de diciembre de 1757.

78 AGI Caracas 930. Diversas cartas con la notificación de estos sucesos durante el año de 1758

79 Ibidem. Abaria a Arriaga, en Cádiz a 14 de octubre de 1758.

80 MAHAN, *The Influence ...*, pp. 304 y 311-15. Jeremy BLACK comenta también la anglofobia de Carlos III, y resalta los resultados navales negativos que las alianzas con Francia le reportaron a España, en "Anglo...", pp. 253-54. Ver también FERNÁNDEZ DURO, *Armada ...*, vol. VII, pág. 7.

glesa de 36 cañones, después de un fuerte combate, dejándole este suceso en situación deplorable.⁸¹ Cuando ya se había estibado en el puerto donostiarra la carga a otro navío, el San Antonio, representaron los dependientes de la Compañía lo expuesto que estaría a ser apresado por su pesadez si saliese en esas condiciones, y pidieron se permitiese que la carga se transbordase a la fragata Santiago, de la misma Compañía, cosa que efectivamente se ejecutó.⁸² A mediados de año, la misma fragata, en funciones de corso con 16 cañones montados, después de haber reñido con otra inglesa de 22 cañones desde el puerto de Chusma hasta La Guaira, le rechazó dos abordadas, y le echó el mastelero de proa abajo a la inglesa. La española quedó desarbolada y hecha pedazos, sin haber habido más que un hombre herido. Hubo de regresar a La Guaira inmediatamente.⁸³ Por esa misma época salieron de La Guaira los navíos San José y San Ignacio con una evidente sobrecarga. Al aproximarse a la costa asturiana tuvieron que entrar en combate durante cinco horas, y buscar refugio en los puertos de Pravia y Avilés, huyendo de seis buques de guerra ingleses que cruzaban cerca de Santander e intentaron capturarlos o hundirlos, de un total de treinta que operaban en el Cantábrico. El San Ignacio, agobiado por el sobrepeso, varó y se abrió al intentar franquear la barra de Pravia, perdiéndose completamente. El San José fue barrenado para que el enemigo no lo tomara, pero éste lo incendió luego.⁸⁴ Mientras tanto, la balandra N.S. de Aránzazu, que se aprestaba para salir desde Esteiro, recibió instrucciones de tomar todas las precauciones posibles ante la numerosa presencia de barcos ingleses, y, por si acaso, recibió también un pasaporte de esa nacionalidad para que intentase seguir su libre navegación en caso de ser alcanzada por el enemigo.⁸⁵

Firmada la paz, el balance incluyó un fuerte susto para España con la toma de La Habana por los ingleses, del cual pudo reponerse gracias a la devolución pactada en las condiciones del tratado de París, al costo y entrega de la Florida y los territorios al este del río Mississippi. Si esta recuperación no se hubiera logrado, el golpe a España habría sido feroz, pues hubiera perdido no sólo su enclave estratégico más importante en el Caribe, sino el control del canal marítimo utilizado por las flotas que regresaban del Golfo de México cargadas de tesoros. Se habría visto

81 AGI Contratación 1690. Registro de carga firmado en Cádiz a 30 de diciembre de 1761, y AGI Caracas 931, Abaria a Arriaga en Cádiz a 1^a de enero de 1762, y en registro de carga en AGI Contratación 1691.

82 AGI Caracas 931. Escobedo a Arriaga en San Sebastián a 8 de enero de 1762.

83 Ibidem. Núñez Ibáñez y Diego Obregón a Arriaga, en Esteiro y Cedeira a 27 y 28 de julio de 1762.

84 Abundante correspondencia en AGI Caracas 931 y AGS Marina 406.

85 AGI Caracas 931. Núñez Ibáñez a Arriaga, en Esteiro a 6 de octubre de 1762.

obligada a organizarlas y despacharlas desde Cartagena de Indias, con mayor desventaja frente a los vientos contrarios y más exposición a los corsarios enemigos. Finalizadas las hostilidades y negociada la paz, que mantenía básicamente el status quo ante bellum, Inglaterra había ganado en el plano psicológico la ratificación de las consecuencias militares y geopolíticas provenientes de su abrumador dominio naval, que le permitía actuar en puntos tan distantes como Cuba, Portugal, India y Filipinas, sin el riesgo de romper sus comunicaciones con una marina que, incluyendo los mercantes, totalizaba unos ocho mil barcos.⁸⁶

NUEVA PAZ EN LOS TRATADOS, VIEJA GUERRA EN EL MAR

Otro corto período de paz se abrió mediante la firma del Tratado de París. La beligerancia, sin embargo, se mantenía. La fragata N.S. de los Dolores, en viaje de La Guaira a Pasajes con carga de cacao, encontró una fragata extranjera a 20 leguas del cabo Finisterre, que al tiempo de avistarlo para saber de qué nación era le disparó un cañonazo con pólvora seca para que afianzase la bandera, y habiéndolo hecho con inglesa le preguntó que de dónde venía y que se acercase, y por no haberlo ejecutado le disparó un segundo cañonazo con bala, a cuyo tiempo afianzó la bandera francesa, se acercó y le significó ser particular y haber salido de Brest con destino a la Martinica, y que llevaba 14 días de navegación sin que hallase novedad en la mar.⁸⁷ En junio de 1772 un incidente agrió las relaciones entre España e Inglaterra. Una balandra inglesa fue acosada y visitada por un guardacosta de la Compañía, y la corte de Inglaterra se quejó amargamente.⁸⁸ Las embarcaciones de la Compañía, por su parte, notificaban constantemente al ministro de marina de San Sebastián sobre las fechas, posiciones y coordenadas en que avistaban escuadras extranjeras, su composición y fuerza, así como las visitas e incidentes a que eran sometidas.⁸⁹ Al mismo tiempo que la Compañía recibía la concesión del comercio de las Provincias de Cumaná, Margarita y Trinidad, aumentando su monopolio, era emplazada por la Corona para

"... aumentar el número de sus embarcaciones a correspondencia de estos precisos objetos, y que la conviene construir navíos de mayor porte a fin de asegurar las conducciones especialmente en los tiempos de guerra que pueden sobrevenir ...",

86 MANAN, *The Influence* pp. 314-24.

87 AGI Caracas 932. Pedro de Ordeñana a Arriaga, en Esteiro a 12 de enero de 1771.

88 PRO CO 5/138. Grantham a Rochford en Aranjuez a 4 de junio de 1772.

89 AGI Caracas 934-A. Gutiérrez de Rubalcava a Gálvez, en San Sebastián a 23 de agosto de 1776.

para lo que debía:

"... fabricar navíos desde 56 a 60 cañones de cuenta de la Compañía, para que armados completamente en guerra, cuando la haya, sirvan de aumentar las fuerzas navales del Estado, y de resguardar los dominios y Provincias de América que están a su cargo y cuidado...".⁹⁰

Puede notarse cómo ya crecía de nuevo la sombra de la guerra, y la empresa vasca seguía fungiendo de importante apoyo a la corte de Madrid. El 29 de diciembre de 1778 salió de La Guaira un convoy de la Compañía, compuesto por el navío San Ignacio de Loyola, de 760 toneladas, la urca Santa Teresa de Jesús, de 460, y la fragata San Bruno, de menor porte. Cuatro días antes de avistar las islas Terceras se separaron por mal tiempo. El San Ignacio de Loyola perdió definitivamente la conserva, pero los otros dos pudieron reencontrarse y continuaron juntos la navegación. Poco más tarde avistaron la fragata corsaria inglesa El Rey Jorge, de 36 cañones, que logró darles caza y les exigió arriar el bote para interrogarlos. Los españoles al principio se negaron. La bulla de tambores y pífanos a bordo del inglés los alertó del zafarrancho de combate que ya éste preparaba. Lo mismo hicieron los españoles. A pesar de su poca puntería, los cañonazos británicos los obligaron a evitar males mayores. Lo dejaron acercarse al San Bruno, al cual sometió a un incisivo interrogatorio -en inglés- a distancia de medio cable. Las diferencias idiomáticas entorpecieron el entendimiento de los comandantes rivales, pero en medio de la confusión, la Santa Teresa pudo acercarse al San Bruno por la banda contraria. Sus capitanes, hablándose en vasco para ocultar sus intenciones al inglés, entablaron con éste un largo forcejeo de preguntas y respuestas sobre su puerto de salida, destino y carga. El San Bruno y el inglés, en la peor posición con respecto al viento, terminaron sotaventándose. El inglés comenzó a atrasarse, se alejó y perdió la iniciativa en la acción.⁹¹ ¿Acaso no pudieron haber concertado los capitanes guipuzcoanos esta táctica dilatoria mientras se hablaban en euskera para distraer al enemigo, quien efectivamente perdió colocación, y con ella el abordaje que pretendía?

PROTAGONISMO NAVAL DE LA COMPAÑÍA EN SU ÚLTIMA GUERRA EUROPEA

España había salido de la guerra anterior, desde el punto de vista naval, en mejores condiciones que su aliada Francia. Mantenía en su ar

⁹⁰ Ibidem. Aranjuez a 8 de mayo de 1777.

⁹¹ AGI Caracas 934-B. Joaquín Gutiérrez de Rubalcava a José de Gálvez, en San Sebastián a 15 y 22 de marzo de 1779.

mada un número aproximado de 100 buques de guerra, entre ellos unos 60 de línea. La corte de Luis XVI, sin embargo, se había propuesto recuperar su armada, y pudo lograrlo con creces aprovechando los quince años de paz reciente.⁹² Cuando rompió la guerra en 1778, ya contaba con 80 buques de línea en buenas condiciones, y había logrado enrolar 65.000 hombres. Las dos armadas borbónicas sumadas conformaban una formidable fuerza naval, que, no obstante, proyectaba dudas sobre su capacidad de actuar como una coalición naval bien coordinada. Inglaterra, sin embargo, seguía siendo su bestia negra. Oponía a esa combinación hispano-francesa un total de 228 buques de guerra, de los cuales 150 eran navíos de línea.⁹³ Pero en esta ocasión ciertas circunstancias marcaban importantes diferencias con respecto a la pasada guerra de los Siete Años, que hacían más delicada la posición británica: la sublevación de las colonias norteamericanas, la alianza de las coronas borbónicas desde el principio de la crisis, y la neutralidad de las otras naciones europeas que descargaban a Francia de preocupaciones y amenazas continentales. Inglaterra quedaba sin aliados y, por primera vez, a la defensiva. En el Caribe las posiciones permanecían relativamente equilibradas. De las Antillas menores Francia poseía Martinica, Santa Lucía y Guadalupe, e Inglaterra Dominica y Barbados, lo que significaba para ésta contar con un enclave preferentemente estratégico por quedar más a Barlovento que cualquiera otra de las islas. En las grandes Antillas España dominaba territorialmente con Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo, contra la Jamaica inglesa más hacia el oeste. La alianza entre España y Francia, empero, divergía en sus objetivos fundamentales. Ésta perseguía la invasión de la propia Inglaterra; aquella, en cambio, buscaba la conquista de Gibraltar y Mahon. A la postre, estas diferencias incidieron en el resultado final.⁹⁴

Un mes antes de declararse la guerra, los oficiales de las fragatas de la Compañía nombradas San Vicente Mártir y San Miguel, alias El Rayo, denunciaron un incidente sostenido con una embarcación inglesa

92 El tema de la paz lograda por los tratados durante el siglo XVIII, que se amenazaba de nuevo en breve tiempo, pasaba por las dificultades permanentes que planteaba el espinoso tema de los derechos de navegación. Sobre ello puede consultarse a Sylvia Lyn HILTON, "El conflicto anglo-español sobre derechos de navegación en mares americanos, 1729-50", en *Revista de Indias*, Nos. 153-54, año 1978, pp. 671-713.

93 De nuevo los números arrojaban la evidencia: 70.000 marinos veteranos tripulaban sus barcos. MAHAN, *The Influence ...*, pág. 331-38.

94 *Ibidem*, pp. 347-48. Las consecuencias de la rebelión norteamericana sobre la relación de fuerzas en el Atlántico puede verse en Mario HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, "El Bicentenario de 1776: América y la estrategia de seguridad atlántica en el reformismo español", en *Revista de la Universidad Complutense*, Madrid, vol. XXVI, N. 107, enero-marzo 1977, pp. 9-47; y en Francisco de SOLANO, "Tráfico marítimo y conflictividad en el mar de las Antillas durante la guerra de la Independencia norteamericana, 1776-1783", en *Hispanoamérica...*, pp. 119-129.

que las visitó y revisó con impertinencias y amenazas a 30 leguas al Oeste del cabo Finisterre.⁹⁵ Ya las tensiones presagiaban el conflicto a gran escala, y los temores afectaban no sólo las operaciones comerciales de la Compañía, encareciendo hasta un 70 % las primas de seguros sobre sus embarcaciones, sin bajar de un millón doscientos mil pesos el valor que tenía en riesgo de mar en el tiempo que restaba de ese año en siete registros al servicio de América.⁹⁶

La Compañía recibió, a partir del mes de agosto, otra responsabilidad de gran envergadura: la habilitación y despacho al Caribe de un convoy armado conformado por sus navíos San Rafael, de 30 cañones, San Carlos, de 32, Santa Teresa, de 28, San Bruno, de 26, San Fermín, de 16, San Vicente, de 10, y el recién construido N.S. de la Asunción, de 64 cañones y más de 1.000 toneladas de arqueo, el mayor navío que tuvo en toda su dilatada historia. Sólo la tripulación de éste último era de 500 hombres, y el total del resto alcanzaba los 679 tripulantes.

En San Sebastián era patente la preocupación del ministro de marina, debido a la bisoñez de la marinería reclutada, mal preparada e subordinada, y a la desventaja que esta circunstancia adjudicaría al convoy, aun frente a enemigos de inferior fuerza. Éste era tan numeroso, con un total de 16 velas además de los siete de la Compañía, que necesitó dos mareas para zarpar. Cuando, a la semana de navegación, se encontró con la escuadra del almirante Rodney, a 76 leguas del cabo Finisterre, el comandante Irady se entregó con todo el convoy sin resistencia alguna. La captura del enorme y valioso botín por los ingleses fue tan fácil como rápida.⁹⁷

En junio la guerra siguió golpeando a la marina de la Compañía. El navío San Miguel-El Rayo, y la balandra N.S. de la Concepción, fueron asediados primero por corsarios ingleses que intentaron capturarlos sin éxito, y luego por una fragata de guerra de 30 cañones, perteneciente a una escuadra de ocho navíos, que sí lo logró. Los llevaron a Inglaterra donde quedaron como prisioneros de guerra.⁹⁸ Las dudas y los temores que estas pérdidas provocaron en la directiva los obligaron a buscar la protección de convoyes franceses, situación que aparentemente llevó indemnes a algunos registros de la Compañía a Caracas. Así mismo se repuso la artillería de 18 libras que llevaban y había sido sustituida por

95 AGI Caracas 934-B. Gutiérrez de Rubalcava, San Sebastián a 21 de mayo de 1779.

96 Ibidem. Los directores a Gálvez, en Madrid a 15 de julio de 1779.

97 Correspondencia muy numerosa desde el 20 de agosto de 1779 hasta 20 de septiembre de 1780 en AGI Caracas 934-B y 935, PRO Adm 1-311, British Museum Add 20.926, AGG 2/12/92 y 2/22/72.

98 AGI Caracas 935. Francisco de Arruebarrena, en Ambur (Escocia), a 18 de junio, y José María Jáuregui en Lisboa a 11 de julio de 1780, a los directores de la Compañía.

la de doce.⁹⁹ Esto no evitó, sin embargo, la captura de un navío holandés fletado por la empresa que llegó al Esequibo.¹⁰⁰

Para asegurar todavía más los despachos, se decidió dar a la fragata Santa Teresa, que debía salir del puerto de Burdeos, la bandera ostendesa, neutralizando también su cargazón; de esta manera no tenía más necesidad de llevar cañones y munición, que se podrían vender y desembarcar. En lugar de 80 hombres de tripulación, bastaban 30, con lo que se ahorraría el sueldo y los víveres de los otros 50 hombres. Se podían cargar 50 toneladas de más en géneros de ida y vuelta en lugar de la capacidad que ocupaban estos cincuenta hombres y sus provisiones. No era preciso hacer la arribada de la Martinica para seguir el convoy con que serían menores tanto los gastos como la demora. Los seguros ya hechos continuarían, y los que estaban por hacer se harían a un premio mucho más barato, a lo más a 15 ó 16 % y hasta ser menos: Los seguros para la vuelta que podían costar 30 % se ejecutarían regularmente a 15 % a lo más. La demora en La Guaira para aguardar la ocasión favorable para hacer su vuelta sería mucho menor, pues con bandera ostendesa bastaría el tiempo del descargamento y del cargamento.¹⁰¹ La Compañía terminaba así, desarmando sus buques, su prolongado y complicado protagonismo naval.

A FIN DE CUENTAS ¿CÓMO Y POR QUÉ COMBATIÓ LA COMPAÑÍA?

A la luz del anecdotario que hemos repasado, la actitud de las flotas de la Compañía frente al enemigo resulta típicamente defensiva, y, en algunas ocasiones, oportunista. Contando con la prodigalidad de recursos navales que la propia Compañía generaba gracias a su evidente rentabilidad comercial -astilleros, apresto y habilitación, tripulaciones, pertrechos y armamento- podría resultar más bien sorprendente su apego al bajo perfil bélico, si aclaramos que hemos dejado de lado en este estudio la reconocida eficacia cíclica de sus escuadras corsarias. Es conveniente indicar también que refleja la política naval oficial de la monarquía felipina, en tanto se limitó a proteger intereses estrictamente particulares dentro del jugoso monopolio que se le concedió en la comercialización del cacao venezolano, amparado en privilegios de todo

⁹⁹ Ibidem. Avalos a Gálvez, en Caracas a 16 de marzo de 1782.

¹⁰⁰ Ibidem, a 30 de junio de 1782.

¹⁰¹ Ibidem. Domingo Cabarrús Joben a Ignacio Antonio de Lopeola, en Burdeos a 3 de julio de 1782.

tipo, sin incorporarse a conciencia en objetivos extramercantiles más allá de su íntima y comprometedora relación con la Corona.^{1 2}

La enorme cantidad de viajes que realizó y buques de que dispuso marcaron esta actitud naval, pues el riesgo de pérdida se veía muy re compensado. No es extraño, en consecuencia, que el dilema carga vs. combate se haya resuelto en favor de la primera. Fue una típica actitud mercantilista, de la cual no podían desprenderse grandes ventajas es tratégicas. La sobrecarga determinó el comportamiento de tripulaciones -a lo que se debería añadir el secular problema del contrabando practi cado por ellas, obviado en este trabajo-, anulando la posibilidad de to mar la iniciativa naval y la utilización de acciones agresivas. Esas ba terías "desartilladas" por costumbre en un 50 % así lo indican. Por otra parte, los contrabandistas holandeses e ingleses de la costa cara queña obligaron a variar las tácticas de combate aplicables a mar abierto. Los capitanes de la Compañía debieron entonces diversificarse en la guerra marina. Careciendo de una efectiva cobertura naval de la armada española -a la que, por el contrario, auxiliaron varias veces- y echando de menos unas defensas costeras apropiadas en las costas de la Península, debieron aguzar el ingenio para escapar, y no tanto para ba tirse con el enemigo. Es la imagen que, como conclusión, me ha quedado de ese curioso y raro lance en que dos de ellos se burlan en vascuence de un ambicioso corsario inglés, curiosidad que resume las estrategias navales de la Compañía..

¹⁰² Monserrat GÁRATE ha estudiado prolijamente esta relación de interdependencia o intercambio de servicios y compensaciones entre la Compañía y la Corona, en "La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, una historia económica", incluido en Los Vascos ..., pp. 287-306.